

Zusammenfassung des Abschlussberichtes der IGS von August 2020

Radverkehrsanalyse Baden-Württemberg 2019/2020, Pilotprojekt Neckartal-Radweg

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren stetig an Bedeutung gewonnen. Er ist umweltfreundlich und flächeneffizient, trägt zum Klimaschutz bei und entlastet Städte und Kommunen. Im Tourismusbereich ist der Radverkehr zudem ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Die vorliegende Radverkehrsanalyse zum Neckartal-Radweg liefert Zahlen und Fakten, die die ökonomische Bedeutung des Fahrradtourismus belegen.

Baden-Württemberg hat sich als Raddestination mit 19 Landesradfernwegen aufgestellt, die das Rückgrat der radtouristischen Vermarktung bilden. Diese Routen gehören zum RadNETZ und sind somit auch in der Strategie zum Wegeerhalt priorisiert. Mit dem Ziel, den Fahrradtourismus zu untersuchen und insbesondere seine ökonomische Bedeutung zu belegen, wurde eine Analyse der Radverkehrsströme auf Landesradfernwegen in Baden-Württemberg initiiert. Um ein valides Abbild zum Radverkehrsgeschehen darzustellen und aktuelle und belastbare Nutzerdaten zu erfassen, wurde eine vertiefende Untersuchung des touristischen Radverkehrs im Rahmen eines Pilotprojektes durchgeführt. Der Neckartal-Radweg wurde als Pilotradroute ausgewählt.

Die nun vorliegenden Ergebnisse der Radverkehrsanalyse Baden-Württemberg spiegeln mit einer umfangreichen Marktforschungsgrundlage das fahrradtouristische Geschehen auf dem Neckartal-Radweg wider. Die Datenlage kann sowohl als Grundlage für die Evaluierung der bisherigen, als auch insbesondere für die künftige Marketingausrichtung genutzt werden und umfasst zudem essentielle Argumente für Maßnahmenpläne zum infrastrukturellen Erhalt der Radroute. Die Untersuchung enthält neben Informationen zum Radverkehrsaufkommen nicht nur die exakten Angaben für die spezifische Nutzerabgrenzung, sondern auch Informationen zu deren Ansprüchen und Verhaltensweisen.

Mit der Berechnung zur Anzahl der Radreisenden, des Ausgabeverhaltens, des Verhältnisses der Einnahmen durch den Radtourismus zu den Kosten für den Betrieb des Neckartal-Radwegs, der Wertschöpfung sowie des Beschäftigungsäquivalentes trifft die Radverkehrsanalyse Baden-Württemberg maßgebliche Aussagen zur wirtschaftlichen Bedeutung des Radfernweges. Die in dieser Studie aufgenommenen Untersuchungsinhalte im Hinblick auf mögliche Potenziale sollen zudem neue Trends und Nutzerbedürfnisse aufzeigen und geben einen Ausblick auf anzustrebende Entwicklungen im Radverkehr.

Im Zuge der Radverkehrsanalyse wurden zwischen April 2019 und März 2020 Radverkehrsmessungen an insgesamt sechs stationären Standorten am Neckartal-Radweg sowie ergänzende Radfahrerbefragungen durchgeführt.

Der Großteil der Radtouristen stammt aus dem eigenen Bundesland. So haben nicht nur 95 % der Tagestouristen, sondern auch fast 60 % der Radreisenden ihren Hauptwohnsitz in Baden-Württemberg. Mit einer Empfehlungsrate von 85 % ist der Neckartal-Radweg für die Radtouristen ein lohnenswertes Reiseziel. Es zeigt sich daher Potenzial für ein Marketing über das Land Baden-Württemberg hinaus. Darüber hinaus sind Kinder und Jugendliche bzw. junge Familien eine noch nicht ausreichend erschlossene Zielgruppe. Über 62 % der Radfahrerinnen und Radfahrer sind in der Altersgruppe 46 plus.

Die enorme wirtschaftliche Bedeutung des Neckartal-Radwegs für die Region ist aus der Radverkehrsanalyse deutlich ablesbar. Etwa 27.000 Radreisende pro Jahr am Neckartal-Radweg unternehmen rd. 97.400 Tagesetappen und generieren eine entsprechende Anzahl an Übernachtungen. Zusätzlich sind geschätzt rd. 200.000 Tagestouristen jährlich unterwegs. Das bei der Radfahrerbefragung ermittelte Ausgabeverhalten ergab für die Radreisenden 87,30 € pro Kopf und Tag und durchschnittliche tägliche Ausgaben von 17,20 € pro Person bei den Tagesausflüglern. Insbesondere der für die Radreisenden ermittelte Ausgabebetrag stellt hier einen Spitzenwert zu vergleichbaren Untersuchungen in anderen Untersuchungsgebieten dar. Basierend auf den ermittelten Werten für das Ausgabeverhalten aller Radtouristen kann ein jährlicher Bruttoumsatz von rd. 12 Mio. € festgestellt werden. Auf Grundlage der ermittelten Kennwerte zur Anzahl der Radtouristen am Neckartal-Radweg und deren Ausgabeverhalten konnte eine Wertschöpfung von rd. 6,5 Mio. € berechnet werden. Dieser Betrag entspricht einem Beschäftigungsäquivalent von rd. 232 Personen.

Zugleich sind die Ausgaben für das Marketing des Neckartal-Radwegs vergleichsweise gering. Hier sollten die Potenziale genutzt werden. Durch eine Erhöhung der Marketingausgaben und eine Erweiterung der Marketingaktivitäten kann das Ziel erreicht werden, die Anzahl der Besucher am Neckartal-Radweg bei einem mindestens gleichbleibenden Ausgabenniveau zu steigern.

Mit Blick auf die hohe Nutzung und Akzeptanz der Ausschilderung hinsichtlich der Orientierung der Radfahrer, sollte weiterhin höchste Priorität auf den Erhalt und Verbesserung der Beschilderung gelegt werden. Ebenso sollten Investitionen in den Radwegeerhalt sowie in die Verbesserung der Oberflächen getätigt werden, da insbesondere in diesem Punkt die Radverkehrsanalyse ein eher durchschnittliches Ergebnis hinsichtlich der Bewertung durch die Nutzer ergeben hat. Vor dem Hintergrund einer deutlich steigenden Nutzung von Pedelecs und E-Bikes sollte zusätzlich zukünftig ein Hauptaugenmerk auf einen Ausbau des diesbezüglichen Serviceangebots, wie z. B. Ladestationen gelegt werden.

Methodischer Aufbau der Radverkehrsanalyse

Mit Radverkehrsanalysen wird die Radverkehrsnachfrage auf einem Radfernweg oder innerhalb einer Raddestination untersucht. Methodisch bestehen Radverkehrsanalysen aus drei Elementen – einem quantitativen und einem qualitativen Erhebungselement sowie der verknüpfenden Datenauswertung.

- Automatische Radzählgeräte erfassen die Radverkehrsmengen über den Jahresverlauf bzw. die Radsaison (April bis Oktober) und geben Aufschluss zum Radverkehrsaufkommen.
- Zusätzlich finden Radfahrerbefragungen an den Standorten dieser Zählstellen statt. Ein eigens hierfür entwickelter Fragebogen liefert Erkenntnisse zu Nutzergruppen, Ausgabeverhalten und soziodemografischen Aspekten. Auch Reiseweiten, die Orientierung vor Ort und das Buchungsverhalten werden abgefragt.
- Über die anschließende Datenanwendung werden die Radverkehrszahlen mit den Befragungsergebnissen verknüpft. Das ermöglicht Aussagen zu den Anteilen der Nutzergruppen (Tagestouristen, Radreisende) am gesamten Radverkehrsgeschehen.

Mit diesen Daten sind Wertschöpfungsberechnungen ebenso möglich wie die Gegenüberstellung der Einnahmen aus dem Radtourismus und der Kosten für den Radwegeunterhalt. Somit können diese Daten als Argumentationsgrundlage für Investitionsentscheidungen und Marketingmaßnahmen dienen.

Festlegung des Untersuchungsraumes

Da aufgrund des zeitlichen und finanziellen Projektrahmens eine vollständige Untersuchung aller Landesradfernwege in Baden-Württemberg nicht umsetzbar war, wurde der Untersuchungsraum auf eine "Pilot-Radrouten" begrenzt. Der 366 km lange Neckartal-Radweg wurde aus mehreren qualifizierten Interessenbekundungen für das Pilotprojekt ausgewählt. Das Modell lässt sich beliebig auf weitere Landesradfernwege oder Radregionen übertragen, um tourismus- und marketingrelevante Maßnahmen beispielhaft darzustellen.

Radverkehrszählungen auf dem Neckartal-Radweg

Die quantitativen Messungen der Radverkehrsströme begannen zum Start der Radsaison¹ am 1. April 2019 und liefen bis zum 31. März 2020. An fünf Standorten wurden Dauerzählgeräte installiert, die permanent Ergebnisse des Radverkehrsaufkommens liefern. Für einen weiteren Standort hat die Stadt Tübingen zusätzlich Daten zur Verfügung gestellt.

Als Standorte wurden die folgenden Positionen festgelegt (vgl. **Bild 1**):

- RW1 – Oberndorf, zwischen Rottweil und Oberndorf
- TÜ1 – Hirschau, zwischen Tübingen und Hirschau (externe Zählstelle)
- *ES1 – Wendlingen, zwischen Unterensingen und Wendlingen
- HN1 – Lauffen, zwischen Lauffen und Kirchheim
- *HD1 – Eberbach, zwischen Rockenau und Pleutersbach
- HD2 – Dossenheim, zwischen Ladenburg und Heidelberg

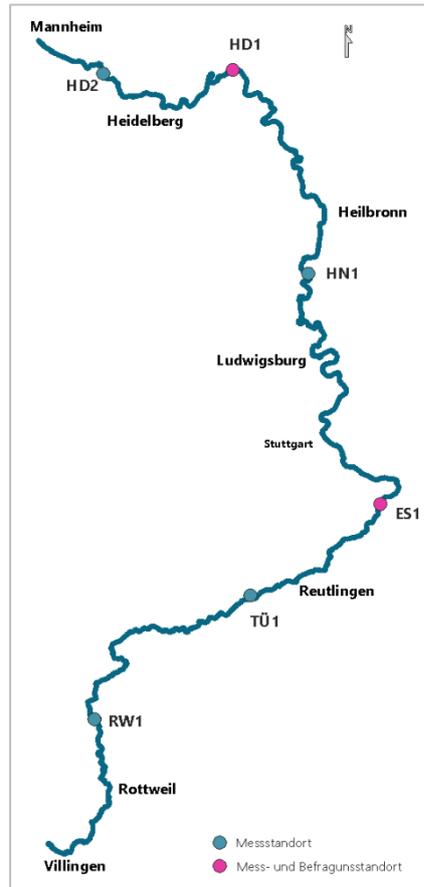


Bild 1: Lage der Mess- und Befragungsstandorte am Neckartal-Radweg, eigene Darstellung / vgl. Folie 289 im Bericht

Befragungen der Radfahrenden

An den Standorten *ES1 – Wendlingen und *HD1 – Eberbach fanden jeweils in Drei-Tage-Intervallen Radfahrerbefragungen statt. Zusätzlich zu diesen 12 Befragungstagen wurde an einem der Standorte wetterbedingt ein weiteres 2-Tage-Intervall am Saisonende eingeschoben. Für die Auswertung liegen also Daten von 14 Befragungstagen vor.

Bei den Radfahrerbefragungen am Neckartal-Radweg wurden insgesamt rd. 350 Interviews geführt. Der Fragenbogen ist so aufgebaut, dass neben Einzelpersonen auch Gruppen befragt werden können. Somit liegen die Ergebnisse von insgesamt rd. 700 Befragten dieser Radverkehrsanalyse zugrunde.

¹ Radsaison = Zeitraum zwischen dem 01. April und dem 31. Oktober eines Jahres

Teil I: Radverkehrszählungen

Aufbereitung der Messergebnisse der Radverkehrszählstellen

Für die Zählstellen des Neckartal-Radweges liegen Messdaten für ein Jahr (01.04.2019 bis 31.03.2020) und damit auch eine vollständige Radsaison (April bis Oktober 2019) vor.

Für den Bericht wurden die Monats-, Tages- und Stundenwerte sowie die Dauerganglinien² grafisch als Diagramme aufbereitet. Zusätzlich wurde das Radverkehrsaufkommen tabellarisch getrennt nach Jahr und Radsaison dargestellt.

Der Saisonanteil am Gesamtradverkehr lässt erste Rückschlüsse auf die Radverkehrs-Zusammensetzung und die Nutzergruppen zu. Hohe Saisonanteile deuten auf viel touristischen und Freizeit-Radverkehr hin (Tagesausflüge werden vorwiegend bei warmen Temperaturen und gutem Wetter unternommen). Niedrigere Saisonanteile bedeuten, dass auch in den Wintermonaten Radfahrende die Strecke nutzen. Dies ist üblicherweise beim Alltagsradverkehr der Fall, da Alltagsradler sich von schlechten Wetterbedingungen weniger vom Fahrradfahren abhalten lassen, als Radtouristen das tun.

Ergebnisse der Radverkehrszählungen

Standort	Jahr (01.04. – 31.03.)	Saison (01.04. – 31.10.)	Saison- anteil
RW1 – Oberndorf	46.507	39.959	86 %
TÜ1 – Hirschau	286.477	218.550	76 %
*ES1 – Wendlingen	171.213	131.365	77 %
HN1 – Lauffen	102.511	86.873	85 %
*HD1 – Eberbach	94.103	83.843	89 %
HD2 – Dossenheim	171.591	134.226	78 %

Tabelle 1: Ergebnisse der Radverkehrsmessung am Neckartal-Radweg 2019/2020 für den Zeitraum 01.04.2019 bis 31.03.2020, Quelle: eigene Darstellung / vgl. Folie 22 im Bericht

² Monatswerte = Summe des Radverkehrsaufkommens pro Monat (richtungsgetreunt) inkl. Angabe der monatlichen Durchschnittstemperatur. Tageswerte = durchschnittliches Radverkehrsaufkommen pro Wochentag (richtungsgetreunt). Stundenwerte = durchschnittliches Radverkehrsaufkommen pro Stunde, unterteilt in wochentags und Wochenende. In der Dauerganglinie sortieren wir die 365 Tage im Jahr absteigend nach Radverkehrsaufkommen. Für Details vgl. Folie 25 im Bericht.

Insgesamt wurden an den sechs Zählstellen am Neckartal-Radweg im Zeitraum vom 01.04.2019 bis zum 31.03.2020 über 872.000 Radfahrende erfasst (vgl. **Tabelle 1**). Das höchste monatliche Radverkehrsaufkommen über alle Querschnitte wurde mit über 130.000 Radfahrenden im August 2019 ermittelt. Die insgesamt geringsten Monatswerte über alle Querschnitte wurden im Dezember 2019 mit rd. 26.500 Radfahrenden gezählt (vgl. **Bild 2**).

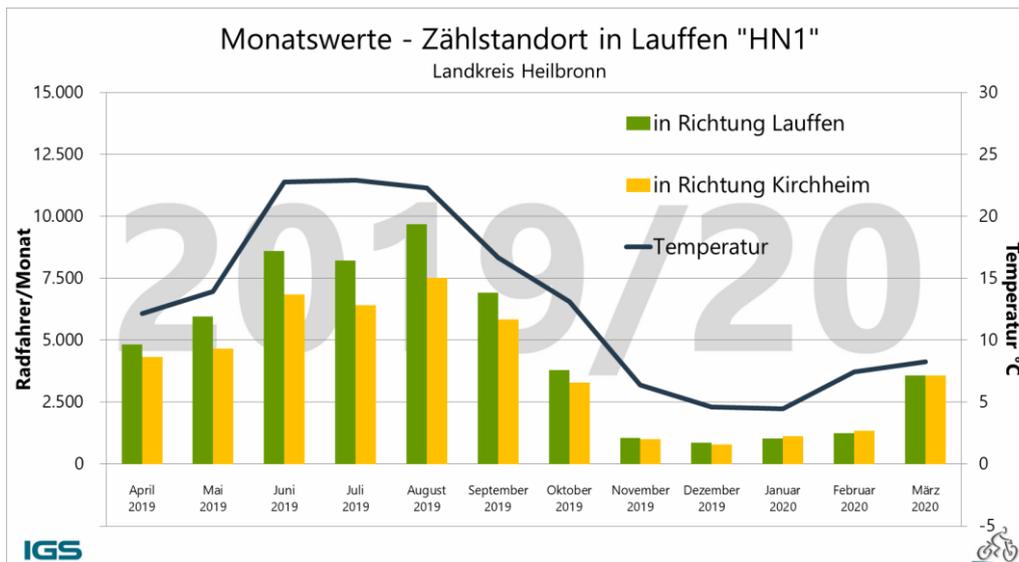


Bild 2: Monatswerte am Standort Lauffen, Quelle: Eigene Darstellung / vgl. Folie 59 im Bericht

Für die Saison 2019 (April bis Oktober) lag das Radverkehrsaufkommen zwischen 40.000 Radfahrenden am Standort Oberndorf und rd. 220.000 Radfahrenden in Hirschau. Hohe Radverkehrsbelastungen sind daneben vorrangig im Raum Stuttgart (*ES1 – Wendlingen) und Mannheim (HD2 – Dossenheim) zu verzeichnen (jeweils über 130.000 Radfahrende/Saison, vgl. **Tabelle 1**).

Die höchsten Saisonanteile (über 85 %) finden sich an den Standorten Oberndorf, Lauffen und Eberbach. Mit Wochenendanteilen von bis zu knapp 50 % sind Lauffen und Eberbach deutlich (tages-)touristischer geprägt als die anderen Messstandorte. Die signifikante Radverkehrszunahme zum Wochenende zeigt sich deutlich in den Tageswerten (hier exemplarisch für den Standort Eberbach, vgl. **Bild 3, links**). Auch die Stundenwerte (vgl. **Bild 3, rechts**) zeigen die für Tagestouristen typische Verteilung: geringe Radverkehrsmengen unter der Woche, dafür am Wochenende ein deutlicher Anstieg ab den Vormittagsstunden mit Rückgang zum Abend hin. So ergab auch die Befragung für den Standort *HD1 – Eberbach einen touristischen Anteil von 56,5 % (31,4 % Tagestouristen).

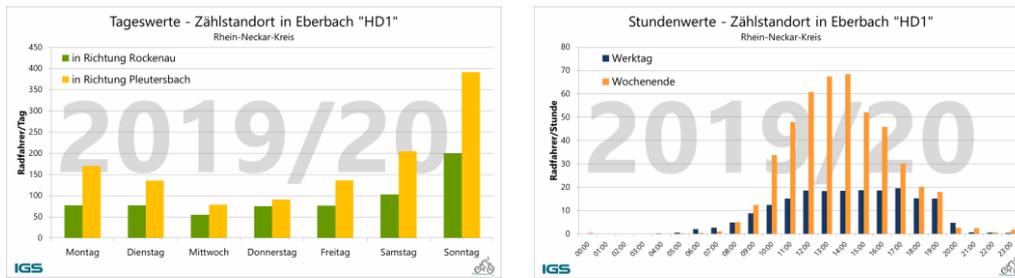


Bild 3: Tageswerte (links) und Stundenwerte (rechts) am Standort Eberbach, Quelle: eigene Darstellung / vgl. Folien 71 und 72 im Bericht

Die niedrigsten Saisonanteile am Jahresaufkommen verzeichnen mit nur knapp über 75 % der Raum Stuttgart (Standort *ES1 – Wendlingen) und der Standort Hirschau bei Tübingen. Diese Saisonanteile deuten auf einen erhöhten Alltagsradverkehrs-Anteil hin. So zeigen die Tageswerte in Wendlingen kaum eine Zunahme zum Wochenende (vgl. **Bild 4, links**). Die Stundenwerte weisen an beiden Standorten werktags eine deutliche Spitze in den frühen Morgenstunden und ein insgesamt hohes Radverkehrsaufkommen an Arbeitstagen auf (exemplarisch für den Standort Hirschau, vgl. **Bild 4, rechts**). An den Sonn- und Feiertagen lässt die tageszeitliche Verteilung jedoch auch in Wendlingen und Hirschau auf einen größeren Anteil Tagestouristen und Freizeitradler schließen.

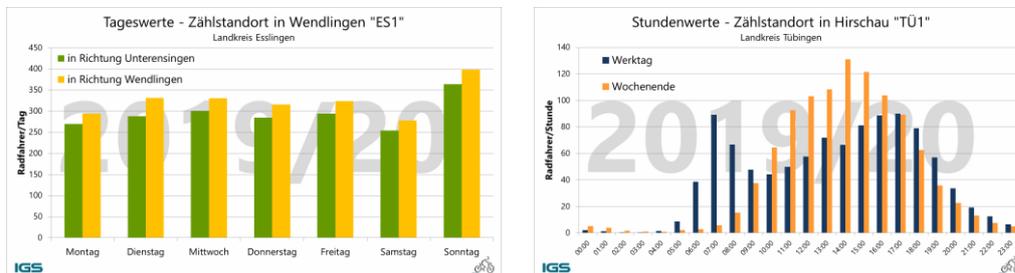


Bild 4: Tageswerte am Standort Wendlingen (links) und Stundenwerte am Standort Hirschau (rechts), Quelle: Eigene Darstellung / vgl. Folien 51 und 42 im Bericht

Die Werte werden gestützt durch die Befragung, die für den Standort *ES1 – Wendlingen einen Alltagsradverkehrsanteil von rd. 67 % ergab, der hier jedoch eher freizeitorientiert ist. Auf den Radtourismus entfallen rd. 33 % des Radverkehrsaufkommens (22 % Tagestourismus)³.

Insgesamt liegt der touristische Anteil am Radverkehrsgeschehen über alle Querschnitte bei rd. 37 %.

³ vgl. Folie 55 im Bericht

Teil II: Befragungen der Radfahrenden

Ergebnisse der Radfahrerbefragungen

Bei der Radfahrerbefragung am Neckartal-Radweg wurden an den 14 Befragungstagen insgesamt rd. 350 Interviews geführt. Über Einzel- und Gruppenbefragungen konnten mehr als 700 Radfahrende erreicht werden. Dabei wurden jedoch nur Radtouristen⁴ interviewt, da der Alltagsradverkehr für die vorliegende Radverkehrsanalyse nicht berücksichtigt werden sollte.

Weit über die Hälfte der Befragten waren eigenen Angaben zufolge Tagestouristen⁵ (rd. 60 % bzw. 427 Befragte), 243 Radler befuhren den Neckartal-Radweg als Radwanderer⁶ und 37 Personen gaben an, die Gegend als Regioradler⁷ mit Sternfahrten zu erkunden. Der vergleichsweise geringe Anteil an Regioradlern begründet sich unter anderem in der Auswahl der Erhebungsquerschnitte auf dem Neckartal-Radweg. Regioradler bewegen sich, anders als Radwanderer, im gesamten Wegenetz einer Region und werden deshalb nicht zwingend an den Standorten auf einem Radfernweg erfasst⁸.

Der Großteil der Radtouristen stammt aus dem eigenen Bundesland: 95 % der Tagestouristen und fast 60 % der Radreisenden haben ihren Hauptwohnsitz in Baden-Württemberg. Mit über 62 % (Regioradler: 71 %) in der Altersgruppe 46+ sind Kinder, Jugendliche und junge Familien deutlich unterrepräsentiert. Der Anteil der männlichen Radfahrer liegt bei fast 60 %.

Der Boom des E-Bike-Marktes zeigt sich in allen Alters- und Nutzergruppen mit Schwerpunkt bei den Regioradlern. Zum Zeitpunkt der Befragung benutzte bereits ein Drittel der Radtouristen ein Pedelec oder E-Bike, Radfahrerinnen mit 37,5 % sogar noch rd. 8 % häufiger als die männlichen Radfahrer. Noch im Jahr 2012 lag der Anteil der Räder mit Elektroantrieb bei gerade einmal 2,7 %.

Unterschiede in den radtouristischen Nutzergruppen

Fast 96 % der Tagesausflügler starten ihren Ausflug an der eigenen Haustür, rd. 62 % folgen auf ihrem Ausflug bewusst einer ausgewiesenen Radroute – hier dem Neckartal-Radweg. Rd. 95 % der Radwanderer und 73 % der Regioradler sind zumindest etappenweise auf dem Neckartal-Radwegs unterwegs.

⁴ Radtouristen = Radreisende (Radwanderer und Regioradler) und Tagestouristen

⁵ Tagestouristen = Radfahrende, die einen Ausflug (Dauer zwischen 2 Stunden und einem Tag) mit dem Hauptmotiv bzw. der Hauptaktivität Fahrradfahren unternehmen

⁶ Radwanderer = Radfahrende im Radurlaub, die entlang eines Radfernweges / einer Radroute fahren und in wechselnden Unterkünften übernachten

⁷ Regioradler = Reisende mit dem Hauptmotiv bzw. der Hauptaktivität Fahrradfahren, die in einer festen Unterkunft übernachten und von dort aus Sternfahrten unternehmen

⁸ vgl. Folien 103ff. im Bericht

Trotz guter Ortskenntnis folgt über die Hälfte der Tagesausflügler der Beschilderung vor Ort, rd. 82 % der Radwanderer und rd. 84 % der Regioradler fahren nach Ausschilderung. Bewertet wird die Ausschilderung mit 2,2 (auf einer Skala zwischen 1: „sehr gut“ und 4: „schlecht“). Am kritischsten sind dabei die Tages-touristen: hier vergeben nur 70 % eine „gute“ oder „sehr gute“ Bewertung.

Auch die Bewertung der Oberflächenbeschaffenheit der befahrenen Wege schneidet bei den Tagestouristen am schlechtesten ab. Gerade 50 % der Tagesausflügler beurteilen den Zustand der Radwege mit „gut“ oder „sehr gut“. Knapp 14 % empfinden die Oberflächenbeschaffenheit sogar als „schlecht“. Wie bereits bei der Ausschilderung fällt auch hier das Urteil der Radreisenden etwas milder aus.

Da Start- und Zielpunkt einer Radreise normalerweise nicht identisch sind, reist ein Großteil der Radwanderer mit der Bahn an und ab (50 bis 70 %). Über 80 % der Radwanderer übernachten in Hotels, die mehrheitlich bereits vor Reiseantritt gebucht wurden. Das Prädikat Bett + Bike spielt bei der Wahl ihrer Unterkunft für sie eine größere Rolle als für die Regioradler (rd. 40 % vs. rd. 9 %).

Regioradler nutzen für ihre Anreise das Auto (fast 50 %) oder ein Wohnmobil (35 %), rd. die Hälfte kommt auf Campingplätzen unter. Auf Hotels und Pensionen entfällt insgesamt ein Anteil von nicht mal 38 %, 11 % residieren in Ferienwohnungen. Die Unterkünfte wurden zu rd. 84 % vor Reiseantritt gebucht.

Ausgabeverhalten der Radtouristen

Regioradler buchen eher günstigere Unterkünfte, von denen aus sie ihre Sternfahrten unternehmen. Sie zahlen pro Übernachtung pro Person rd. 35 € bei einer durchschnittlichen Reisedauer von 5,7 Tagen. Radwanderer sind etwas länger unterwegs (durchschnittlich 6,3 Tage) und geben für die wechselnden Unterkünfte entlang ihres Weges auch mehr Geld aus (über 55 € pro Nacht)⁹.

Zu den Übernachtungskosten kommen Ausgaben für Verpflegung, sonstige Einkäufe, Eintrittsgelder und die Mobilität vor Ort. Insgesamt gaben die Radreisenden Tagesausgaben in Höhe von rd. 87 €/Tag und Person an. Transportmittel für die An- und Abreise sind in den Tagesausgaben nicht enthalten. Verglichen mit Analysen anderer Untersuchungsgebiete stellen die täglichen Ausgaben der Radreisenden auf dem Neckartal-Radweg einen Spitzenwert dar.

Da die meisten Tagestouristen ihre Ausflüge von zu Hause aus starten und dort hin am Abend auch wieder zurückkehren, entfallen bei ihnen die Übernachtungskosten. Entsprechend sind die Ausgaben der Tagesausflügler mit rd. 17 €/Tag und Person deutlich geringer als die der Radreisenden.

⁹ vgl. Folie 227 im Bericht

Teil III: Datenanwendung

Analyse der radtouristischen Nutzergruppen

Aus der Verknüpfung der Zählergebnisse mit den Angaben aus den Befragungen lassen sich die Anteile der Nutzergruppen für den Neckartal-Radweg ableiten. Dabei wird die jahreszeitliche Verteilung des touristischen Radverkehrsaufkommens ebenso berücksichtigt wie spezifische Kriterien der Zielgruppen. Bei den Radwanderern sind das die Reisedauer, die Gesamt-Reiseweite und die Länge der Etappen. Für die Tagestouristen sind die Fahrtweiten und die Abstände zwischen den Erhebungsstandorten wichtig für die Berechnung.

Da Radwanderer möglicherweise an mehreren Zählstellen erfasst werden können, Tagestouristen aber maximal an einer, werden die Zahlen der Nutzergruppen herunter- bzw. hochgerechnet. Im Jahr ist von rd. 15.000 Radwanderern und weiteren 12.000 Regioradlern auszugehen, die den Neckartal-Radweg befahren, d. h. von rd. 27.000 übernachtenden Radreisenden insgesamt. Hinzu kommen rd. 200.000 Tagestouristen.

Auf den Radtourismus entfällt damit ein Gesamtanteil von über 37 % des Radverkehrsaufkommens am Neckartal-Radweg¹⁰.

Betrachtung der ökonomischen Bedeutung des Fahrradtourismus

Über die Verknüpfung der Zählergebnisse mit dem Ausgabeverhalten der Radtouristen ist es möglich, die radtouristische Wertschöpfung zu berechnen und daraus das so genannte Beschäftigungsäquivalent abzuleiten. Wertschöpfung und Beschäftigungsäquivalent sind wichtige ökonomische Kenngrößen.

Zusätzlich kann durch das so genannte Einnahmen/Kosten-Verhältnis anschaulich gemacht werden, ob Investitionen in die radtouristische Infrastruktur effizient eingesetzt werden. Der Einsatz öffentlicher Finanzmittel für den Radwegbau und -erhalt ist begrenzt und bedarf einer Begründung. Ein günstiges Verhältnis zwischen den Einnahmen aus dem Fahrradtourismus und den Ausgaben der öffentlichen Haushalte kann helfen, diese Kosten zu rechtfertigen.

Methodik der Wertschöpfungsberechnung

Als Wertschöpfung werden die wirtschaftlichen Effekte bezeichnet, die aus der Anzahl der Vertreter einer definierten Gruppe und deren Ausgabeverhalten abgeleitet werden können.

Der Bruttoumsatz dient dabei als Berechnungsgrundlage für den Nettoumsatz, aus dem die zwei Stufen der Wertschöpfung abgeleitet werden können. Die

¹⁰ vgl. Folien 282ff im Bericht

Gesamtwertschöpfung schließlich kann in das so genannte Beschäftigungsäquivalent umgewandelt werden, welches besagt, wie viele Menschen durch die Einnahmen aus der Touristikbranche beschäftigt werden können¹¹.

Wertschöpfung und Beschäftigungsäquivalent

Die rd. 27.000 Radreisenden, die pro Jahr den Neckartal-Radweg befahren, unternehmen im Untersuchungsgebiet knapp unter 100.000 Tagesetappen – mit einer entsprechenden Anzahl an Übernachtungen. Ihre Tagesausgaben belaufen sich auf rd. 87 €/Person.

Die Ausgaben der rd. 200.000 Tagestouristen sind zwar mit durchschnittlich 17 €/Tag und Person weit geringer als die der Radreisenden, jedoch ist die Anzahl der Tagestouristen um ein Vielfaches höher (Faktor 7,4).

Legt man die Ausgaben aller Radtouristen auf dem Neckartal-Radweg für das Untersuchungsjahr zugrunde, erhält man eine Gesamtwertschöpfung von rd. 6,5 Mio. €. Bei einem Bruttojahresgehalt von 28.000,- € pro Kopf entspricht das einem Beschäftigungsäquivalent von 232 Personen.

Einnahmen/Kosten-Verhältnis

Um das Einnahmen/Kosten-Verhältnis zu ermitteln, wird der Umsatz der Radtouristen den Kosten gegenübergestellt, die für die Erstellung und Unterhaltung der radtouristischen Infrastruktur sowie für die Vermarktung anfallen.

Die Kosten für Herstellung und Erhalt eines Radweges variieren je nach Ausbauform und Ausstattung zwischen 100.000 und 300.000 €/Jahr und Kilometer. Für den Neckartal-Radweg wurden Herstellungskosten von 150.000 €/Jahr pro neu gebautem Kilometer Radweg angesetzt. Bei der Berechnung der Kosten wurden zwei unterschiedliche Szenarien mit einer Abschreibungsdauer von 25 Jahren betrachtet. Hinzu kommen die Kosten für Wartung und Marketing.

Der Neckartal-Radweg hat eine Länge von 370 Kilometern. Szenario 1 geht von einem Neubaustrecken-Anteil von 20 % aus, in Szenario 2 wurden 30 % Neubaustrecken-Anteil angenommen. Unter Berücksichtigung der jährlichen Ausgaben für den Radwegewart sowie den Kosten für Marketing und Personal ergeben sich Gesamtkosten zwischen rd. 750.000 € und rd. 970.000 €/Jahr.

Diesen Kosten stehen Einnahmen von 12 Mio. €/Jahr durch die Radtouristen gegenüber. Das entspricht einem Einnahmen/Kosten-Verhältnis von 16,0 für Szenario 1 und von 12,4 für Szenario 2 zugunsten der Einnahmen.

¹¹ vgl. Folien 285ff im Bericht

Der Berechnung liegt allein die touristische Nutzung des Neckartal-Radwegs zugrunde. Freizeitorientierte Radverkehre und Alltagsradler nutzen die Infrastruktur jedoch auch, so dass sich das tatsächliche Einnahmen/Kosten-Verhältnis zugunsten der Einnahmen noch weiter erhöhen wird¹².

Schlussbemerkung

Wie die Befragungsergebnisse zeigen, erfährt der Neckartal-Radweg durch alle touristischen Nutzergruppen hindurch sehr hohe Zustimmungsraten. 95 % der Regionradler und 90 % der Radwanderer würden das Reiseziel weiterempfehlen, bei den Tagestouristen sind es 82 %.

Die täglichen Pro-Kopf-Ausgaben der Radreisenden weisen am Neckartal-Radweg ein sehr hohes Niveau auf. Diese stehen vergleichsweise geringen Ausgaben für das Marketing gegenüber. Eine Erweiterung der Marketingaktivitäten birgt hier das Potenzial, die Anzahl der Besucher weiter zu steigern.

Auch Investitionen in die Infrastruktur – insbesondere in die Beschilderung und die Ausstattung der Wege – sind vor diesem Hintergrund zu rechtfertigen. Wie die Radverkehrsanalyse zeigt, wird die Ausschilderung von allen Nutzergruppen zur Orientierung genutzt, erfährt mit einer durchschnittlichen Bewertung von 2,2 jedoch nur eingeschränkte Zustimmung.

Noch schlechter wird die Oberflächenbeschaffenheit der Radwege bewertet (2,5 auf einer Bewertungsskala von 1 bis 4), was eine prioritäre Umsetzung von Maßnahmen in diesem Bereich anraten lässt.

Hinsichtlich des stetig wachsenden Anteils an elektrisch unterstützten Fahrrädern sollte zudem zukünftig auch ein Augenmerk auf den Ausbau des Serviceangebots gelegt werden. Dabei steht beispielsweise die Bereitstellung von Ladestationen für E-Bikes und Pedelecs im Fokus.

¹² vgl. Folie 318 im Bericht