

# FAHRRADTOURISMUS IM BODENSEERAUM

## EINE ANGEBOTSANALYSE



*Sören Steinbach*

Einleitung: Fahrradtourismus - ein attraktives Marktsegment

1. Touristische Stärken und Schwächen des ländlichen Raumes

2. Fahrradtouristische Nachfrage im ländlichen Raum

2.1 Anforderungen an die fahrradtouristische Infrastruktur

2.2 Radwanderwege und Radfernwege

2.3 Wegweisung

2.4 Kartenmaterial und Radwanderführer

2.5 Fahrrad und öffentlicher Verkehr

2.6 Fahrradvermietung

2.7 Pauschalangebote

3. Informationsangebote

4. Das regionale Angebot für Fahrradtourismus am Bodensee

4.1 Radwandern rund um den Bodensee

4.2 Der Bodensee-Radwanderweg

4.3 Der Bodanrück per Mountainbike-Tour

4.4 Radwandern zwischen Donau und Bodensee

Literaturverzeichnis

Anhang 1: 20 Thesen zum Fahrradtourismus

Anhang 2: Abbildungen

## Einleitung: Fahrradtourismus - ein attraktives Marktsegment

Im Gegensatz zu den verstädterten Regionen spielt sich der Fahrradtourismus zum allergrößten Teil im ländlichen Raum ab. Neben der Topographie sind für diese Entwicklung in erster Linie das naturräumliche Potential sowie die infrastrukturellen Voraussetzungen ausschlaggebend.

Allgemein kann zunächst festgehalten werden, daß eindeutige Indikatoren wie die Zahl der verkauften Fahrräder oder die Zunahme der Zahl der Radreiseveranstalter das stetige Wachstum des Fahrradfahrens als Freizeit- und Urlaubsbeschäftigung in den letzten Jahren belegen. Der Motor für dieses Wachstum sind mehrere gesellschaftliche Entwicklungen, so z.B. der Wunsch nach mehr sportlicher Betätigung und gesundheitsbewusstem Lebenswandel, der Drang nach mehr Naturnähe sowie auch die fortschreitend umweltbewusste Grundeinstellung. Mit der beste Grund ist wohl, daß es einfach Spaß macht, Fahrrad zu fahren.

Dass dieser Tourismus einen attraktiven Markt darstellt, ist durch eine Untersuchung der Universität Trier festgestellt worden, bei dem die Wiederholerquote für Touren bei 96,1 % lag. So kann man bei den Fahrradtouristen im Allgemeinen von einer sehr hohen Grundzufriedenheit ausgehen, solange das Angebot ein zufriedenstellendes Qualitätsniveau aufweist.

Außerdem spricht neben den ökonomischen Aspekten auch die relative ökologische Verträglichkeit von Fahrradtourismus für dessen weitere Entwicklung im ländlichen Raum. Einen Schatten auf das Ganze wirft aber die in den meisten Fällen erfolgende Anreise mit dem PKW, die zu einer deutlichen Verschlechterung der ökologischen Verträglichkeit führt.

## 1. Touristische Stärken und Schwächen des ländlichen Raumes

Gemeinhin wird der ländliche Raum generell als einer der prädestinierten Zielräume im Bereich der räumlichen Tourismusbeziehungen gesehen. Denn das, was der stressgeplagte Stadtbewohner an seinem Wohnort nicht findet oder vermißt, sucht er im Urlaub. Dazu zählen vor allem Ruhe, Natur, wenig Verkehr usw. Doch bei jeglichen Untersuchungen erhält das Motiv „Natur erleben“ die höchste Zustimmung.

Touristische Stärken und Schwächen des ländlichen Raumes:

### Schwächen:

- zumeist fehlende Einzigartigkeit der Natur- und Kulturlandschaft
- strukturelle Defizite im Beherbergungsangebot
- häufig fehlende Indoor-Einrichtungen für Freizeitaktivitäten bei schlechtem Wetter
- räumliche und inhaltliche Zersplitterung der touristischen Organisationen

### Stärken:

- aufgrund der dichten Besiedlung Deutschlands und des engmaschigen Verkehrsnetzes gute Erreichbarkeit aus den wichtigen touristischen Quellgebieten
- zumeist hohe ästhetische Qualität der Kulturlandschaft und - im Vergleich zu den verstädterten Zonen - hohe Umweltqualität
- gute Voraussetzungen für naturnahe und landschaftsbezogene Erholungsformen

Welche dieser Schwächen trifft nun konkret auf das Nachfragepotential des Fahrradtouristen zu ?

Die herausragende landschaftliche Attraktivität spielt zwar eine wichtige Rolle, sollte aber nicht überbewertet werden, weil der Radtourist in erster Linie topographische Annehmlichkeiten für wichtig erachtet. Die Route sollte zwar durch eine attraktive Landschaft führen, aber spektakuläre Landschaftsformen sind keine Grundvoraussetzungen für ein radtouristisches Zielgebiet.

Die strukturellen Defizite im Beherbergungsbereich stellen dagegen ein ernstzunehmendes Problem dar, da es sich bei Fahrradtouristen um ein sozial überdurchschnittlich gut gestelltes und somit relativ anspruchsvolles Klientel handelt.

Die fehlenden Indooreinrichtungen sind vor allem für den Teil der Radwanderer von Bedeutung, der seine Touren sternförmig von einem festen Quartier aus startet und dorthin zurückkehrt. Tourenfahrer nehmen weniger häufig auf negative Witterungseinflüsse Rücksicht, weil sie ihr Tagespensum schaffen müssen.

## 2. Fahrradtouristische Nachfrage im ländlichen Raum

Zu den wichtigen Kriterien zählt das Motiv des Gastes, welches bei den meisten Umfragen das Motiv „Natur erleben“ und „Erholung“ war. Weiterhin wurden folgende Motive als wichtig empfunden: „Spaß haben“, „Sport/Fitness“. Hier wird bereits deutlich, daß eine unversehrte Natur eine wichtige Bedingung darstellt.

Aufgrund des festgestellten Bildungsniveaus der Fahrradtouristen ist von einem überdurchschnittlich hohen Interesse an kulturellen bzw. historischen Fragestellungen auszugehen.

### 2.1 Anforderungen an die fahrradtouristische Infrastruktur aus Sicht der Nutzer

Nun kommen wir zu den Radlern selbst. Wie sie sich ihre Infrastruktur vorstellen, sollen die nächsten Zeilen zeigen.

### 2.2 Radwanderwege und Radfernwege

Als Radtouren tauglich sind möglichst autofreie Wege mit ebener, hindernisfreier Fahrbahn, auf denen man in Ruhe nebeneinander radeln kann. Radwanderwege sollten folgende Minimalanforderungen erfüllen:

- ganzjährig und durchgängig befahrbar
- die Oberfläche sollte möglichst eben und fest, aber griffig sein
- Nachteil: ein hoher Wartungsaufwand

Der Weg muß so breit gebaut sein, daß ein sicheres Überholen sowie eine gefahrlose Begegnung entgegenkommender Radler gewährleistet ist ( Verkehrssicherung ).

Die Mindestbreite beträgt daher 2,00 m, schmaler dürfen Radwege nur in Ausnahmefällen auf kurzen Strecken ( z.B. auf Brücken ) sein.

Radrouten müssen zu einem Netz verknüpft werden, das sich in touristischen Gebieten und Wohngebieten verdichtet und alle wichtigen Ziele erschließt. Aus einem Netz von Fahrradrouten kann sich der jeweilige Benutzer die ihm wünschenswerte Streckenlänge, Richtung, Anfangs- und Endpunkt sowie Variationen herausuchen - im Gegensatz zur einzelnen, festgelegten Rundroute.

Wünschenswert ist eine Vernetzung vieler Fahrradrouten mit Anschlüssen an die umliegenden Regionen. Einzelne, thematische Rund- oder Streckenrouten können aber in ein Netz integriert und per Karte oder Beschilderung gesondert ausgewiesen werden.

Die Routen sollten orientierungsfreundlich geführt werden, d.h. mit möglichst direkter Wegführung ohne große Umwege und viele Schlenker. Der Radroutenverlauf sollte sich nicht nur an landschaftlichen und kulturellen Sehenswürdigkeiten orientieren, sondern auch Einkehr- und Bademöglichkeiten berücksichtigen, ebenso Rastplätze mit Unterstellmöglichkeiten.

Radfernwege sind landkreisübergreifende, ausgeschilderte, touristische Verbindungen. Sie verbinden mehrere Ziele miteinander, folgen geographischen Leitlinien (Donauradweg) oder stehen unter einem bestimmten Thema („Schlösser-Route“, „Tour de Baroque“), jeweils über größere Distanzen.

Seit langem fordert der ADFC ein bundesweites Radwanderwegenetz, das auf Bundesebene koordiniert werden muß und an die europäischen Nachbarstaaten angebunden werden soll. Erste grenzüberschreitende Verbindungen bestehen bereits, z.B. die Euro-Route R1, Donauradweg, Zweiländer-Route Aachen-Nijmegen und der Dreiland-Radweg bei Basel.

### 2.3 Wegweisung

Eine Wegweisung sollte grundsätzlich einheitlich, durchgängig und selbsterklärend sein. Ein Radwegweiser sollte erkennbar sein (z.B. Fahrradsymbol), dazu noch Angaben über Ziele, Entfernungen und Richtungen enthalten. Eine sinnvolle Wegweisung bedarf eines umfassenden Konzeptes und ausreichender Finanzierung. Meist wird die Absicherung der Wartung vernachlässigt. Wie die Erfahrung zeigt, muß die Wartung eines Radverkehrsystems immer der jeweils höchsten Ebene übertragen werden, d.h. bei einem Kreisradwanderwegenetz dem jeweiligen Landkreis, bei überregionalen Wegen einer koordinierenden Trägerschaft.

## 2.4 Kartenmaterial und Radwanderführer

Eine Radwanderkarte kann räumliche oder thematische Rundrouten empfehlen und dem Radfahrer Informationen liefern, die topographische Karten oder Autofahrerkarten nicht enthalten. Man unterscheidet:

- Radtourenkarten im Maßstab 1:100.000 und kleiner, die sich vorwiegend an Mehrtagestouristen und Fernradler richten
- Radwanderkarten in den Maßstäben 1:50.000 oder 1:75.000 sind für den lokalen Bedarf gedacht, also die Tagestour vom Quartier aus. Auch hier sollten vernetzte Routen angeboten werden, wobei einzelne Rundrouten optisch aus dem Netz herausgehoben werden können.

## 2.5 Fahrrad und öffentlicher Verkehr

Hier sind vor allem gute Angebote zur Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln gefragt, auch grenzüberschreitend. Zwar hat sich das Gepäckwagenangebot der Deutschen Bahn in den letzten Jahren zunehmend verschlechtert, doch besteht bei Nahverkehrs- und Eilzügen die Möglichkeit, das Fahrrad in den Einstiegsräumen mitzunehmen.

Inzwischen verfügen alle Interregio-Züge über ein Fahrradmitnahmeabteil, sogar einige IC/EC-Züge gestatten die Mitnahme.

## 2.6 Fahrradvermietung

Nützlich sind Vermietungen in attraktiven Radfahrerregionen, die auch von Tagesausflüglern aufgesucht werden, aber auch in Großstädten. Mit Hilfe des Vermietangebots können Gäste zum Radfahren animiert werden (Tagesausflüge, geführte Stadtrundfahrten).

Grundsätzlich sollten nur qualitativ hochwertige Räder in verschiedenen Ausführungen angeboten werden (verschiedene Rahmenhöhen von Herren-, Damen- und Kinder-Rädern).

Doch zu bedenken ist, daß ein Mietrad-Angebot meist überschätzt wird, weil ein individueller Radtourist nicht gerne auf sein eigenes Fahrrad verzichten möchte.

## 2.7 Pauschalangebote

Insbesondere Alleinreisende, aber auch Radler mittleren Alters nehmen bevorzugt an Pauschalreisen teil. Die Reiseleistungen können stark variieren, von der Routeninformation mit Übernachtungsbuchung (gerade rund um den Bodensee) bis zur geführten Radtour mit Begleitfahrzeug, Gepäcktransport, Mieträdern und Vollverpflegung.

Je mehr geboten wird, desto mehr zahlen die Gäste auch, nicht selten mehr als 100 DM/Tag - dann allerdings auch mit entsprechendem Übernachtungs- und Verpflegungskomfort. Die Reisedauer beträgt in den meisten Fällen eine Woche bis zu zehn Tagen.

Man sollte bedenken, daß per Rad eine Region besonders intensiv „erfahren“ wird und so auch dementsprechende Ziele ausgesucht werden sollten - kulturelle Sehenswürdigkeiten, naturbezogene Ziele und auch Bauernhöfe sowie Denkmäler.

Die Gemeinden sollten versuchen, ihre Angebote auch im Veranstaltungsprogramm der speziellen Radreiseveranstalter vermerken und vermarkten zu lassen. Die Informationen vor Ort sind meist nur unzureichend und man bekommt ein Hochglanzprospekt in die Hand gedrückt. Grund dafür ist eine mangelnde Personalschulung.

## 3. Informationsangebote

Prospekte sind gut, Mundpropaganda ist besser. Die meisten Touristen entscheiden sich für ihr Radurlaubsziel, weil sie es von Freunden empfohlen bekommen haben. Also besteht die Kunst darin, nicht nur Radfahrer in die eigene Region zu bekommen, sondern sie auch zufrieden wieder abreisen zu lassen. Zur Schaffung eines attraktiven Angebots empfiehlt sich die Zusammenarbeit mit den lokalen ADFC-Gliederungen sowie mit Fachpublikationen in bekannten Zeitschriften, z.B. der Zeitschrift „Radfahren“ u.ä.

Die vergangenen Jahre haben gezeigt, daß der Fahrradtourismus als Wirtschaftsfaktor inzwischen erkannt worden ist. Leider lassen manche Maßnahmen die Grundforderung der Nachhaltigkeit vermissen, wird auch in diesem Sektor die allzu schnelle Mark gewittert.

## **4. Das regionale Angebot für Fahrradtourismus am Bodensee**

### **4.1 Radwandern rund um den Bodensee**

Der Bodensee gilt wegen seiner vegetationsreichen und vielseitigen Landschaft als ideales Radfahrerparadies. Wer sich zwischen den verschiedenen klimatischen Zonen bewegt, kann auf einer Urlaubstour sowohl den mediterranen Charakter des Sees, die alpine Atmosphäre des nahen Voralpen- und Alpengebietes als auch die ländliche Luft des schwäbischen und badischen Hinterlandes erleben. Zwischen den drei Anrainerstaaten besteht ein zusammenhängendes Radwegenetz. Außer per Bahn besteht zudem die Möglichkeit, das Fahrrad per Schiff der "Weißen Flotte" zu transportieren. Die Schiffe befördern Fahrräder aber nur dann, solange noch genügend Platz für die Passagiere auf den Schiffen bleibt.

Einige Städte bieten interessante Radfahrpauschalen, geführte Fahrradtouren oder ähnliches an und verfügen über eigene Radwanderprospekte, die bei den jeweiligen Tourist-Informationen zu bekommen sind. Wer kein eigenes Fahrrad besitzt oder sein Fahrrad nicht mit zum Urlaubsort nehmen möchte, kann sich in den meisten Ferienorten eines ausleihen.

### **4.2 Der Bodensee-Radwanderweg**

Der grenzüberschreitende Bodensee-Radwanderweg wurde 1988 ins Leben gerufen. Die Route dieses Radwanderweges führt mit wenigen Ausnahmen am Ufer des Bodensees entlang.

Die Strecke ist mit dem Symbol eines schematisierten Radfahrers mit blauem Hinterrad ausgeschildert. Der Radwanderweg kann so auch in beide Richtungen befahren werden.

Insgesamt beläuft sich die Strecke auf etwa 216 km; wer zusätzlich noch den Bodanrück (s. nächster Punkt) kennenlernen möchte, muß weitere 70 km zurücklegen. Der Weg rund um den See ist für sportliche Fahrer in 3-4 Tagen zu bewältigen.

Wer jedoch gerne Zwischenstationen in einer oder mehreren Städten machen möchte, kann die Tour auch ins Hinterland ausweiten und sich so ein bis zwei Wochen Zeit nehmen.

Alle, die in der Hochsaison eine Bodenseeumfahrung mit dem Fahrrad planen, sollten sich unbedingt vorher um ihre Quartiere kümmern, da ohne Reservierung häufig am abendlichen Zielort kein Bett mehr zu haben ist.

Der Bodensee-Radweg führt entlang des Seeufers durch Deutschland, Österreich und die Schweiz und deshalb benötigt man für die Grenzübertritte einen Personalausweis oder Reisepaß (sehr wichtig für die Schweiz).

### **4.3 Der Bodanrück per Mountainbike-Tour**

Der Reiz dieser etwa 42 km langen Rundtour ist es, die landschaftlichen Highlights des Bodanrücks - wie Überlinger See, Mindelsee, Untersee und die Ausblicke darüber hinaus - abseits öffentlicher Straßen auf Wald- und Feldwegen zu erschließen. Ein durchschnittlicher Radfahrer dürfte diese Runde, die teilweise auf dem Bodensee- Rundwanderweg und auf dem Europäischen Fernwanderweg Nordsee-Mittelmeer verläuft, in gut vier Stunden reiner Fahrzeit mühelos bewältigen können.

An der Strecke liegen manche idyllisch gelegenen Grill- und Rastplätze sowie bewirtschaftete Höfe und Landgasthäuser, was diese Tour in Verbindung mit dem Naturerlebnis und den begeisternden Ausblicken interessant macht auch für ungeübtere und gemütliche Radfahrer sowie Familien. Die Streckenführung weist keine allzu großen Schwierigkeiten auf, selbst wenn einzelne Passagen auch den sportlich ambitionierten Mountainbiker herausfordern dürften.

Aufgrund der teilweise recht groben Wegbeschaffenheit - fast ausschließlich Schotterwege - stellt diese Tour jedoch durchaus Anforderungen an das Material und ist deshalb für Rennräder u.ä. nicht zu empfehlen.

Eine Bitte, die an jeden Radfahrer gerichtet ist, egal wo er fährt, ist das rücksichtsvolle Verhalten anderen Radfahrern, Wanderern und Reitern gegenüber (Text: R. DIETRICH).

### **4.4 Radwandern zwischen Donau und Bodensee**

Der Radwanderweg Donau-Bodensee besteht nun seit 23 Jahren. 1977 wurde der Weg erstmals komplett auf die Haupt- und Ostroute ausgeschildert. Die Gebietsgemeinschaft Allgäu-Bodensee-Oberschwaben hatte damit eine Einrichtung geschaffen, die beispielgebend für die Gründung weiterer Landes-Radwanderwege

war. Das Radwandern mit und ohne Gepäck wurde für Familien, Gruppen und Singles wieder „in“ und erfreut sich auch nach Jahren steigender Beliebtheit.

Der weiße Radler auf blauem Grund führt vom Ulmer Hauptbahnhof oder vom Münsterplatz hinunter an die Donau und dann auf romantischen Wegen und Sträßchen oder auf verkehrsarmen Nebenstrecken durch das abwechslungsreiche Oberschwaben ins württembergische Allgäu und zum Endziel an den Bodensee.

Die drei Routen sind auch in Gegenrichtung, also vom Bodensee nach Ulm beschildert. Außerdem wurde eine markierte „Verbindungsroute“ zwischen Ochsenhausen (Hauptroute) über Biberbach nach Bad Buchau (Westroute) geschaffen.

Gut bürgerliche Hotels und Gasthöfe sowie Jugendherbergen und Privatzimmer freuen sich auf die Radwanderer, bieten preiswerte oder auf Wunsch auch komfortable Übernachtungsmöglichkeiten und verwöhnen den Radler mit leichter Kost oder den deftigen Spezialitäten der „Schwäbischen Küche“.

Die Streckenlänge der einzelnen Routen beträgt auf der Hauptroute ca. 160 km, auf der Ostroute ca. 170 km und auf der Westroute ca. 160 km. Es bestehen noch zwei Verbindungsrouen, eine von der Westroute (Bad Buchau) zum Donauradweg (Riedlingen) mit ca. 23 km, und eine Verbindungsroute zwischen der Hauptroute (Ochsenhausen) zur Westroute (Bad Buchau) mit ca. 40 km.

### **Extra-Highlight: Die Rad-Wander-Nadel**

Hier wird der Radlerfleiß noch wirklich belohnt !

Man erhält die Rad-Wander-Nadel in Gold, Silber oder Bronze, wenn man eine, zwei oder alle drei der ausgeschilderten Touren mit dem Fahrrad bewältigt hat.

Während der Tour von Ulm an der Donau bis zum Bodensee läßt man sich insgesamt drei Stempel in die Felder der Rückseite der Info-Broschüre geben und schickt diese dann zur Kurverwaltung Bad Waldsee (mit 4,-DM in Briefmarken).

Für 1 Tour erhält man die Rad-Wander-Nadel in Bronze, für 2 absolvierte Touren die Nadel in Silber und wenn man noch die 3. Variante abgeradelt hat, gehört einem die höchste Auszeichnung in Gold. Für das silberne und goldene Vorhaben kann man sich bis zu drei Jahre Zeit lassen.

Na, das ist doch ein wahrer Anreiz diese Tour(en) einmal mit einer Gruppe zu bewältigen.

### **Literaturverzeichnis**

BRACHER, T. (1987), „Konzepte für den Radverkehr“, Bielefeld

EUROPÄISCHES TOURISMUS INSTITUT GMBH, (1994)

TOURISTINFORMATION FRIEDRICHSHAFEN

INTERNATIONALER BODENSEE TOURISMUS, Konstanz

### **Internetquellen**

[www.Kultur und Freizeit/Wandern und Radfahren.de](http://www.Kultur und Freizeit/Wandern und Radfahren.de)

[www.bodensee-info.com](http://www.bodensee-info.com)

[www.adfc.de](http://www.adfc.de)

## **Anhang 1: 20 Thesen zum Fahrradtourismus in Deutschland**

### **10 positive Aspekte des Fahrradtourismus in Deutschland**

Der Fahrradtourismus in Deutschland

- ✓ hat sich zu einem erheblichen Nachfrage- und Wirtschaftspotential entwickelt
- ✓ ist - als positiver Imagefaktor - eine dominante Säule des Erholungstourismus

- ✓ ist zunehmend Bestandteil regionaler, umweltverträglicher Tourismuskonzepte
- ✓ führt zu einer steigenden Akzeptanz Deutschlands als Reiseziel
- ✓ bietet eine Grundlage zur Entwicklung eines (über-)regionalen Qualitätstourismus
- ✓ führt lokale und regionale Anbieter zu leistungsstärkeren und attraktiveren Einheiten zusammen
- ✓ führt kommunal-, regional- und landespolitische Verantwortung zusammen und führt zu vernetzten Entscheidungen
- ✓ bereichert örtliche und regionale Infrastruktur auch für die „Bereisten“
- ✓ führt zu einer intensiveren Erlebbarkeit von Zielgebieten und ihren Eigenheiten
- ✓ führt bei Gästen und Gastgebern zu einer tieferen Diskussion um Landschaftspflege, Ortsgestaltung, etc.

## **10 negative Aspekte des Fahrradtourismus in Deutschland**

### Der Fahrradtourismus in Deutschland

- ✓ droht zu einer Ausrede für Konzeptionslosigkeit der Anbieter zu werden
- ✓ droht zu einer „ökologischen Ausrede“ bei Anbietern wie auch Nachfragern zu werden
- ✓ droht zu einer flächendeckenden Lenkungsangabe zu werden
- ✓ droht an Inhaltslosigkeit und Phantasielosigkeit zu ersticken
- ✓ droht Attraktivitätsverlust mangels regionaler Differenzierung, Thematisierung und Akzentuierung
- ✓ droht Werteverlust durch Massennachfrage und Massenangebot
- ✓ drohen „Entwicklungsbremsen“ durch undifferenzierte Bündelung von Infrastrukturmaßnahmen
- ✓ drohen Einbrüche mangels gemeinsamer Zielgruppenausrichtung auf örtlicher/regionaler Ebene
- ✓ drohen Einbrüche mangels kontinuierlicher Pflege der notwendigen Infrastruktur angesichts kommunaler Kassenlage
- ✓ droht Imageverlust durch kaninchenhafte Vermehrung der Spezies „Fahrrad-Rambo“ im FPNV (Fahrrad-Personen-Nahverkehr) wie auch im Urlaub

## Anhang 2: Abbildungen

Abb. 1: Der Bodenseeradwanderweg

