

# **Die regionalwirtschaftlichen Effekte des Fahrradtourismus am Beispiel von Rheinland-Pfalz**

Bert Hallerbach, im März 2009

- Zusammenfassung -

Im Vergleich zu anderen Tourismusarten wie Kultur- oder Sporttourismus ist Fahrradtourismus eine Reiseform, die sich erst in den letzten 15 bis 20 Jahren stärker entwickelt hat. Maßgeblichen Anteil an dieser starken Entwicklung hat vor allem ein sich wandelndes Reiseverhalten, dass bewegungsorientierten und aktiven Reiseformen, durch welche die bereiste Region auch intensiv kennengelernt werden kann, einen neuen Stellenwert verliehen hat. Gestützt werden diese Änderungen im Reiseverhalten auch durch Veränderungen im Wertegefüge der Gesellschaft, die Gesundheit und körperlicher Fitness zu neuer Bedeutung verholfen haben.

Parallel zur steigenden Bedeutung des Radtourismus setzte eine intensive Auseinandersetzung mit den notwendigen infrastrukturellen Grundlagen ein, die maßgeblich auch durch den ADFC als Lobbyist des Alltags- und Freizeitradverkehrs vorangetrieben wurde. Die wissenschaftliche Diskussion wurde allerdings nicht mit der gleichen Intensität vorangetrieben. Studien, welche die radtouristische Nachfrage hinsichtlich Motiven, Bedürfnissen oder auch Ausgabenverhalten untersucht haben, blieben – abgesehen von lokalen oder Regionalstudien – eher die Ausnahmen. Eine Folge dieser Konzentration auf die radtouristische Infrastruktur war, dass viele Annahmen über das Nachfragerverhalten auf Vermutungen oder kaum verallgemeinerungsfähigen Studien basierten. Dies betrifft auch die Frage nach den wirtschaftlichen Effekten des Radtourismus, die zwar hoch eingeschätzt wurden, ein fundierter Nachweis dieser Effekte wurde in einem größeren Maßstab jedoch nicht geleistet.

Die vorliegende Arbeit hat diese Forschungslücke aufgegriffen und die im Rahmen eines Beratungsprojektes des Europäischen Tourismus Instituts GmbH (ETI) erhobenen Daten zum Reise- und Ausgabenverhalten der radtouristischen Nachfrage in Rheinland-Pfalz tiefergehend analysiert sowie weitere Datenbestände im Hinblick auf radtouristische Fragestellungen ausgewertet.

Die radtouristische Nachfrage umfasst in Deutschland – je nach zu Grunde gelegten Daten – zwischen 4,2 und 7,9 Mio. Bundesbürger. Dabei ist die Entwicklung dieser Nachfrage in den letzten Jahren eher stagnierend verlaufen. Dieser Nachfrage steht ein weiter wachsendes radtouristisches Angebot gegenüber, das mittlerweile vielfältigen Qualitätskriterien genügt und das immer konkreter auf die Bedürfnisse der Radtouristen zugeschnitten ist. Die Basis dieser Infrastruktur, das Wegenetz mit Beschilderungssystemen, ist fast ausschließlich durch die öffentliche Hand errichtet worden und erfordert nicht unerhebliche Investitionen. Dabei ist die gesamte Netzlänge der touristischen Radfernwege nicht dokumentiert, allerdings gehen verschiedene Publikationen von einer Gesamtlänge zwischen 38.000 km und über 70.000 km aus. Eine zentrale Frage dieser Arbeit ist, ob die in diese Infrastruktur

getätigten Investitionen auf zumindest indirekte Art wieder gegenfinanziert werden können.

Die Bestimmung der regionalwirtschaftlichen Effekte des Radtourismus wurde mit Hilfe einer Erfassung der Ausgabenstruktur der Radtouristen und anschließenden Hochrechnung dieser Ausgaben auf die gesamte radtouristische Nachfrage auf vier ausgewählten Radwegen sowie für das gesamte Bundesland Rheinland-Pfalz durchgeführt.

Für das Bundesland Rheinland-Pfalz insgesamt konnte eine Spannweite von 4,2 bis 7,7 Mio. Radtouristen pro Jahr ermittelt werden, wovon zwischen 2,9 und 6,0 Mio. Tagesgäste sind. Auf Grund der während der Radurlaube getätigten Ausgaben lassen sich die durch den Radtourismus induzierten regionalwirtschaftlichen Effekte in einer Größenordnung von 275 Mio. € bis 327 Mio. € bestimmen. Rund 10% der gesamttouristischen Wertschöpfung in Rheinland-Pfalz sind somit dem Radtourismus zuzurechnen.

Werden die Kosten für die vier untersuchten Radwege – Mosel-Radweg, Nahe-Radweg, Maare-Mosel-Radweg und Kraut und Rüben-Radweg – in Höhe von ca. 83 Mio. € der jährlich auf diesen Wegen erzielten Wertschöpfung in Höhe von ca. 62 Mio. € gegenübergestellt, muss festgestellt werden, dass sich die Investitionen schon nach kurzer Zeit über die positiven, indirekten wirtschaftlichen Effekte in den Regionen bezahlt gemacht haben. Zurückzuführen sind diese Effekte auf die durchschnittlichen Tagesausgaben der übernachtenden Radtouristen in Höhe von ca. 62 € und der radtouristischen Tagesgäste in Höhe von ca. 20 €.

Insgesamt gesehen stellt sich somit der Radtourismus als attraktives, wirtschaftlich tragfähiges touristisches Segment dar, welches in der Lage ist, auch in peripheren Regionen touristische Wertschöpfung zu erzeugen. Voraussetzung hierfür ist aber die Beachtung der dargestellten Anforderungen, welche die Nachfrage an das Produkt Radtourismus stellt und die Einhaltung von verschiedenen Qualitätsanforderungen. Nur über die Anlage von Radwegen allein werden noch keine wesentlichen wirtschaftlichen Effekte erzielt werden können. Erst wenn Radtourismus als Qualitätsprodukt verstanden wird, hinter dem auch die touristischen Leistungsträger einer Region stehen, kann Radtourismus zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor innerhalb einer Region entwickelt werden.