

Ergebnispapier: Radtourismus

Grundsatzaussagen

- Potenziale für den Alltagsverkehr: Radtourismus führt zu mehr Fahrradnutzung im Alltag – sowohl bei den Radreisenden als auch bei den Menschen, die in den touristischen Regionen leben und von der Infrastruktur profitieren.
- Potenziale für die lokale Wirtschaft: Der Radtourismus soll in strukturschwachen Regionen als wichtiger Teil der regionalen Wirtschaftsförderung und in den Städten als zentrales Element eines nachhaltigen Städtetourismus weiter vorangebracht werden. Städte und Regionen nutzen die durch Radtourismus entstehenden Standortvorteile.

1. Ein florierender Radtourismus ist wichtiger Teil der Mobilität

Im Jahr 2030 ...

... ist touristisches und Freizeitradfahren bei allen Bevölkerungsgruppen beliebt und der Anteil des Radtourismus am Deutschlandtourismus ist gestiegen.

... wurden das Radnetz Deutschland, das EuroVelo-Netz und die weiteren Radfernwege nach einheitlichen Standards ausgebaut, beschildert und digitalisiert.

... wird Deutschland im Ausland noch stärker als attraktive Radtourismusdestination wahrgenommen. Die Anzahl der ausländischen Radreisenden hat sich deutlich erhöht.

Handlungsbedarf und Maßnahmen:

Die Radinfrastruktur, auf der touristischer Radverkehr stattfindet – das Radnetz Deutschland, die Radnetze der Länder, das EuroVelo-Netz und die weiteren Radfernwege – muss nach einheitlichen Standards ausgebaut, beschildert und digitalisiert werden, um den Radtourismus noch attraktiver zu machen. Auch die übrigen radtouristischen Angebote sollen von diesem Ausbau profitieren.

- Auf der Ebene des Bundes, der Länder und der Landkreise werden die organisatorischen Strukturen geschaffen, um einen koordinierten Ausbau der touristischen Radinfrastruktur voranzubringen.
- Der Bund schafft eine zentrale Koordinierungsstelle für das Radnetz Deutschland. Gemeinsam mit den Ländern, den touristischen Organisationen und dem ADFC werden Standards für den Ausbau, die Beschilderung und Digitalisierung entwickelt und umgesetzt.
- Bund und Länder treffen verbindliche Vereinbarungen über die Einführung eines Qualitätsmanagements sowie die Koordinierung des Radnetz Deutschland.
- Die bundesweite Koordinierungsstelle bringt über eine regelmäßige Kommunikation mit den regionalen und landesweiten Tourismusorganisationen, den Landkreisen und den Ländern und über investive Maßnahmen den Ausbau des Radnetz Deutschland (inklusive stationsübergreifender Verleihsysteme und Ladestationen) voran.
- Die regionalen Tourismusorganisationen und Landkreise benennen feste Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für die touristische Radinfrastruktur. Die touristische Radnetzplanung wird in die Landes- und Kreisnetzplanung integriert.

→ Der Bund fördert die Vernetzung der Radroutenplaner im Rahmen des Projekts „Radroutenplaner Deutschland“ (vgl. Ergebnispapier „Radverkehr wird intelligent, smart, vernetzt“).

Radtouristinnen und Radtouristen sollen dazu motiviert werden, mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzureisen.

→ Die Schieneverkehrsunternehmen richten das Angebot zur Fahrradmitnahme im Fernverkehr verstärkt auf die touristischen Bedürfnisse (Relationen, Kapazitäten, Raum für Gepäck, Einstiegshilfen, Pedelec-Transport) aus und machen die Informationen zur Fahrradmitnahme für die Nutzerinnen und Nutzer über Apps und Internetauftritt leichter zugänglich. Im Nahverkehr berücksichtigen die SPNV-Aufgabenträger diese Anforderungen im Rahmen der Ausschreibung der Verkehrsleistungen. Die SPNV-Unternehmen setzen die Vorgaben um und sorgen für einen reibungslosen Betrieb.

→ Die Länder und ÖPNV-Aufgabenträger fördern regionale Fahrradbusssysteme und Mietradsysteme.

Radtourismus ist ein wichtiger Wirtschafts- und Standortfaktor. Informationen dazu müssen mithilfe einer guten und aktuellen Datenbasis kommuniziert und verbreitet werden.

→ Der Bund führt in regelmäßigen Abständen Studien zum Fahrradtourismus in Deutschland durch. Die Tourismusregionen und Landkreise führen ergänzend regelmäßig regionale Untersuchungen und Radverkehrszählungen durch.

→ Bund, Länder und Tourismusorganisationen kommunizieren die Daten und tragen dazu bei, dass die Wahrnehmung des Fahrradtourismus als bedeutender Wirtschafts- und Standortfaktor in Politik und Wirtschaft steigt.

→ Die Tourismusorganisationen stellen Beratungsangebote sowie einen Leitfaden zur Verfügung, damit mehr Betriebe (z. B. aus den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie und Beherbergung) zu „fahrradfreundlichen Unternehmen“ werden, sich auch neue Betriebe entlang von Rad(fern)wegen ansiedeln und so die gesamte Servicekette im Radtourismus verbessert wird.

Zielgerichtetes und zielgruppenspezifisches Marketing des Radtourismus erfolgt auf der Basis guter Daten und aktueller Erkenntnisse. Auch bisher weniger fahrradaffine soziale Gruppen sollen für das Reisen mit dem Rad begeistert werden. Zudem soll die Wahrnehmung des radtouristischen Angebots Deutschlands im Ausland gesteigert werden.

→ Aufbauend auf regelmäßig erhobenen Daten (siehe oben) vermarkten die Tourismusorganisationen zielgerichtet ihre radtouristischen Angebote. Bund und Länder fördern diese Marketingaktivitäten finanziell und koordinierend.

→ Die Vermarktung des radtouristischen Angebots im Ausland ist ein wichtiges Tätigkeitsfeld eines Labels mit internationaler Strahlkraft, z. B. der „Cycling Embassy“ (vgl. Ergebnispapier „Fahrradstandort Deutschland“), und erfolgt u. a. in Zusammenarbeit mit der Deutschen Zentrale für Tourismus sowie den Landesmarketingorganisationen.

Das Fahrrad soll einen Beitrag zu einem nachhaltigen Städtetourismus leisten.

→ Zusätzliche Marketingkampagnen sollen die Fahrradnutzung im Städtetourismus erhöhen.

→ Die Städte unterstützen Anbieterinnen und Anbieter bei der Schaffung radtouristischer Angebote (z. B. Stadtführungen per Rad) und richten bestehende Angebote (z. B. Fahrradverleihsysteme) so aus, dass diese auch für touristische Zielgruppen interessant und nutzbar sind. Die Landesmarketingorganisationen unterstützen mit Beratungsangeboten.

Beim Ausbau touristischer Radinfrastruktur sollen Synergieeffekte mit dem Alltagsradverkehr erreicht werden.

- Länder und Landkreise konzipieren und realisieren touristische und Alltagsradinfrastruktur gemeinsam und aufeinander abgestimmt.
- Förderprogramme des Bundes und der Länder unterstützen den Ausbau von Radinfrastruktur mit Synergieeffekten für den Tourismus durch entsprechende Förderbedingungen. Für strukturschwache Regionen werden durch erhöhte Förderquoten zusätzliche Anreize zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur geschaffen.

Radtouristinnen und Radtouristen sollen auch nach der Radreise im Alltag das Fahrrad häufiger nutzen.

- Der Bund fördert Forschungsvorhaben, die den Zusammenhang zwischen Radreisen und einer gesteigerten Fahrradnutzung im Alltag empirisch untersuchen. Aufbauend auf den Erkenntnissen führen der Bund, die Länder sowie die Tourismusorganisationen gezielte Kampagnen durch, die sich an Radreisende und Freizeitradfahrende richten. Für eine vermehrte Alltagsradnutzung in den Tourismusregionen etablieren die Kommunen Anreizsysteme.