

**Geographisches Institut
der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität
Bonn**

**„Flussparadies Franken“: Evaluierung eines Projekts der Regional-
entwicklung im ländlichen Raum**

Eine Untersuchung zum Radtourismus am Regnitzradweg



vorgelegt von
Julia Wagner

betreut durch
Prof. Dr. Winfried Schenk

Bonn, Januar 2010

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	ii
Abbildungsverzeichnis	iv
1. Einleitung	1
2. Theoretische Grundlagen der Untersuchung	5
2.1. Zugang der Geographie zur Themenstellung.....	5
2.2. Eine kritische Betrachtung des Konzepts „Umweltverträglicher Tourismus“.....	7
2.2.1. Ausgangssituation im ländlichen Raum.....	7
2.2.2. Das Konzept des umweltverträglichen Tourismus im ländlichen Raum als Instrument der Regionalentwicklung.....	8
2.2.3. Tourismus als Entwicklungsalternative für die Probleme ländlicher Räume? ..	9
2.3. Fahrradtourismus als Freizeit- und Tourismustrend.....	13
2.3.1. Entwicklung des Fahrradtourismus in Deutschland.....	13
2.3.2. Wirtschaftsfaktor Radtourismus.....	15
2.3.3. Soziodemographische Merkmale und Präferenzen der Radfahrer.....	16
2.3.4. Voraussetzungen für einen erfolgreichen Fahrradtourismus.....	17
3. Das Fallbeispiel „Flussparadies Franken“: Ein Projekt zur Regionalentwicklung im ländlichen Raum	18
3.1. Die Region Oberfranken als Tourismusstandort.....	18
3.2. Oberfranken als Modellregion für eine nachhaltige Regionalentwicklung.....	19
3.3. Raumplanerische Vorgaben und Entwicklungsziele.....	19
3.3.1. Landesentwicklungsprogramm Bayern.....	20
3.3.2. Behördliche Einrichtungen Oberfrankens.....	22
3.3.3. Regionalplan der Region Oberfranken-West.....	22
3.3.4. Landschaftsentwicklungskonzept (LEK 4) der Region Oberfranken-West.....	23
3.4. Das Projekt Flussparadies Franken unter besonderer Berücksichtigung des Teilprojekts Regnitz Radweg.....	24
4. Empirische Untersuchung	31
4.1. Forschungsmethodik.....	31
4.1.1. Quantitative Methodik.....	31
4.1.2. Qualitative Methodik.....	33
4.2. Auswertung der quantitativen Radfahrerbefragung.....	35
4.2.1. Soziodemographische Merkmale der Radfahrer.....	36
4.2.2. Wahrnehmung und Bewertung des Radwegs.....	48
4.2.3. Wirtschaftliche Impulse des Radtourismus auf die Region.....	62
4.3. Auswertung der qualitativen Expertengespräche.....	73
4.3.1. Bürgermeister.....	74
4.3.2. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC).....	75
4.3.3. Touristiker.....	78
4.3.4. Hotellerie- und Gastronomiegewerbe.....	80
4.3.5. Fahrradladen.....	81
4.4. Gegenüberstellung der Ergebnisse der qualitativen und quantitativen Untersuchung	82

4.4.1.	Soziodemographische Merkmale der Radfahrer	82
4.4.2.	Wahrnehmung und Bewertung des Radwegs.....	84
4.4.3.	Wirtschaftliche Impulse des Radtourismus auf die Region	85
5.	Abschließende Betrachtung.....	86
5.1.	Zusammenfassung der Arbeit und Stellungnahme zu den Fragestellungen	86
5.2.	Handlungsempfehlungen.....	90
5.3.	Entwicklungsperspektiven	94
Literaturverzeichnis.....		vi
Anhang		xii

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte Flussparadies Franken.....	26
Abbildung 2 : Konzeptübersicht Flussparadies Franken.....	27
Abbildung 3: Routenverlauf des Regnitzradwegs.....	30
Abbildung 4: Befragungsstandort an der Fähre bei Pettstadt.....	32
Abbildung 5: Darstellung der Altersverteilung der Radfahrer.....	36
Abbildungen 6 und 7: Vergleich der Alterstruktur der Radfahrer in den Sommerferien und außerhalb der Sommerferien	38
Abbildung 8: Chi-Quadrat Test.....	38
Abbildung 9: Herkunft der Radfahrer aus Deutschland und dem Ausland.....	40
Abbildung 10: Herkunft der Radfahrer aus Bayern	40
Abbildung 11: Herkunft der Radfahrer aus Ober- und Mittelfranken	41
Abbildungen 12 und 13: Vergleich der Herkunftsverteilung in den Sommerferien und außerhalb der Sommerferien	42
Abbildung 14: Mitreisende der Radfahrer	43
Abbildung 15.: Gruppenzusammensetzung der Gruppen-Radfahrer.....	43
Abbildungen 16 und 17: Vergleich der Gruppenzusammensetzung in den Sommerferien und außerhalb der Sommerferien	44
Abbildung 18: Motive der Radtour 1	45
Abbildung 19: Motive der Radtour 2	46
Abbildung 20: Wie sind Sie auf den Regnitzradweg aufmerksam geworden?.....	49
Abbildung 21: Auf welcher Route sind Sie unterwegs?	50
Abbildung 22: Bewertung der Routenführung.....	52
Abbildung 23: Bewertung der Beschilderung.....	53
Abbildung 24: Beschädigtes Schild auf dem Regnitzradweg	55
Abbildung 25: Bewertung der Wegbeschaffenheit	56
Abbildung 26: Bewertung der Gastronomiebetriebe	58
Abbildung 27: Bewertung der Beherbergungsbetriebe.....	59
Abbildung 28: Bewertung des gesamten Radwegs	60
Abbildung 29: Weiterempfehlung des Regnitzradwegs durch die Regnitz-Radfahrer	61
Abbildungen 30 und 31: Tourdauer der Regnitz- Radfahrer und der nicht-Regnitz-Radfahrer	63
Abbildungen 32 und 33: Gewählte Übernachtungsorte der Regnitz-Radfahrer und der nicht- Regnitz-Radfahrer	64
Abbildungen 34 und 35: Gewählte Beherbergungskategorien der Regnitz-Radfahrer und der nicht-Regnitz-Radfahrer.....	65
Abbildungen 36 und 37: Wie verpflegen Sie sich während der Tour?	66
Abbildung 38: Besichtigungsangaben der Regnitz-Radfahrer.....	69
Abbildung 39: Besichtigungsangaben der nicht- Regnitz-Radfahrer	69
Abbildung 40: Besichtigungsangaben der Tagesausflügler	72
Abbildung 41: Besichtigungsangaben der Übernachtungsgäste	72
Abbildung 42: Beschilderung nach Richtlinien der FGSV auf dem Regnitzradweg.....	90

1. Einleitung

Freizeit und Urlaub wurden erst in der Gegenwart zu einem wesentlichen Lebensinhalt großer Teile der Bevölkerung. Seit dem 19. Jahrhundert hat sich der Tourismus¹ sowohl zu einem gesellschaftlichem als auch zu einem wirtschaftlichen Phänomen etabliert. Diese Entwicklung spiegelt sich in den beinahe jährlich steigenden Tourismuskünften und den damit verbundenen Ausgaben wider. Nach Angaben der *World Tourism Organisation* (WTO) besuchten im Jahr 2003 691 Millionen Menschen andere Länder und gaben dabei 523 Millionen US-Dollar aus (WTO 2004: 2 zitiert nach STEINECKE 2006: 11). Auf Deutschland bezogen trägt die Freizeit- und Tourismusbranche zu acht Prozent zum Bruttoinlandsprodukt bei. „*Vom Umsatz her rangiert der Tourismus an zweiter Stelle hinter der Automobilindustrie*“ (BECKER 2000: 17). Die hohe Bedeutung des Tourismussektors zeigen auch die rund zwei Millionen Arbeitsplätze, die vom Tourismus abhängen - beinahe die Hälfte sogar direkt (FEIGE et al. 2000).

Besonders auf regionaler Ebene kommt dem Fremdenverkehr eine hohe Bedeutung zu. Da er insbesondere für wirtschaftlich schwache und periphere Räume eine der wenigen Einkommensmöglichkeiten für die Bevölkerung darstellt, wird Tourismus oft gezielt als Instrument der Regionalentwicklung eingesetzt (BECKER 2000). Daher findet man in Deutschland kaum noch eine größere ländliche Region, „*die sich nicht als ein bevorzugtes Fremdenverkehrsgebiet darstellt*“ (HENKEL 2004: 209).

Neben den positiven ökonomischen Effekten kann eine hohe touristische Nachfrage auch negative Auswirkungen mit sich bringen. Je stärker nämlich eine Anpassung an die Erfordernisse der Tourismuswirtschaft ist, desto eher besteht die Gefahr, dass sich der Reiseverkehr zu einer Monokultur entwickelt, dem sich ganze Landstriche samt Bevölkerung aus Profitgründen unterordnen, was eine Abhängigkeit von diesem Geschäft generiert. Außerdem wird die Umwelt alleine durch An- und Abreise mit dem PKW oder gar dem Flugzeug durch die freiwerdenden CO₂-Emissionen beeinträchtigt (STEINECKE 2006). Der Schweizer Tourismusforscher JOST KRIPPENDORFER zeigte erstmals 1975 in seinem Buch „*Die Landschaftsfresser*“ die ökologischen Folgen des alpinen Tourismus auf (BECKER 2000).

Daher ist beim Fremdenverkehr in besonderem Maße wichtig, neben der ökonomischen und sozialen auch auf die ökologische Nachhaltigkeit zu achten, um langfristige Erfolge erzielen zu können. In Folge des Brundtland-Berichts von 1987 und der Konferenz der Vereinten Na-

¹ Die Begriffe Fremdenverkehr oder Reiseverkehr werden in der vorliegenden Arbeit als Synonyme für den Begriff Tourismus verwendet.

tionen über Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro fünf Jahre später, erkannte nicht nur die deutsche Bundesrepublik den Grundsatz der Nachhaltigkeit als Leitprinzip für ihre Politik an, sondern wurde auch von der deutschen Tourismusbranche zum Leitbild erklärt (SCHEMEL 2001). Der Begriff „Nachhaltigkeit“ wurde von einer UN-Kommission unter Leitung der früheren norwegischen Ministerpräsidentin Gro Harlem Brundtland wie folgt definiert: „Den Bedürfnissen der heutigen Generation zu entsprechen, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen“ (Agenda 21 Treffpunkt² 2010). Im Sinne der *Agenda 21* beinhaltet das Konzept einen zukunftsfähigen Umgang mit den Ressourcen. Heute beschränkt sich der Begriff der „Ressourcen“ nicht nur auf Bodenschätze und nachwachsende Rohstoffe, sondern umfasst die vielfältig vernetzten lokalen, regionalen und globalen Ökosysteme und letztendlich die gesamte Erde mit ihrer Erdatmosphäre (Agenda 21 Treffpunkt 2010).

Damit der Fremdenverkehr sich nicht selbst in seiner Entwicklung hemmt, ist es erforderlich das Prinzip der Nachhaltigkeit im Umgang mit der Umwelt, der Bevölkerung und der Wirtschaft zu berücksichtigen. Nur so kann der lokalen Bevölkerung ein stabiles wirtschaftliches Einkommen zugesichert, einer Entfremdung durch touristische Überprägung entgegengewirkt und die Attraktivität einer Landschaft sichergestellt werden. Infolgedessen entwickelten sich Reiseverkehrsformen wie *nachhaltiger* oder *umweltverträglicher* Tourismus mit denen insbesondere der ländliche Raum versucht seine regionale Wirtschaft anzukurbeln.

Der Slogan „Urlaub auf dem Bauernhof“ ist nur ein Beispiel, mit welchem der ländliche Raum um Urlauber wirbt (BECKER 1996). Neben den Freizeitaktivitäten Wandern, Kanufahren und Klettern erfreut sich seit einiger Zeit auch Radfahren einer wachsenden Beliebtheit. Dieser Trend hat sich auch auf das Urlaubsverhalten ausgeprägt, so dass sich Fahrradtourismus als Marktsegment etablieren konnte. Bei verantwortungsbewusster Ausübung stellt das Fahrrad ein umweltverträgliches Fortbewegungsmittel dar (BECKER, P. 2000).

Hinführung zum Thema und Problemstellung

Auch im Flussparadies Franken soll der Tourismus zukünftig zu einem wichtigen Standortfaktor werden. Das Flussparadies Franken wird von den bereits als Naturparks ausgewiesenen und touristisch erschlossenen Regionen *Fränkische Schweiz*, den *Haßbergen* und dem *Steigerwald* umgeben. Im Jahr 2003 war die Situation im Flussparadies Franken „aus wirtschaftlicher, naturschutzfachlicher und touristischer Sicht nicht optimal“ (WWA Bamberg 2003: 2). Ziel des Projekts Flussparadies Franken ist es, Main und Regnitz zu naturnahen

² <http://www.agenda21-treffpunkt.de/info/nachhalt.htm> (letzter Abruf: 28.01.2010).

Flusslandschaften zurückzuentwickeln, um ein ökologisch intaktes Ökosystem entstehen zu lassen und zu erhalten. Gleichzeitig soll ein umweltverträglicher Tourismus erschlossen werden, denn Main- und Regnitztal werden dank ihrer natur- und kulturräumlichen Ausstattung als optimaler Erholungsraum erkannt. Darüber hinaus bietet das Projekt die Möglichkeit, die bereits touristisch genutzten Erholungsregionen zu verbinden und dient somit als Lückenschluss zwischen den Regionen (WWA Bamberg 2003).

In den ersten drei Jahren von 2003 bis 2005 konnte das Projekt, unterstützt durch das Wasserwirtschaftsamt Bamberg³, mehrere Projekte erfolgreich durchführen. Seit dem 1. Januar 2006 wird die Arbeit durch den Verein Flussparadies Franken e.V. weitergeführt, der von den Kommunen und Fördermitgliedern getragen wird. Im Rahmen des Projekts Flussparadies Franken haben die Regnitztalkommunen, zusammen mit dem *Oberfranken Offensiv Forum-Zukunft Oberfranken e.V.*, dem *Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club Bayern e.V. (ADFC)*, der *Wirtschaftsregion Bamberg-Forchheim (WIR)* und dem *Tourismusverband Franken e.V. (TV Franken)* sowie weiteren Akteuren, den Regnitzradweg neu gestaltet (SCHMITT 2006).

Das Teilprojekt Regnitz Radweg soll den vorhandenen Radweg hinsichtlich seiner Beschilderung und Routenführung überarbeiten sowie die Natur- und Kulturschätze im Regnitztal hervorheben. Aufgabe ist es, die Region sowohl für Touristen als auch für die lokale Bevölkerung attraktiver zu gestalten und die regionalen Besonderheiten mithilfe des Radwegs zu verbinden und für Besucher zugänglich zu machen (WWA Bamberg 2003).

Das Projekt Flussparadies Franken versucht durch Aufwertungsprozesse aus einer Flusslandschaft einen attraktiven Natur- und Erholungsraum zu schaffen. „*Die Natur kann zu einem ökonomischen Faktor für die Region werden und Verdienstmöglichkeiten in den ländlichen Gebieten schaffen*“ (WWA Bamberg 2003: 28).

Hier setzt das Interesse der vorliegenden Arbeit an. Sie soll der Frage nachgehen, inwieweit es dem Projekt möglich ist, einen Beitrag zur Regionalentwicklung in Oberfranken zu leisten. Die Idee dazu entstand während einer Bootstour auf dem Main im Sommer 2009. Dabei fiel der rege Kajak- und Kanubetrieb auf – eine Freizeitgestaltung, der in meiner Kindheit nur wenige auf dem Main nachgingen. Diese Entwicklung weckte mein wissenschaftliches Interesse. In einem folgenden Gespräch mit der Projektleiterin Dr. Anne Schmitt vom Landratsamt Bamberg fiel mein Fokus dann auf eines der Teilvorhaben, die unter dem Konzept „Flussparadies Franken“ zusammengefasst sind: dem Radtourismus am Regnitzradweg. Im Rahmen des Teilprojekts Regnitz Radweg wurde der neu konzipierte Regnitzradweg eröffnet. Da noch keine Evaluierungen über die Umsetzungen des Vorhabens vorlagen, war das Inte-

³ Heute das Wasserwirtschaftsamt Kronach (WWA Kronach).

resse daran groß. Deshalb besteht die Aufgabe der vorliegenden Untersuchung darin zu analysieren, ob die Ziele des Projekts Regnitz Radweg, im Sinne der Regionalentwicklung umgesetzt werden konnten.

Tourismus hat in der Politik einen hohen Stellenwert. Dies trifft insbesondere auf ländliche Räume zu, die diesen all zu oft als Lösungsansatz gegen ihre strukturellen Probleme propagieren. Können die Schwierigkeiten nicht durch andere Möglichkeiten zum Beispiel im gewerblichen Bereich kompensiert werden, stellt man an den Fremdenverkehr umso höhere Erwartungen. Im Zuge der Ökologie- und Nachhaltigkeitsbewegung soll dieser umweltschonend und nachhaltig, aber dennoch gewinnbringend sein. Daher stellt sich die Frage, ob Tourismus in der Lage ist, die an ihn gestellten Erwartungen zu erfüllen. Im nachfolgenden Kapitel wird diese Fragestellung untersucht sowie Chancen und Probleme dieser Branche aufgezeigt, um in Kapitel 3 – unter Anwendung der gewonnenen Erkenntnisse - speziell auf die Situation des Radtourismus am Regnitzradweg einzugehen.

Zielsetzung der Arbeit und forschungsleitende Fragestellungen

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, den Beitrag des Projekts Regnitz Radweg zur Regionalentwicklung zu beleuchten und seine Bedeutung für die Region zu analysieren. Folgende forschungsleitende Fragestellungen sind richtungslenkend für die Schwerpunktsetzung dieser Arbeit:

- 1) Standortwahl: Welche Faktoren haben für eine Überarbeitung des Regnitzradwegs gesprochen?
- 2) Raumplanung: Wie stellen sich die raumplanerischen Vorgaben und Entwicklungsziele für den Raum dar?
- 3) Soziodemographie der Radfahrer: Wie gestaltet sich die Häufigkeitsverteilung einheimischer und auswärtiger Radfahrer und wo sind die Quellregionen⁴?
- 4) Zufriedenheit: Haben sich die an den Standort gestellten Erwartungen erfüllt?
 - a. Wahrnehmung: Ist den Radfahrern bewusst auf dem Regnitzradweg zu fahren?
 - b. Bewertung: Wie wird der Radweg von den Radfahrern als auch Experten und Laien beurteilt?
 - c. Wirtschaftskraft: Kann der Radtourismus am Regnitzradweg wirtschaftliche Impulse in der Region setzen?

⁴ Der Begriff Quellregionen bezeichnet die Regionen, aus denen die Radfahrer vorwiegend kommen.

- d. Zukünftige Entwicklung: Wie sehen Entwicklungsperspektiven aus und wo besteht Handlungsbedarf?

Die vorliegende Arbeit gliedert sich in fünf Teile. Im Anschluss an die Einleitung wird zunächst der Zugang der Geographie zur Themenstellung dargestellt, bevor auf das Konzept des umweltfreundlichen Tourismus eingegangen wird. Im Anschluss erfolgt eine kritische Auseinandersetzung mit dem Konzept Tourismus als Instrument der Regionalentwicklung ländlicher Räume. Die Überlegungen münden schließlich in der Betrachtung des Fahrradtourismus als Trend der Tourismusbranche. Der dritte Teil behandelt das Fallbeispiel Flussparadies Franken unter besonderer Berücksichtigung des Teilprojekts Regnitz Radweg. Bevor auf die beiden Projekte eingegangen wird, erfolgt eine kurze Darstellung der Region Oberfranken sowie deren Ideen für eine nachhaltige Regionalentwicklung. Zudem werden die raumplanerischen Vorgaben und Zielsetzungen Oberfrankens aufgegriffen, womit auf die zweite Fragestellung „Raumplanung“ (siehe oben) eingegangen wird. Vorgaben werden hierzu durch das *Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern*, den *Regionalplan der Region Oberfranken-West* und dem *Landschaftsentwicklungskonzept (LEK 4) der Region Oberfranken-West* gemacht. Kapitel vier versucht die Fragestellungen zu „Zufriedenheit“ zu beantworten. Vorab wird die Forschungsmethodik und die Vorgehensweise vorgestellt. Die Auswertung der Radfahrerbefragung erfolgt anhand der drei Kriterien „Soziodemographische Merkmale der Radfahrer“, „Wahrnehmung und Bewertung des Radwegs“ und „Wirtschaftliche Impulse des Radtourismus auf die Region“. Die Experten- und Laieninterviews werden ebenfalls dargestellt und ausgewertet, bevor sie den Ergebnissen der quantitativen Erhebung gegenübergestellt werden. Im fünften und abschließenden Kapitel erfolgt eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Arbeit unter Berücksichtigung der Theorie und die anfangs gestellten Fragestellungen werden aufgegriffen. Zum Abschluss werden mithilfe der gewonnenen Erkenntnisse Handlungsempfehlungen ausgesprochen und ein Ausblick in Form von Entwicklungsperspektiven gegeben, wodurch die letzte Frage „Zukünftige Entwicklung“ aufgegriffen wird.

2. Theoretische Grundlagen der Untersuchung

2.1. Zugang der Geographie zur Themenstellung

Die Geographie als eine Raumwissenschaft beschreibt und analysiert die Entwicklung räumlicher Strukturen und Prozesse in Natur- und Kulturräumen und versucht ablaufende Interaktionen als komplexe Wirkungszusammenhänge zu verstehen (BECKER 2003). Dabei handelt

es sich unter anderem um soziale, ökologische, ökonomische oder politische Entwicklungen, die in Dimensionsstufen wie etwa die Region eingebunden sind. Diese wird als „eine geographisch-räumliche Einheit mittlerer Größe“ beschrieben, „die sich funktional oder auch strukturell nach außen abgrenzen lässt...In der Regel wird eine Region aus mehreren Landkreisen und [...] kreisfreien Städten gebildet“ (ALBRECHT 1995: 13).

Erholung ist ein grundlegendes Bedürfnis des menschlichen Daseins und spiegelt sich besonders in der Freizeit- und Urlaubsgestaltung wider. In diesem Sinne spielt der Fremdenverkehr weltweit und zum Teil regional eine bedeutende Rolle. Seine Auswirkungen auf den Raum sind, aus Sicht der Geographie, Anlass genug um sich mit dieser Branche auseinanderzusetzen. In den 1960er Jahren hat sich die Geographie der Freizeit und des Tourismus innerhalb der Anthropogeographie als selbstständige Teildisziplin etabliert. Schwerpunkt ihrer Forschung bilden die verschiedenen raumbezogenen Dimensionen des Tourismus. Dazu gehören die Verhaltensdimension, sprich die räumliche Mobilität zwischen Wohn- und Zielort, die Standortdimension, womit natur- und kulturräumliche Potentiale einer Region als wichtige touristische Grundlage verstanden werden, die Wirkungsdimension auf Umwelt, Bevölkerung, Infrastruktur und Wirtschaft und die Planungsdimension des Tourismus als Gegenstand von Planungsmaßnahmen (BECKER 2003).

Ein weiterer Grund sich mit Tourismus aus dem Blickwinkel der Geographie zu beschäftigen, sind die unterschiedlichen Trends, die dieser Branche zu Grunde liegen. In der heutigen Zeit sind gegenläufige Entwicklungen zu beobachten. Eine ungebrochene Tendenz zur Abstraktion von Raum und zur Globalisierung der Ökonomie bestehen einerseits und andererseits sind Regionalisierung und Individualisierung in Form von Dezentralisierung von Wirtschaft und Verwaltung, die Identifizierung von endogenen Potentialen sowie regionales Bewusstsein und regionale Identität eng verbunden (BECKER 1996).

Der Fremdenverkehr spielt daher eine wichtige Rolle in der Regionalentwicklung ländlicher Räume und ist auch Gegenstand der vorliegenden Untersuchung „'Flussparadies-Franken': Evaluierung eines Projekts der Regionalentwicklung im ländlichen Raum. Eine Untersuchung zum Radtourismus am Regnitzradweg“. Nach HENKEL ist „gerade die Geographie prädestiniert, [aufgrund ihrer Forschungstradition und -breite], ein Gesamtportrait von Zustand und Entwicklung des ländlichen Raums zu entwerfen“ (HENKEL 2006: 19).

Die Sichtung der Literatur hat gezeigt, dass Forschungsquellen zu Tourismus und Regionalentwicklung im ländlichen Raum reichlich vorhanden sind. Ebenso findet man unzählige Fallbeispiele, die beschreiben, inwieweit „Landtourismus“ in Form von Wandern, Radfahren oder Urlaub auf dem Bauernhof zur wirtschaftlichen Entwicklung ländlicher Regionen beitra-

gen kann, um dann anhand lokaler Fallbeispiele verallgemeinernde Handlungsvorschläge geben möchte. Allerdings ist eine direkte Übertragbarkeit auf die Situation anderer Regionen nicht möglich.

2.2. Eine kritische Betrachtung des Konzepts „Umweltverträglicher Tourismus“

2.2.1. Ausgangssituation im ländlichen Raum

Vielorts vollzieht sich noch immer ein tiefgreifender Wandel im ländlichen Raum. Bereits mit Beginn der Industrialisierung kam es durch industriegesellschaftliche Lebensformen zu Angleichungsprozessen zwischen Stadt und Land. Der ländliche Raum wurde noch in den 50er Jahren durch traditionelle Kriterien wie eine hohe Bedeutung der Landwirtschaft oder eine geringe Bevölkerungsdichte geprägt. Der sich vollziehende strukturelle Wandel zeichnet sich durch die Entwicklung starker Kontraste aus. Während manche Regionen eine verbesserte Infrastruktur sowie eine Überwindung sozialer und wirtschaftlicher Ungleichheiten erfahren, werden andernorts die Problemlagen in Form von Bedeutungsverlust des Agrarsektors, Abwanderung der Bevölkerung oder dem Verlust alter Bau- und Siedlungsstrukturen und -substanzen verstärkt. Gleichzeitig gehen regionaltypische Lebensweisen verloren. BECK spricht demnach von einer „*Enttraditionalisierung*“ (zitiert nach BECK 1986 in MOSE 1993: 19).

Der in den 50er Jahren beginnende und noch immer andauernde Rückgang der Landwirtschaft ist in allen Staaten West- und Mitteleuropas ein gängiges Phänomen. Auslösende Faktoren waren eine rasant fortschreitende Technologisierung des Agrarsektors sowie die damit einhergehende Kapitalisierung der landwirtschaftlichen Produktion. In deren Folge kam es zu einer starken Abnahme der in der Landwirtschaft beschäftigten Arbeitskräfte sowie zu einem enormen Rückgang agrarischer Betriebe. In Deutschland ging die Zahl der in der Landwirtschaft Beschäftigten von 1960 bis 1988 von etwa 3,6 Millionen um 77% auf knapp 1,2 Millionen Arbeitskräfte zurück. Auch die Anzahl kleiner und mittelständischer Betriebe sank stark ab. Im Vergleich dazu vollzog sich der Wandel in den Mittelmeerländern nicht so drastisch, da dort das Erwerbspotential im Agrarsektor nach wie vor eine große Rolle spielt.

Das Gesamtbild der Entwicklung hat deutlich gemacht, dass die Landwirtschaft als dominierende wirtschaftliche Basis der ländlichen Bevölkerung bereits verloren gegangen ist beziehungsweise in naher Zukunft verloren geht (MOSE 1993). Durch die veränderten Rahmenbedingungen treten für viele ländliche Regionen eine Reihe zentraler Fragen auf, die von enormer Bedeutung für die zukünftige Entwicklung solcher Regionen sind. Schließlich muss der Verlust im Agrarsektor durch alternative Erwerbsmöglichkeiten kompensiert werden. So er-

folgte in Deutschland zwischen 1960 und 1984 eine „*Nachindustrialisierung ländlicher Räume*“ (MOSE 1993: 21). Obwohl man eine Zunahme an industriellen Arbeitsplätzen verzeichnen konnte, blieb die Ausstattung mit außer-landwirtschaftlichen Beschäftigungsmöglichkeiten in vielen peripheren Räumen mangelhaft (MOSE 1993).

Eine andere Lösung verspricht seit geraumer Zeit die Tourismusbranche. Ihr wirtschaftlicher und gesellschaftspolitischer Einfluss ist unbestritten und ist seit langem Gegenstand der Regionalpolitik im ländlichen Raum (HENKEL 2004).

2.2.2. Das Konzept des umweltverträglichen Tourismus im ländlichen Raum als Instrument der Regionalentwicklung

Der Tourismus wird oftmals als Erfolgsfaktor für die Regionalentwicklung im ländlichen Raum verstanden. Dieser erhält mit seinen landschaftlich attraktiven Gebieten, „*dem Erleben einer intakten und unzerstörten Natur- und Kulturlandschaft, einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt sowie kulturelle[n] Traditionen und Lebensweisen eine touristische Positionierung*“ (MENNICKEN u. BALDERJAHN 2000: 1). Schließlich ist es genau die Gegensätzlichkeit zu städtischen Agglomerationen, die ihn für seine Besucher so attraktiv macht. Nach HENKEL wird der ländliche Raum als „*naturnahe, von der Land- und Forstwirtschaft geprägter Siedlungs- und Landschaftsraum mit geringer Bevölkerungs- und Bebauungsdichte sowie niedriger Wirtschaftskraft und Zentralität der Orte, aber höherer Dichte der zwischenmenschlichen Bindungen*“ definiert (HENKEL 2004: 33). Allerdings besteht die Gefahr, dass die genannten Potentiale durch die Auswirkungen des Tourismus selbst beeinträchtigt werden. Den Kernbereich der Problematik bildet das Spannungsfeld zwischen Tourismus und Ökologie, in dessen Mittelpunkt der verschwenderische Umgang mit der Ressource Natur steht, die letztendlich die Angebotsbasis des Fremdenverkehrs bildet. In Anlehnung an den Brundtland-Bericht von 1987 und der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung von Rio de Janeiro 1992 wurde auch im Tourismus 1997 das Prinzip der Nachhaltigkeit⁵ aufgegriffen. „*Der Tourismus muss langfristig sowohl ökologisch, als auch ökonomisch tragfähig, sowie ethisch und sozial verträglich sein. Die Bewahrung lebenserhaltender ökologischer Prozesse und Naturkreisläufe, die Erhaltung der Artenvielfalt, die schonen-*

⁵ Die Bundeszentrale für politische Bildung definiert das Leitbild der Nachhaltigen Entwicklung wie folgt: „Das Prinzip der Nachhaltigkeit und das Konzept der Nachhaltigen Entwicklung bilden seit dem sogenannten Erdgipfel von Rio de Janeiro 1992, der ‚Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung‘ (UNCED), das Leitbild der internationalen Umwelt- und Entwicklungspolitik. Das Nachhaltigkeitsprinzip umschreibt das Bemühen der Weltgemeinschaft, allen Ländern und Völkern gleiche Entwicklungsmöglichkeiten zu eröffnen und dabei ausdrücklich auch die Interessen nachfolgender Generationen zu berücksichtigen“. Abrufbar unter: http://www1.bpb.de/die_bpb/UA5H5Q,0,Leitbild_der_Nachhaltigen_Entwicklung.html (letzter Abruf: 28.01.2010).

de Nutzung natürlicher Ressourcen sind damit ebenso Ziele wie die Achtung und Bewahrung traditioneller Lebensweisen und kultureller Identitäten der Bevölkerung überall auf der Welt“ (zitiert nach BTW 1997: 5 in MENNICKEN u. BALDERJAHN 2000: 3). In der Folge entwickelten sich verschiedene Tourismusbegriffe mit dem Ziel, das Prinzip der Nachhaltigkeit und ein verstärktes Umweltbewusstsein in der Durchführung touristischer Angebote einzubeziehen. Der *Bund für Naturschutz* (BfN 2010⁶) definiert umweltverträglichen Tourismus als „*verträglich mit der Umwelt als gesamter räumlicher Umgebung. Er zeichnet sich durch möglichst geringe Eingriffe in den Naturhaushalt aus, durch möglichst geringen Landschaftsverbrauch, möglichst geringe Veränderung des Landschaftsbildes und möglichst weitgehende Erhaltung einer naturnahen Kulturlandschaft*“.

Mithilfe dieser Konzepte versucht der ländliche Raum einen Beitrag zu einer nachhaltigen Regionalentwicklung zu leisten. Hauptaufgabe der Regionalentwicklung besteht nämlich darin, regionale Ungleichheiten auszugleichen und in allen Regionen gleichwertige Lebensbedingungen sowie eine nachhaltige Raumentwicklung zu ermöglichen (LESER 2005). Eine nachhaltige Regionalentwicklung versucht zudem seine sozialen und wirtschaftlichen Anforderungen an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang zu bringen (BECKER 1996).

Da sich das Prinzip der Nachhaltigkeit als „Querschnittsaufgabe“ versteht, ist es notwendig, alle Akteure einer Region sowie ihre Bewohner einzubeziehen. Kommunikation und Zusammenarbeit bilden entscheidende Grundlagen.

2.2.3. Tourismus als Entwicklungsalternative für die Probleme ländlicher Räume?

Die Erschließung ländlicher Räume als Naherholungs- und Fremdenverkehrsregionen ist mittlerweile ein gängiger Versuch die Regionalentwicklung voranzutreiben. Ein gern genanntes Beispiel stellen die Hochgebirgsregionen des Alpenraums dar. Hier führten ungünstige landwirtschaftliche Bedingungen zu einer raschen Orientierung an die Tourismusbranche. In einer Zeitspanne von nur 40 Jahren kam es im Alpenraum zu einem enormen Strukturwandel. In vielen Teilen Österreichs oder der Schweiz stellt der Tourismus die einzige Erwerbsmöglichkeit für die Bevölkerung dar. Neben der Alpenregion Deutschlands bieten auch viele andere

⁶ Definition des Bund für Naturschutz (BfN). Abrufbar unter: http://www.bfn.de/0323_1yeumwelt.html (letzter Abruf: 28.01.2010).

Regionen wie das Mittelgebirge touristische Potentiale und sind in der Lage, zu einer positiven Regionalentwicklung der betreffenden Regionen beizutragen (MOSE 1993).

Daher ist es nicht erstaunlich, dass die Fremdenverkehrsbranche auf der übergeordneten Ebene der Raumplanung besondere Berücksichtigung findet. *„Angesichts fehlender wirtschaftlicher Alternativen sehen viele politische Akteure [aber auch Landwirte, Gastronomen und Geschäftsleute] in der touristischen Entwicklung ländlicher Räume ein geeignetes Mittel, die Probleme dieser Regionen nachhaltig zu bekämpfen“* (MOLL 1995: 17). Tourismus kann in fast allen Regionen eine Strategie zur Regionalentwicklung darstellen und wird daher nicht selten als Erfolgskonzept geworben. Ausgangslage ist, dass die touristisch zu vermarktende Region über ein hohes Potential naturräumlicher Gegebenheiten verfügt. Allerdings reichen diese Voraussetzungen alleine nicht aus, um im „Wettbewerb der Regionen“ bestehen zu können. Dennoch sehen beispielsweise viele politische Akteure angesichts fehlender wirtschaftlicher Alternativen in der touristischen Entwicklung ländlicher Räume die einzige Möglichkeit, die Probleme der Region zu bekämpfen. Dabei werden besonders auf die touristischen Stärken der Region verwiesen, während gleichzeitig die Schwächen vernachlässigt werden (MOLL 1995). Im Folgenden werden die Probleme und Chancen ländlicher Räume angeführt sowie die nötigen Voraussetzungen für einen erfolgreichen Tourismus diskutiert.

MOLL beschreibt die ländlichen Räume Deutschlands angesichts ihrer wirtschaftlichen und soziodemographischen Veränderungen als *„gesamtwirtschaftliche Problemregionen“* (MOLL 1995: 17).

Hinzu treten eine Reihe von Schwächen, welche eine touristische Nutzung erschweren. Ein entscheidendes Problem ist der Mangel des Bekanntheitsgrads einer Region aufgrund fehlender Alleinstellungsmerkmale, sogenannte *„Unique Selling Proposition[s]“* (STEINECKE 2006: 208). Über diese verfügen beispielsweise der Alpen- oder Küstenraum mit dem Hochgebirge beziehungsweise dem Meer. Weitere Probleme, mit denen ländliche Räume konfrontiert sein können, sind ungünstige klimatische Bedingungen oder eine mangelnde touristische Infrastruktur. Zum Beispiel kann die Angebotsvielfalt an Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben aber auch an sogenannten „Schlechtwetter-Einrichtungen“ unzureichend sein. Vermarktungsmaßnahmen werden aus zeitlichen und finanziellen Gründen oft nur in der Anfangsphase durchgeführt, was dazu führt, dass die Region nicht ausreichend wahrgenommen und somit nicht nachgefragt wird. Weist eine Region einige dieser Schwächen auf, spricht man nicht von touristischen Gunsträumen. Stattdessen sollten diese die Akteure vor überhöhten Erwartungen an die wirtschaftlichen Effekte warnen (MOLL 1993).

Auf der anderen Seite können ländliche Räume in der Lage sein über „versteckte“ Stärken zu verfügen. In der Regel handelt es sich dabei um endogene Potentiale, über die ein Raum von vornherein verfügt. Deswegen spricht HENKEL (2004) auch von einem ursprünglichen Angebot der Region. Zu den bedeutendsten endogenen Stärken einer Region gehören neben ihrer Kultur- und Naturlandschaft, ihre Kultur, Geschichte und ihre Bewohner. Gleichzeitig spielen die in einer Region ansässigen Institutionen und Initiativen sowie deren Interessen und Bedürfnisse eine wesentliche Rolle, da sie als wichtige Voraussetzung für die Ermöglichung regionaler Entwicklung gesehen werden (MOSE 1993).

Allein durch seine Gegensätzlichkeit ist der ländliche Raum gegenüber Städten im Vorteil. Dieser kann genau das vermitteln, wozu Agglomerationsräume nicht in der Lage sind. Nämlich Ruhe, Frieden, Sauberkeit, eine reizvolle Kultur- oder Naturlandschaft sowie die Möglichkeit naturnahe Erholungsformen auszuüben (MOLL 1995). Um zu beurteilen, ob eine Region in der Lage ist, touristischen Anforderungen gerecht zu werden, erweist es sich als sinnvoll, eine „Stärken-Schwächen-Analyse“ durchzuführen. Der ländliche Raum kann demnach über eine Vielzahl von Stärken verfügen, die nur erkannt und „in Wert“ gesetzt werden müssen. Generell kann davon ausgegangen werden, dass die ursprünglichen Potentiale einer Region die Grundlage für eine positive Tourismusedwicklung darstellen (MOLL 1995). Voraussetzung einer erfolgreichen Tourismusnutzung ist daher das Erkennen, Nutzen und Inwertsetzen dieser Chancen.

Natur- und Kulturlandschaften spielen, wie bereits erwähnt, eine wesentliche Rolle. Mit ihren vielfältigen Erscheinungen in Form von Wäldern, Äckern, Grünflächen und Streuobstwiesen, fließenden und stehenden Gewässern sowie unterschiedlichen Siedlungsformen spiegeln sie den aktuellen Stand unserer Gesellschaft wider. Abgesehen von landschaftlichen Nutzungsfunktionen erfüllen Kulturlandschaften wichtige Sozialfunktionen und stellen somit ein wertvolles Gut für die Gesellschaft dar. Sie fungieren „als Raum für Erholung, Tourismus, Freizeitgestaltung und Naturerlebnis“ (OTT 1997: 22).

Um als touristisches „Fundament“ zu dienen, müssen Kulturlandschaften bestimmte Kriterien erfüllen. Die Herausforderung ist es, das Zusammenspiel eines umweltverträglichen Tourismus mit dem Erhalt und Schutz einer ökologisch intakten Landschaft zu koordinieren. Mithilfe von Aufwertungsprozessen sowie Renaturierungsmaßnahmen kann diesen Anforderungen begegnet werden.

Kulturlandschaften dienen unter anderem als Erholungsraum, können aber auch durch gezielte Maßnahmen wie Lehrpfade, geführte Wanderungen und Bildungseinrichtungen im Natur-

schutz einen Beitrag zur Umweltbildung leisten. Nach MOLL ist „*die Kulturlandschaft [...] das Kapital des umweltschonenden Tourismus auf dem Lande*“ (MOLL 1995: 22).

Einen weiteren wichtigen Ansatzpunkt stellt die regionaltypische Infrastruktur dar. Ortsbilder etwa zeigen den Charakter einer Kulturlandschaft auf und müssen gegebenenfalls wiederhergestellt werden.

Darüber hinaus spielt die lokale Bevölkerung und ihre Identifizierung mit ihrer Heimat eine entscheidende Rolle. Regionale Identität unterstützt den Zusammenhalt der lokalen Bevölkerung und trägt dazu bei, dass die Bevölkerung aktiv an der Umsetzung und Aufrechterhaltung einer Erholungsregion beteiligt ist. „*Die Region wird zum Identifikationsfaktor und zum Identitätsträger: eine Region ist überschaubar, ‚handhabbar‘, die Wirkung von (eigenen) Aktivitäten ist nachvollziehbar, und vor allem: sie ist nicht anonym*“ (BÜTOW 1995: 13).

Neben endogenen Potentialen sind ebenfalls die exogenen Stärken von Bedeutung. HENKEL (2004) spricht hierbei von einem abgeleiteten Angebot. Dieses setzt sich aus einer gut funktionierenden Infrastruktur mit Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben, Sportanlagen, Museen und dem Ausbau von Wander- und Radwegen zusammen. Dem kommt besonders dann eine hohe Bedeutung zu, wenn es der Landschaft an Einzigartigkeit fehlt (HENKEL 2004). In diesen Zusammenhang sind Besucherzentren essentiell, da sie den Mangel an (kultur-) landschaftlichen Attraktionen in Form von Ausstellungen oder der Bereitstellung von Information und Serviceleistungen ausgleichen (MOLL 1995).

Eine gewisse Grundinfrastruktur ist Voraussetzung, da eine komplette Neugestaltung einen zu risikoreichen und kostspieligen Aufwand bedeuten würde.

Neben einer touristischen Infrastruktur müssen zudem externe Einfluss- und Antriebsfaktoren in Form von Unternehmern, Kapital und Ideen berücksichtigt werden. Diese können durch eine gezielte Einbeziehung regionale Bemühungen und Ziele unterstützen. Hierzu zählen Tourismusorganisationen, Vermarktung und die Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure. In der Regel erarbeiten die Akteure ein Leitbild, um eine gemeinsame Vorstellung von den Zielsetzungen zu bekommen (MOLL 1995).

Es wird deutlich, dass sowohl endogene als auch exogene Potentiale entscheidende Faktoren für einen Tourismusstandort sind. Historisch betrachtet zieht das ursprüngliche Potential (endogene Potential) das abgeleitete (exogene Potential) nach und kommt vor allem dort zur Geltung, wo es an naturräumlichen Stärken fehlt (BECKER 2000).

2.3. Fahrradtourismus als Freizeit- und Tourismustrend

Eine positive Tourismusentwicklung setzt voraus Trends schnell zu erkennen und umzusetzen. „Urlaub“ und „Reisen“ in der Form, wie wir es heute kennen, ist eigentlich noch ein recht junges Phänomen. In Folge eines gesellschaftlichen Wandels in Form von Wohlstandsteigerung, Verstädterung, Motorisierung oder die Verfügung über mehr Freizeit änderte sich das Reisverhalten der Deutschen und intensivierte sich bis in die 1990er (BECKER 2000). Im Zeitalter der Globalisierung ist das Motto im Urlaub „häufiger, weiter und kürzer“ erkennbar (BECKER 2000: 13). Trotz eines wachsenden Pauschal- und Massentourismus, ist eine starke Aufsplitterung in unterschiedliche Marktsegmente zu beobachten. Der Wunsch möglichst viel zu erleben schlägt sich in einer „*Individualisierung und Diversifizierung der Reiseformen und Reisestile nieder*“ (KREISEL 2003: 78). So steht der Trend nach Heimat- und Regionalbewusstsein in einem extremen Widerspruch, was sich in einem „*[...] starken Interesse an Regionalgeschichte sowie an der Entwicklung des Natur- und Kulturraumes, an alten Handwerks-, Wirtschafts- und Lebensweisen [äußert]*“ (BECKER 2000: 15).

Gleichzeitig tritt der Wunsch nach körperlicher Bewegung immer mehr in den Vordergrund. Wandern zum Beispiel erfreut sich daher großer Beliebtheit. Zunehmend lässt sich diese Entwicklung auch beim Fahrradfahren beobachten (BECKER 2000). Nach BECKER zeichnet sich diese Form von Aktivität „*[...] durch ein hohes Maß an Umweltverträglichkeit aus, sofern sie verantwortungsbewusst ausgeübt [wird]*“ (BECKER, P. 2000: 88). Das neue Marktsegment des Fahrradtourismus kann also als eine Form des ökologischen und sozialverträglichen Reisens angesehen werden und entspricht dem aufkommenden Umweltbewusstsein. Demzufolge wird es vielerorts als eine umweltschonende Tourismusform eingesetzt (BEILAGE 2002).

2.3.1. Entwicklung des Fahrradtourismus in Deutschland

Lange Zeit galt das Fahrrad als Massenverkehrsmittel. Bis in die 50er Jahre stellte das Rad für den Großteil der Bevölkerung das einzige Fortbewegungsmittel dar. Erst mit dem erweiterten Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der stark steigenden individuellen Motorisierung wurde das Fahrrad als klassisches Alltagsverkehrsmittel verdrängt. Das Rad wurde nunmehr als Fortbewegungsmittel für arme Leute angesehen. Erst mit der weltweiten Energiekrise Mitte der 70er Jahre fand ein Umdenken in der Bevölkerung statt. Ein verändertes Freizeitverhalten sowie ein gestiegenes Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein führten dazu, dass sich das Fahrrad sowohl in der Freizeit als auch im Urlaub immer größerer Beliebtheit erfreute. Ab 1980 wurden vermehrt Radreisen und -ausflüge unternommen, so

dass sich der Radtourismus zu einer ernstzunehmenden und bedeutenden Tourismusform etablierte. Durch die Erfolge des deutschen Radsports in den 90ern erlangte der Radtourismus zusätzlich an Popularität. *„Heute zählt der Radtourismus zu einem wesentlichen touristischen Wachstumsmarkt, der unterschiedliche Zielgruppen anspricht“* (MWVLW 2007: 11). Diese Entwicklung wird im Absatz des Fahrradmarktes offensichtlich. Im Jahr 2007 wurden nach Schätzungen des *Zweirad- Industrie- Verbandes e.V.* in Deutschland circa 4,6 Millionen Fahrräder verkauft (DTV 2009). Nach Angaben des ADFC steigt die Anzahl der Radtouristen in Deutschland stetig an wie in der Studie des *Europäischen Tourismus Institut* (ETI) festgehalten wird. Die Anzahl der Radtouristen ist von zwei Millionen im Jahr 2000 auf 2,45 Millionen im Jahr 2004 gestiegen (ADFC 2003, 2004, 2005b zitiert nach MWVLW 2007: 11f.).

Der ADFC definiert Fahrradtourismus als *„alle Arten der Fahrradnutzung [...], die zum Zweck der Freizeit- und Urlaubsgestaltung unternommen werden. Dazu zählt der Kurz- und Tagesausflug, die Wochenendtour, die mehrtägige Reise sowie die ausgedehnte Radreise“* (ADFC 1998: 4 zitiert nach SCHNELL 2003: 332).

Auf den neuen Trend Radtourismus wurde fast flächendeckend mit der Schaffung neuer Radwege reagiert. Das deutsche Radroutennetz setzt sich aus Radfernwegen und Radwanderwegen zusammen. Den Radfernwegen kommt hierbei eine besonders hohe Bedeutung zu, da sie vor allem für Mehrtagestouren geeignet sind und sich in der Regel über eine größere Gebietseinheit erschließen. Zudem verlaufen sie meist überregional und dienen vornehmlich dem touristischen Fahrradverkehr (SCHNELL 2003). Inzwischen gibt es 209 Radfernwege in Deutschland, von denen 40% vorwiegend entlang von Flussläufen, Seen oder der Küste verlaufen. Die Themenradwege machen 30% der Radfernwege aus. Sie beziehen sich meistens auf regionaltypische Gegebenheiten aus den Bereichen Geschichte, Kultur und Natur oder Speisen und Getränke. Die restlichen 30% der Radfernwege beziehen sich auf bedeutende Ortschaften oder physisch-geographische Attraktionen wie der Regnitzradweg oder verlaufen themen- und ortsungebunden in einer Region wie der Schwarzwald-Radweg. Die am häufigsten befahrenen Radtouren verlaufen entlang von Gewässern. Demnach belegt der Elberadweg nach einer Untersuchung des ADFC im Jahr 2008 den ersten Platz der beliebtesten Radfernwege in Deutschland (DTV 2009).

Damit die Qualität solcher Radfernwege gewährleistet ist, hat der ADFC als wichtigste Interessensvertretung der Alltag- und Freizeitradfahrer bestimmte Kriterien bezüglich der Weglänge, der Belastung durch Autoverkehr, der Befahrbarkeit und der Beschilderung festgelegt (BECKER, P. 2000). Radwanderwege sind dagegen fast immer auf kleine Räume wie Kreise und Gemeinden ausgerichtet und werden größtenteils im Rahmen von Freizeit- und Tagesak-

tivitäten genutzt. Aufgrund ihrer variablen zeitlichen und distanziellen Nutzung bilden sie die Basis des Radroutennetzes (SCHNELL 2003). Im Moment entspricht das touristische Wegenetz einer Länge von circa 76.000 km. Addiert man Radrouten aller Art, kommt man sogar auf rund 150.000 km, wovon Radfernwege eine Länge von 50.000 km ausmachen (DTV 2009).

Ein weiterer wichtiger Bestandteil des Radroutennetzes sind D-Routen⁷, welche das nationale Radroutennetz in Deutschland bezeichnen. Diese Hauptachsen verbinden wichtige deutsche Radfernwege und ermöglichen eine durchgehende Verbindung quer durch Deutschland. Kennzeichnet sind diese Routen durch eine Nummerierung und ein einheitliches Logo. Zudem müssen sie bestimmten Qualitätsstandards entsprechen. Unter einem anderen Namen und einer eigenen Beschilderung existieren die D-Routen bereits zu etwa 90% als Radfernwege. Vor allem in Nordrhein-Westfalen oder Hessen sind mehrere dieser Routen ausgeschildert oder befinden sich in Umsetzung (DTV 2009).

Neben einem gut funktionierenden Wegenetz spielt für Radtouristen ebenso das Angebot an Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben eine sehr wichtige Rolle. Besonders die Beherbergungsbetriebe versuchen sich an die Bedürfnisse der Radfahrer anzupassen. Folglich nehmen immer mehr Betriebe an radfahrerspezifischen Zertifizierungsverfahren teil. Zu den bekannten Gütesiegeln gehören die „Bett&Bike“-Zertifizierung des ADFC und die DeHoGa⁸-Zertifizierung. Im Gastronomiebereich dagegen findet man selten Initiativen zur radfahrerfreundlichen Ausrichtung in Form von Fahrradständern oder Trockenräume für nasse Kleidung vor. Zu einer fahrradfreundlichen Infrastruktur gehören ansonsten Unterstellmöglichkeiten, Schließfächer für das Gepäck und Fahrradboxen wie auch Rastplätze.

2.3.2. Wirtschaftsfaktor Radtourismus

Besonders in den Bereichen Gastronomie und Beherbergung übt der Radtourismus eine enorme Wirtschaftskraft aus. In Deutschland wurden zum Beispiel durch das *Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr* (dwif) Untersuchungen zum Fahrradtourismus vorgenommen. Demnach wurden 2006 153 Millionen Tagesreisen in Deutschland durchgeführt, bei denen die Aktivität „Radfahren“ eine wesentliche Bedeutung hatte. In den Jahren 2007 und 2008 konnten jeweils rund 22 Millionen Übernachtungen in gewerblichen

⁷ D-Routen bezeichnen Fernradwege in Deutschland. Insgesamt gibt es in der Bundesrepublik zwölf solcher D-Routen. Abrufbar unter: www.adfc-bayern.de (letzter Abruf: 28.01.2010).

⁸ Der deutsche Hotel- und Gaststättenverband.

und privaten Beherbergungsbetrieben als eindeutig fahrradtouristisch⁹ identifiziert werden (DTV 2009).

Des Weiteren ermittelte das *dwif* die durchschnittlichen Tagesausgaben der Radtouristen. Demzufolge geben Fahrradausflügler am Tag durchschnittlich 16 Euro pro Person aus. Damit liegen sie zwölf Euro unter den Durchschnittsausgaben aller Tagesausflügler. Radtouristen, die während ihrer Reise mindestens einmal übernachten, haben einen Ausgabewert von 64,60 Euro pro Tag und Person (DTV 2009). Dieses Ergebnis entspricht auch den Untersuchungen der Radreiseanalyse des ADFC von 2008. Hier wurde der Elberadweg bezüglich seiner Wirtschaftskraft genauer untersucht. Die 145.000 befragten Reiseradfahrer waren durchschnittlich neun Tage unterwegs und gaben circa 64 Euro pro Tag und Person aus (GIEBELER u. FROITZHEIM 2009). Im Vergleich dazu gibt ein Urlaubsgast als Individualtourist circa 83 Euro aus. Die Unterschiede ergeben sich vorwiegend aus der disproportionalen regionalen Verteilung und der differierenden Unterkunftswahl (DTV 2009).

Am deutlichsten profitiert das Gastgewerbe von den Ausgaben der Fahrradausflügler und der übernachtenden Radtouristen. Bei den Übernachtungsgästen fällt der Großteil an die Beherbergungsbetriebe ab und bei den Tagesausflüglern kommen die gesamten Ausgaben der Gastronomie zu (DTV 2009).

2.3.3. Soziodemographische Merkmale und Präferenzen der Radfahrer

Es ist wichtig, die Zielgruppe der Radfahrer genauer einzugrenzen, da Radfahren von verschiedenen Fahrradtypen ausgeübt wird. So ergibt sich eine recht vielfältige Sparte: „*gemütliche Feierabend- und Wochenendradler, Familien mit Kindern, Genussradler, Kulturradler, Erholungsradler und Naturradler, passionierte Radler und Individualisten [...]*“ (BEILAGE 2002: 215). Um die Bedürfnisse der Radfahrer erfüllen zu können, muss bekannt sein, welche aktuelle Nachfragergruppe den Radweg befährt.

Eine Studie des *dwif* hat folgende soziodemographischen Merkmale der Radfahrer feststellen können. Das Durchschnittsalter der Radreisenden in Deutschland liegt mit 45,7 Jahren leicht unter dem Durchschnitt der übrigen Inlandsreisenden mit 47,2 Jahren. Dies erklärt die Studie durch einen niedrigen Anteil an Rentnern und einen höheren Anteil an Schülern und Studenten (DTV 2009).

Unter den Radtouristen trifft man am häufigsten Paare an, gefolgt von Familien mit Kindern unter 14 Jahren sowie Alleinreisenden. Um Erkundigen über eine Region oder den Radweg einzuholen, nutzt die Mehrheit der Radfahrer das Internet. Da es auch im Sektor Radtouris-

⁹ Für die Selektion des Fahrradtourismus gilt, dass entweder das Motiv der Reise mit Fahrradreise angegeben wurde oder die Aktivität „Radfahren“ tatsächlich häufig ausgeübt wurde.

mus sogenannte Stammgäste gibt, verfügt etwa ein Drittel der Radurlauber bereits über Ortskenntnisse. Des Weiteren sind Reiseführer eine hilfreiche Informationsquelle. Darüber hinaus organisiert die Mehrheit der Radtouristen ihre Radtour oder Radreise selbst, wodurch die Nachfrage an Pauschalangeboten sehr gering ist. Die Anreise zum Zielort erfolgt meist mit dem PKW oder dem Wohnmobil und nur wenige Touristen reisen direkt mit dem Rad an oder nutzen die Bahn (DTV 2009).

Auskunft zu bevorzugten Radwegen und Destinationen geben GIEBELER und FROITZHEIM (2009) vom ADFC. Im Jahr 2008 wurde der Elbe-Radweg, gefolgt von Main- und Weser-Radweg, am häufigsten befahren. Bei einer Befragung hinsichtlich geplanter Radreisen für 2009 ergab sich die gleiche Reihenfolge der Antworten. Ebenso bei der Frage nach dem bevorzugtesten Radfernweg.

Die beliebtesten Regionen zum Radfahren sind Bayern, Franken und Mecklenburg-Vorpommern, gefolgt von Brandenburg und Münsterland.

Radfahrer verbringen ihren Urlaub prinzipiell gerne innerhalb Deutschlands, stellt SCHNELL (2003) fest. Im Jahr 2001 planten knapp 50% aller Radurlauber eine Tour im Inland, wohingegen nur knapp 30% der Touristen allgemein einen Inlandsurlaub beabsichtigten.

2.3.4. Voraussetzungen für einen erfolgreichen Fahrradtourismus

„Grundvoraussetzungen für ein Fahrradtourismuskonzept sind landschaftliche Gegebenheiten und infrastrukturelle Einrichtungen, die nicht extra für ein solches Konzept eingerichtet werden können, die somit in der radtouristischen Region schon vorhanden sein müssen“ (BEILAGE 2002: 221). Wie im Kapitel 2.2 „Eine kritische Betrachtung des Konzepts ‚Umweltverträglicher Tourismus‘“ erwähnt, spielen im Radtourismus die endogenen und exogenen Potentiale der Region die entscheidende Grundlage. Voraussetzung ist neben einem naturell und kulturell vielfältigen Angebot ein vorhandenes Radwegenetz. Die touristische Infrastruktur sollte speziell an die Zielgruppe der Radtouristen angepasst sein. Optimal sind bereits vorhandene Beherbergungs- und Gaststättenbetriebe mit fahrradfreundlichen Gütesiegeln. Daneben sind etwa eine übersichtliche Beschilderung, Rastmöglichkeiten oder Radabstellanlagen notwendig (DTV 2009). Zusätzlich helfen Kenntnisse zu soziodemographischen Merkmalen der Radfahrer und deren Vorlieben um den Bedürfnissen der Radfahrer gerecht zu werden.

Die Erstellung eines Planungskonzepts sowie eines Leitbildes, welches von allen Akteuren befürwortet wird, werden als sehr wichtig angesehen um mögliche negative ökologische, wirtschaftliche oder soziale Auswirkungen so gering wie möglich zu halten. Daneben ist die

Einrichtung einer Koordinationsstelle erforderlich. Grundlegend sind zudem eine klar geregelte Organisationsstruktur sowie die Vornahme einer eindeutigen Verantwortungszuweisung.

3. Das Fallbeispiel „Flussparadies Franken“: Ein Projekt zur Regionalentwicklung im ländlichen Raum

3.1. Die Region Oberfranken als Tourismusstandort

Die Region Oberfranken verfügt mit attraktiven Freizeit- und Erholungsregionen wie der *Fränkischen Schweiz*, dem *Fichtelgebirge*, dem *Frankenwald* und dem *Mainital* über ein hohes naturräumliches Potential. Neben diesen spielen ebenso kulturelle und soziale Faktoren wie die Einstellung der lokalen Bevölkerung zum Tourismus, das Image der Region wie auch eine gewisse Infrastruktur eine entscheidende Rolle. Die landschaftliche Diversität Oberfrankens zeichnet sich im Norden durch das Altgebirge im Fichtelgebirge und im Frankenwald sowie durch die Karstlandschaften der Fränkischen Schweiz im Süden aus (HACKE et al. 2007). Main und Regnitz stellen die beiden größten Fließgewässer in der Region dar. Ihre Talebenen sind von Sand- und Schotterablagerungen mit kaum wahrnehmbaren Terrassenstufen gekennzeichnet (REGIERUNG VON OBERFRANKEN 2005). Die Naturparks und Naturschutzgebiete eignen sich aufgrund ihrer naturräumlichen Ausstattung besonders gut um Freizeitaktivitäten wie Radfahren, Wandern oder Bootfahren auszuüben. So bietet im Winter das Fichtelgebirge hervorragende Möglichkeiten, um Wintersport zu treiben. Im Sommer sind Badeseen im Main- und Regnitztal ein beliebtes Ausflugsziel. Aber auch der Städtetourismus mit der UNESCO-Weltkulturerbestadt Bamberg sowie der „Industrietourismus“¹⁰, dem Oberfranken die dritthöchste Industriedichte Europas zu verdanken hat, dürfen nicht unerwähnt bleiben.

Meist ist es schwierig zwischen Naherholung und Tourismus zu unterscheiden. Jedoch prägen beide Freizeitformen weite Teile Oberfrankens, wobei festzuhalten bleibt, dass der Tourismus eher eine zusätzliche als eine dominierende Einkommensquelle darstellt (HACKE et al. 2007). Die Tourismusedwicklung Oberfrankens zeigt, „*dass es in den letzten zehn Jahren zu örtlich und regional sehr unterschiedlichen Entwicklungen kam*“ (HACKE et al. 2007: 163). Während der Raum zwischen dem Fichtelgebirge und dem Frankenwald eine rückläufige Tendenz aufweist, verzeichnen die größeren Städte, der Großteil der *Fränkischen Schweiz*,

¹⁰ Industrietourismus ist eine „Form des Kulturtourismus, bei der Zeugnisse der Industriekultur, aber auch interessante moderne Industriegebiete besichtigt und fachkundig erklärt werden“ (LESER, 2005: 379).

das *hohe Fichtelgebirge*¹¹ und speziell die „*dynamische [...] Entwicklungsachse Forchheim-Bamberg-Bad Staffelstein-Coburg-Bad Rodach positive bis sehr positive Werte*“ (HACKE et al. 2007: 163).

3.2. Oberfranken als Modellregion für eine nachhaltige Regionalentwicklung

Auch Oberfranken hat sich das Leitbild „Nachhaltige Entwicklung“ zum Ziel gesetzt und zur seiner Handlungsgrundlage erklärt. Mit ihren naturräumlichen und ökologischen Potentialen, ihren wirtschaftlichen Traditionen und Entwicklungschancen sowie ihrer kulturellen Vielfalt ist die Region Oberfranken als Modellregion für eine nachhaltige Regionalentwicklung geeignet. Zu den angestrebten Zielen zählen die „*Sicherung des wirtschaftlichen Wohlstands, soziale Sicherheit, Erhaltung des natürlichen Kapitals sowie Erhaltung der kulturellen Vielfalt und Eigenständigkeit*“ (SCHNAPPAUF 1999: 11). Die Bereitstellung ausreichender Arbeitsplätze, die Vernetzung und Kooperation der regionalen Akteure, die Wiederherstellung von Ökosystemen, Naturerlebnis, Stärkung der regionalen Identität und Pflege der regionalen Kultur und Geschichte stellen nur einige Ansatzpunkte dar (SCHNAPPAUF 1999). In diesem Sinne wurden bei einem Workshop des Kuratoriums des *Forum Zukunft Oberfranken*¹² im Jahr 1998 Projekt-Ideen gesammelt, „*die umwelt- und sozialverträglich sind, [...] zur regionalen Wertschöpfung beitragen, [...] Konkretheit aufweisen und damit umsetzungsfähig sind*“ (SCHNAPPAUF 1999: 15).

Zu den Projektschwerpunkten gehören die „*Erarbeitung einer zukunftsorientierten, integrierten Tourismuskonzeption für oberfränkische Ferienlandschaften unter besonderer Berücksichtigung des Aufbaus von Verbundprojekten zwischen Tourismus-Gastronomie-Landwirtschaft-Einzelhandel (vgl. Projekt Rhönschaf [...]) und touristisch-regionaler Kreisläufe, [...] und Erarbeitung von Radwegen und –touren*“ (SCHNAPPAUF 1999: 32).

3.3. Raumplanerische Vorgaben und Entwicklungsziele

Raumplanerische Rahmenbedingungen sowie fachliche Zielvorstellungen einer Entwicklung von Freizeit- und Naturschutzfunktionen an Main und Regnitz sind besonders durch das *Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern*, den *Regionalplan der Region Oberfranken-West* und das *Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) der Region Oberfranken-West* dieser Planungsregion vorgegeben.

¹¹ Das hohe Fichtelgebirge umfasst die beiden höchsten Berge des Fichtelgebirges den Schneeberg und den Ochsenkopf sowie das Bergmassiv Kösseinstock (HACKE et al. 2007).

¹² Das Forum Zukunft Oberfranken nennt sich mittlerweile *Oberfranken Offensiv-Forum Zukunft Oberfranken e.V.* Kernaufgabe ist die Attraktivitätssteigerung der oberfränkischen Region. Abrufbar unter: www.oberfranken.de (letzter Abruf: 28.01.2010).

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung ist es wichtig auf diese Zusammenhänge einzugehen, um die Entwicklung des Faktors „Freizeit und Erholung“ im Zusammenspiel mit raumbezogenen ökologischen Zielsetzungen nachvollziehen zu können.

3.3.1. Landesentwicklungsprogramm Bayern

Das *Landesentwicklungsprogramm* (LEP) stellt seit über 30 Jahren die Grundlage für die räumliche Entwicklung des Freistaats Bayern dar. Als ein wesentliches Instrument versucht es, das Leitziel der bayerischen Landesentwicklungspolitik, gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen zu verwirklichen, und regelt Grundsätze und Ziele für die räumliche Entwicklung und Ordnung. Um die neusten Entwicklungen in Bayern zu berücksichtigen, wurde das LEP seit 1976 fünfmal fortgeschrieben. In seiner gültigen Fassung ist es letztmals am 01. September 2006 in Kraft getreten (BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INFRASTRUKTUR, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (STMWIV BAYERN) 2009). Auch das LEP folgt dem Grundprinzip der nachhaltigen Entwicklung. *„Zur Sicherung der Lebenschancen künftiger Generationen soll Bayern in seiner Gesamtheit und in seinen Teilräumen dauerhaft umwelt-, wirtschafts- und sozialverträglich entwickelt werden“* (STMWIV BAYERN 2006: Teil A I, Abschnitt 1.1).

Um sowohl den Anforderungen eines intakten Naturraums als auch eines Freizeit- und Erholungsraums gerecht zu werden, sind folgende Ziele zur nachhaltigen Entwicklung des LEP von Bedeutung.

- 1) Raumstrukturelle Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume (A I) - Grundlagen der raumstrukturellen Entwicklung:

„Die Erhaltung der Funktionsfähigkeit der Teilräume des Landes im Innern sowie deren eigenständige nachhaltige Entwicklung sind insbesondere durch Aktivierung und Förderung des jeweils vorhandenen endogenen Potenzials an Fähigkeiten und Ressourcen anzustreben“ (STMWIV BAYERN 2006: Teil A I, Abschnitt 1.2).

Für eine erfolgreiche touristische Entwicklung sind die endogenen Stärken eines Raums entscheidend. Das Main- und Regnitztal bietet mit seiner vielseitigen natur- und kulturräumlichen Ausstattung ausreichend Potential für einen attraktiven Erholungsraum.

- 2) Nachhaltige Sicherung und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen und nachhaltige Wasserwirtschaft (B I) - Gewässer, Uferbereiche und Auen:

„Es ist anzustreben, dass naturnahe Gewässer einschließlich ihrer Auen in ihrer Biotopverbundfunktion erhalten und zu naturnahen Landschaftsräumen weiter entwickelt werden“ (STMWIV BAYERN 2006: Teil B I, Abschnitt 2.2.4).

Die Wasserwirtschaft hat seit den 1990er Jahren zunehmend die Flüsse, insbesondere das Oberm Maintal, wieder naturnah gestaltet. Mit dem Projekt Flussparadies Franken hat das damalige Wasserwirtschaftsamt Bamberg zusammen mit den Landkreisen begonnen, diese Entwicklung mit dem Ziel einer nachhaltigen touristischen Nutzung und Erholungsnutzung zu verbinden. Mithilfe des Projekts Flussparadies Franken werden die Potentiale der naturnahen Flusslandschaft herausgehoben. So wird darauf hingewiesen, dass es gesellschaftlich von Bedeutung ist, die ökologische Entwicklung der Flusstäler konsequent weiter voranzubringen (HRABAK 2006)

Aus naturschutzfachlicher Sicht gilt es zu erwähnen, dass weite Teile des Oberen Mains und des Regnitztals sowohl als Fauna-Flora-Habitat-Räume (FFH-Gebiete) als auch als Vogelschutzgebiete (SPA) ausgewiesen sind. FFH- und SPA-Gebiete bilden zusammen das räumliche Naturschutznetzwerk „NATURA 2000“ (HRABAK 2006).

3) Nachhaltige gewerbliche Wirtschaft und Dienstleistungen (B II) - Tourismuswirtschaft:

„Die langfristige Sicherstellung und der Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuswirtschaft sollen bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen mit einem eigenständigen Gewicht berücksichtigt werden“ (STMWIV BAYERN 2006: Teil B II, Abschnitt 1.3).

Neben dem Ziel Main und Regnitz als ökologisch wertvolle Flusslandschaft zu erhalten soll das Flussparadies Franken auch für den Tourismus ein wichtiger Standort werden. Zudem bietet es die Chance auf einen Lückenschluss zwischen den bereits erfolgreichen Erholungsregionen der Fränkischen Schweiz, den Haßbergen und dem Steigerwald.

4) Nachhaltige soziale und kulturelle Infrastruktur (BIII) – Erholung:

„Bei der Ordnung und Entwicklung von Räumen ist anzustreben, dass dem Bedürfnis nach Erholung in umwelt- und sozialverträglicher Weise Rechnung getragen wird“ (STMWIV BAYERN 2006: Teil B III, Abschnitt 1.1).

Anliegen des Flussparadies Franken ist es, zudem eine naturverträgliche Naherholungsregion zu gewährleisten und somit einen umweltverträglichen Tourismus zu fördern.

„Die Erfordernisse und Auswirkungen der unterschiedlichen Erholungsformen, wie Tages-, Wochenend- und Urlaubserholung, sowie der unterschiedlichen Belange insbesondere der Kinder, der Jugendlichen, der Familien sowie der alten und der behinderten Menschen sind möglichst zu berücksichtigen“ (Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie 2006: Teil B III, Abschnitt 1.1.1)

„Für Gewässer, an denen Gefährdungen des Naturhaushalts durch die Erholungsnutzung bestehen oder zu erwarten sind, sollen in den Regionalplänen die Uferbereiche in Zonen eingeteilt werden, in denen eine Neuerschließung oder eine weitere Erschließung für die

Erholungsnutzung grundsätzlich möglich sein oder unterbleiben soll“ (STMWIV BAYERN: Teil B III, Abschnitt 1.2.3).

5) Nachhaltige soziale und kulturelle Infrastruktur (B V) -Umweltbildungseinrichtungen:

„Das bestehende Netz von Ökostationen und anderen gleichwertigen Umweltbildungseinrichtungen soll ausgebaut und unterstützt werden“ (STMWIV BAYERN 2006: Teil B V, Abschnitt 4.5).

Durch eine touristische Nutzung dürfen die Naturräume mit Flora und Fauna nicht gestört werden. Somit spielt die Information und die Sensibilisierung der Erholung Suchenden durch Besucherzentren eine grundlegende Rolle. Im Flussparadies Franken gibt es kein zentrales Besucherzentrum. Umweltbildungsangebote übernehmen die Umweltstationen *Lias-Grube*, *Fuchsenwiese* und *Weismain*. Die Tourismusregionen Steigerwald und Fränkische Schweiz beispielsweise sollen bezüglich ihrer gewerblichen und kommunalen Einrichtungen qualitativ verbessert werden. Gemäß Ziel B II (Nachhaltige gewerbliche Wirtschaft und Dienstleistungen), Abschnitt 1.3.1 werden diese Regionen bereits als *„erfolgreich touristisch erschlossen“* eingestuft, wohingegen die Regionen *Oberes Maintal* und *Coburger Land* als auch die *Haßberge* als *„Gebiete mit in Ansatzpunkten vorhandenem und entwicklungsfähigem Urlaubstourismus“* kategorisiert werden (STMWIV BAYERN 2006: Teil B II, Abschnitt 1.3.1).

3.3.2. Behördliche Einrichtungen Oberfrankens

Ausgehend von den Zielen des LEP, des Regionalplans und des LEK haben die im Rahmen von Freizeitnutzungen und Naturschutzfunktionen im Main- und Regnitztal beteiligten Abteilungen und Sachgebiete der Regierung von Oberfranken, der Landratsämter Bamberg und Lichtenfels sowie die betroffenen Behörden ein Lenkungs- und Steuerungskonzept für eine Freizeit- und Tourismusnutzung erarbeitet. Mit der Einrichtung des Projektes Flussparadies Franken von Seiten des Wasserwirtschaftsamtes Bamberg wurden in dieser Hinsicht erste Schritte unternommen (HRABAK 2006).

3.3.3. Regionalplan der Region Oberfranken-West

Der Regionalplan der Region Oberfranken West hat schon in den 1990er Jahren sowohl fachliche als auch überfachliche Ziele festgelegt. Diese werden folgend kurz dargestellt.

Überfachliche Ziele- Raumstruktur

Im Bereich der vier Naturparks *Fränkische Schweiz*, *Steigerwald*, *Haßberge* und *Oberes Maintal/Coburger Land* sollen vor allem die Voraussetzungen für Fremdenverkehr und Erholung erhalten und verbessert werden. Zum Beispiel sollen vorhandene Beeinträchtigungen des Maintals behoben oder der Aufbau naturnaher Biotope sowie die Bereicherung des Oberen

Maintals durch ökologisch bedeutende Landschaftsbestandteile angestrebt werden (REGIONALER PLANUNGSVERBAND OBERFRANKEN-WEST 1995).

Überfachliche Ziele- Entwicklungsachsen

Das Untersuchungsgebiet ist Teil der Entwicklungsachse „Forchheim- Bamberg- Lichtenfels- Coburg- Neustadt b. Coburg“ und daher von überregionaler Bedeutung (REGIONALER PLANUNGSVERBAND OBERFRANKEN-WEST 1995).

Fachliche Ziele- Natur und Landschaft

Eine nachhaltige Nutzung von Gewässersystemen wird ebenfalls vorgeschrieben. So sollen in der gesamten Region Gewässer und Uferbereiche als intakter Lebensraum für Flora und Fauna erhalten und geschützt werden. Allerdings muss die Errichtung touristischer Infrastruktur unter besonderer Berücksichtigung der Belastbarkeit der Ökosysteme erfolgen (REGIONALER PLANUNGSVERBAND OBERFRANKEN-WEST 1995).

Fachliche Ziele- Erholung

Hier wird insbesondere auf das Radfahren als Freizeitbeschäftigung eingegangen. Im Umland der Städte wird die Verbesserung der radtouristischen Infrastruktur angestrebt, um der Feierabend- und Kurzzeiterholung sowie der überregionale Naherholungsfunktion gerecht zu werden. Gleichzeitig soll der Bekanntheitsgrad der vorhandenen Radwege durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit verbessert werden (REGIONALER PLANUNGSVERBAND OBERFRANKEN-WEST 1995).

3.3.4. Landschaftsentwicklungskonzept (LEK 4) der Region Oberfranken-West

Das LEK 4 ist ein Gesamtkonzept des Naturschutzes für die Region Oberfranken-West, das nicht rechtsverbindlich ist. Es dient als naturschutzfachliche Grundlage für die Fortschreibung des Regionalplans und als Entscheidungshilfe bei regionalen Fragen des Naturschutzes, der landschaftlichen Entwicklung und der ökologischen Nachhaltigkeit. 2001 wurde es von der Regierung von Oberfranken an ein Landschaftsplanungsbüro in Auftrag gegeben und 2005 veröffentlicht. Das LEK als ein modernes Planungsinstrument setzt sich mit den natürlichen Lebensgrundlagen¹³, dem Landschaftsbild sowie Landschaftserleben und historischen Kulturlandschaften auseinander und engagiert sich für eine ökologisch nachhaltige Entwicklung der Region. In Bezug auf das Untersuchungsgebiet sind vor allem die Parameter Naturschutz und Landschaftspflege, Freizeit und Erholung und die in diesem Zusammenhang angestrebten Handlungsschwerpunkte maßgebend (REGIERUNG VON OBERFRANKEN 2005). Die na-

¹³ Hiermit sind Boden Wasser, Luft, Klima, Arten und Lebensräume gemeint.

turschutzfachlichen Ansatzpunkte nehmen im Vergleich zur Freizeitnutzung einen viel höheren Stellenwert ein. Das LEK wird hinsichtlich der Freizeitnutzung analysiert, da der touristischen Entwicklung im Untersuchungsraum hohe Relevanz beigemessen wird.

In diesem Zusammenhang werden insbesondere folgende Aussagen hervorgehoben.

- 1) „Auch nach dem LEP (2003) werden der Frankenwald, die Fränkische Schweiz sowie der Steigerwald als „Gebiete mit erheblichem Urlaubstourismus“ und entsprechend hoher wirtschaftlicher Bedeutung eingestuft.[...] Darüber hinaus übernimmt auch das Maintal mit seinen zahlreichen Baggerseen eine wichtige Erholungsfunktion (REGIERUNG VON OBERFRANKEN 2005: 10f.). „Andererseits kann wiederum die Erholungsnutzung empfindliche Fluss- und Auenökosysteme beeinträchtigen. Deshalb soll das Projekt Flussparadies Franken in einem Gesamtkonzept Möglichkeiten einer nachhaltigen touristischen Nutzung im Main- und Regnitztal aufzeigen, die gewässerbezogene Naherholung in der Region 4 fördern und damit auch den Wirtschaftsfaktor Tourismus in der Region stärken. Die heute in diesem Raum bereits existierenden ca. 2000 ha Wasserfläche, die jährlich um ca. 20 ha zunimmt, bietet dafür ein außergewöhnliches Potential“ (REGIERUNG VON OBERFRANKEN (Hrsg.) 2005: 61 zitiert nach HRABAK 2006: 66).
- 2) „[...] Diese Täler, [Main- und Regnitztal, haben] sowohl als Entwicklungsachse als auch für Naturschutz und Landschaftspflege und für die Erholung wichtige und nicht selten konkurrierende Aufgaben zu erfüllen [...]“ (REGIERUNG VON OBERFRANKEN 2005: 11).

Aus naturschutzfachlicher Sicht liegt der Handlungsschwerpunkt einer nachhaltig umweltgerechten Entwicklung im Main- und Regnitztal. Das Main-Regnitz-Talgebiet stellt die wichtigste Entwicklungsachse der Region Oberfranken-West dar. Insbesondere der Regnitzradweg erfüllt eine wichtige überregionale Funktion zwischen den Städten Bamberg und Nürnberg.

Die Freizeit- und Tourismusfunktion sowie die Naturschutzfunktion des Oberen Mains und der Regnitz finden als Leitbilder der Regionalentwicklung sowohl im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) aus dem Jahr 2003 als auch im Regionalplan der Region Oberfranken-West und im Landschaftsentwicklungskonzept Oberfranken-West Ausdruck.

3.4. Das Projekt Flussparadies Franken unter besonderer Berücksichtigung des Teilprojekts Regnitz Radweg

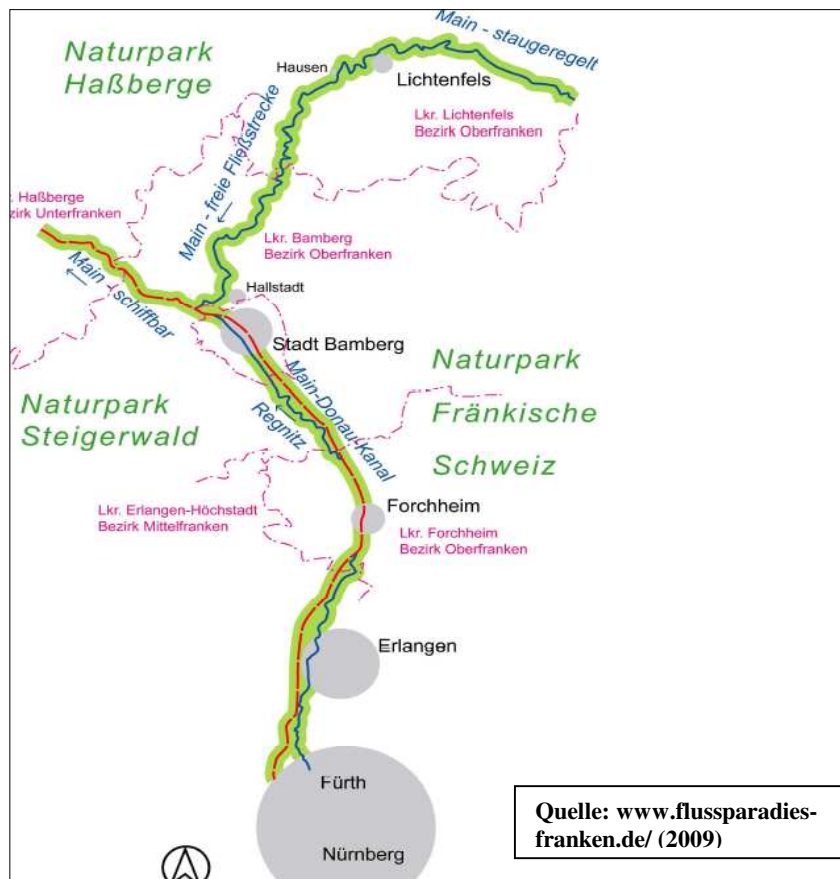
Zu Projektbeginn war die Situation am Main und an der Regnitz mit ihren jeweiligen Auenlandschaften durch den Abbau von Kies- und Sand sowie durch Zerschneidungen von Verkehrsstraßen und Bebauung der Auen gekennzeichnet (WWA BAMBERG 2003). Hinzu kamen Eingriffe durch die Flößerei, die sich bis ins 13. Jahrhundert zurückverfolgen lassen. Um die Floßfahrt einerseits zu erleichtern, und andererseits die Hochwassergefahr zu mindern, begradigte und verkürzte man den Main. Die Mainkorrektur für die Flößerei fand entlang des

gesamten Mains und an den Zuflüssen statt. Auch die Regnitz wurde im 19. und 20. Jahrhundert stark begradigt und die Ufer verbaut. Diese Veränderungen hatten den Verlust von dynamischen Fluss- und Auenlebensräumen und ein Eintiefen der Flusssohle zur Folge. Mit der Wirtschaftskrise um 1920 verlor die Flößerei an Bedeutung. Jetzt wurden auch die negativen Folgen der Kanalisierungsmaßnahmen sichtbar und rückten in den Vordergrund regionalplanerischer Betrachtungen wie beispielsweise am Oberen Main (JAUERNIG 2009).

Die seit den 1990er Jahren durchgeführten Renaturierungsmaßnahmen versuchen Main und Regnitz wieder in einen naturnäheren Zustand zurückzubringen, damit der Fluss und der angrenzende Uferbereich wieder als ein natürliches Ökosystem für Flora und Fauna fungieren können. Gleichzeitig wird die natürliche Hochwasserschutzfunktion reaktiviert. Die dazu erforderlichen Maßnahmen werden *„im Zusammenspiel verschiedener beteiligter Akteure, wie der Regierung von Oberfranken, Vertretern der Landkreise Bamberg und Lichtenfels, des Wasserwirtschaftsamtes Bamberg und mit den Kiesunternehmen vor Ort umgesetzt“* (HRA-BAK 2006: 9). Aufgrund seiner naturräumlichen Ausstattung bieten sich sowohl das Main- als auch das Regnitztal als Erholungs- und Urlaubsregion an (WWA BAMBERG 2003). Die regionalökonomische Bedeutung dieser Region im Sinne einer touristischen Nutzung stellt - neben dem Erhalt einer intakten Flusslandschaft - die zweite wichtige Funktion des Raumes dar.

Diese beiden Aufgaben hat das Projekt Flussparadies Franken zu seinen Hauptzielen erklärt. Das Projekt startete am 1. Juli 2003 als gemeinsames Konzept der Landkreise Forchheim, Lichtenfels, Bamberg, der Stadt Bamberg und des Wasserwirtschaftsamtes Bamberg und wurde drei Jahre lang vom Bayerischen Umweltministerium gefördert. In den ersten Jahren konnten bereits mehrere Projekte erfolgreich umgesetzt werden, unter anderem das Projekt Regnitz Radweg. Seit dem 1. Januar 2006 führt der von Kommunen, Landkreisen und Fördermitgliedern getragene Verein Flussparadies Franken e.V. mit eigener Geschäftsstelle im Landratsamt Bamberg die Arbeit weiter (WWA 2003).

Abbildung 1: Übersichtskarte Flussparadies Franken



Das Flussparadies Franken liegt in der Region Oberfranken-West und umfasst die Talräume von Regnitz und Main, welche von den bereits erfolgreich erschlossenen Tourismusregionen der *Fränkischen Schweiz*, dem *Steigerwald*, den *Haßbergen* und dem *Oberen Maintal/Coburger Land* umgeben sind. Durch die Umsetzung des Vorhabens ermöglicht das Flussparadies Franken

die Aussicht auf einen Lückenschluss zwischen den genannten Erholungsregionen (WWA Bamberg 2003).

Das Projekt umfasst die Auenlandschaften von Main und Regnitz und ist circa 11.000 Hektar groß. Davon sind etwa 2.000 Hektar Wasserfläche, welche der Region ein großes Potential für einen wasserorientierten Natur- und Erholungsraum liefern. Die Region verfügt über viele historisch-kulturelle Sehenswürdigkeiten. Historische Altstädte, Kirchen und Schlösser sind typische Merkmale der Region und weisen bereits einen überregionalen Bekanntheitsgrad auf. Als relativ unbekannt gilt dagegen die Möglichkeit die Region im und am Wasser zu erleben (WWA Bamberg 2003).

Der Main lässt sich in drei Abschnitte gliedern:

- „den staugeregelten Obermain
- die touristisch besonders interessanten 30 km freie Fließstrecke¹⁴ zwischen Bad Staffelstein und Bischberg
- den schiffbaren Main“ (WWA Bamberg 2003: 6).

¹⁴ Hier ist der Main nicht durch Wehre und Staustufen verbaut.

Neben den beiden Flüssen existieren zusätzlich etwa 950 Kiesbaggerseen, deren Anzahl sich zukünftig in Folge weiteren Kiesabbaus erhöhen wird. Für die Teilabschnitte von Main, Regnitz und Main-Donau-Kanal zeigt die folgende Tabelle geplante touristische Nutzungsmöglichkeiten.

Abbildung 2 : Konzeptübersicht Flussparadies Franken

Teilabschnitt	Charakter	geeignete touristische Nutzung
Obermain – staugeregelt Fkm 456 bis Fkm 422	<ul style="list-style-type: none"> • kulturhistorische Bedeutung: Flößerei, Korbhandwerk, Wassertechnik • reizvolle Kulturlandschaft: Gottesgarten • Zuflüsse: Rodach, Weismain 	<ul style="list-style-type: none"> • Rad fahren & Wandern • Bootswandern • Floßfahrten
Obermain – freie Fließstrecke Fkm 422 bis Fkm 384	<ul style="list-style-type: none"> • auf Teilstrecken faszinierender Naturfluss • Zuflüsse: Itz, Baunach 	<ul style="list-style-type: none"> • Kanu fahren & Bootswandern • Rad fahren & Wandern • Reiten
Main – Bundeswasserstraße Fkm 384 bis Fkm 376	<ul style="list-style-type: none"> • ausgebauter und staugeregelter Fluss • großflächiger Kiesabbau • intensive Nutzung und Zerschneidung der Talräume 	<ul style="list-style-type: none"> • Wassersport • Ausflugsschiffe • Rad fahren & Wandern • Reiten
Regnitz – Restwasserstrecke Fkm 22 bis Fkm 0 und Fkm 34 bis Fkm 32	<ul style="list-style-type: none"> • stark durch Lärm und Zerschneidung beeinträchtigter Talraum • Sandachse • Zuflüsse: Aisch, Wiesent, Reiche und Rauhe Ebrach, Aurach 	<ul style="list-style-type: none"> • Bootswandern • Rad fahren • Wandern
Main-Donau-Kanal Fkm 35 bis Fkm 0	<ul style="list-style-type: none"> • strukturarme Schifffahrtsstraße • Wasser & Technik 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausflugsschiffe • Yachthäfen • Rad fahren

Quelle: www.flussparadies-franken.de/ (2009)

Um eine nachhaltige Nutzung von Flusslandschaften zu gewährleisten, sind bestimmte Vorgaben einzuhalten. Hierzu müssen Richtlinien des *Wasserhaushaltsgesetzes* (WHG), der *EU-Wasserrahmenrichtlinien* (WRRL) und des Bayrischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) beachtet werden. Ebenso gelten die FFH-Gebiete sowie die Vogelschutzgebiete als richtungweisend, die weite Teile des Oberen Mains und des Regnitztals umfassen und zusammen das räumliche Naturschutznetzwerk „NATURA 2000“ bilden. Zudem soll ein touristisches Nutzungskonzept mögliche Konflikte zwischen den unterschiedlichen Freizeitgruppen vorbeugen (WWA Bamberg 2003).

Bei der Umsetzung des Projekts ist es wichtig, die Akzeptanz der Bevölkerung sowie eine gut funktionierende Kommunikation auf lokaler und regionaler Ebene herzustellen. Dies ist durch Umweltbildungsmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit der Umweltstationen zu erreichen. Die Kernziele des Projekts Flussparadies Franken lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- ✘ Funktion als Natur- und Erholungsraum
- ✘ Funktion als Lückenschluss zwischen bestehenden Erholungsregionen

✘ Schaffung von Verdienstmöglichkeiten durch Tourismus

Das Folgeprojekt Regnitz Radweg

Diese Zielsetzungen gelten ebenso für das Regnitztal, welches zukünftig mehr als nur eine Durchgangsregion darstellen soll. Unter der Federführung des Projekts Flussparadies Franken wurde das Regnitztal touristisch aufgewertet. Der Fokus lag auf der Überarbeitung des Regnitzradwegs sowie der Herausarbeitung regionaler Besonderheiten und ihre Anbindung an den Radweg. Durch die Inwertsetzung der Kulturlandschaft soll das Regnitztal in Zukunft ein anziehender Erholungsraum für Einheimische und auswärtige Besucher darstellen sowie eine eigene Identität zwischen den bereits bestehenden Erholungsregionen entwickeln. Darüber hinaus war es besonders wichtig, das Selbstbewusstsein der ansässigen Bevölkerung zu stärken. Schließlich tragen auch die Bewohner und ihre Einstellung gegenüber der Region als auch gegenüber Besuchern zum Image und damit zu einem funktionierenden Tourismus bei (SCHÄFER 2003). Auch das Regnitztal hat unzählige natur- und kulturräumliche Potentiale zu bieten. Die Kulturlandschaft beinhaltet historische Kleinode wie Wasserschöpfpräder, eine handbetriebene Fähre und idyllische Ortskerne. Daneben findet man ein reichliches Angebot an Gastronomiebetrieben vor. Geplante Tourismus- und Freizeiteinrichtungen ergänzen das touristische Angebot zusätzlich und bieten zusammen mit den endogenen Stärken der Region eine touristische Ausgangsbasis. Allerdings setzt dies eine funktionierende Zusammenarbeit sowohl unter den Akteuren als auch mit der Bevölkerung vor Ort voraus. Das Vorhaben „Kulturschätze-Naturschätze-Regnitztalweg“ wurde in den Jahren 2004 bis 2009 durchgeführt (SCHÄFER 2003). Während dieser Projektlaufzeit waren am Regnitzradweg folgende Akteure beteiligt:

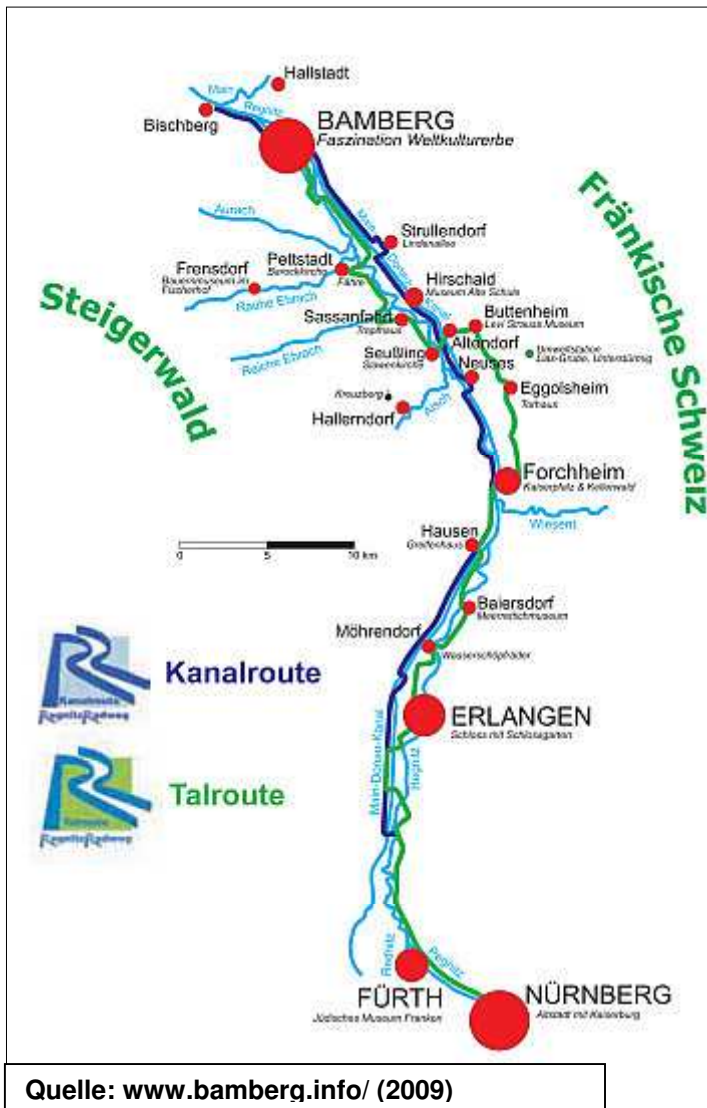
- alle zehn oberfränkische und zwei mittelfränkische Regnitztalkommunen
- Oberfranken Offensiv-Forum Zukunft Oberfranken e.V.
- die Landkreise Bamberg und Forchheim sowie die Städte Bamberg, Erlangen, Fürth und Nürnberg
- der Landesverband Bayern des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V. (ADFC) sowie die Kreisverbände des ADFC Bamberg und Forchheim
- die Wirtschaftsförderung der Landratsämter
- das Landwirtschaftsamt Bamberg-Forchheim
- Kulturhistoriker, Touristiker, Umweltstationen

In der Anfangsphase wurde der Radweg mit neuen Logos ausgestattet, das Wegweiskataster und die Beschilderung wurden entwickelt und zwischen Bamberg und Erlangen angebracht. Darüber hinaus fanden regelmäßig Veranstaltungen wie etwa Naturerlebnisexkursionen oder geführte Radtouren im Regnitztal statt. Obwohl der Regnitzradweg im Rahmen eines Erlebniswochenendes durch den damaligen Staatsminister Dr. Werner Schnappauf im Frühjahr 2006 eröffnet wurde, erfolgten auch danach weitere Maßnahmen. So wurden historische Relikte und Besonderheiten am Fluss wie die Fähre in Pettstadt, der Werkkanal bei Altendorf, die historische Schleusenkammer 94 des Ludwig-Donau-Main Kanals, die Aischmündung oder der Biotopbach bei Neuses mit Informationstafeln ergänzt. Auf diese Natur- und Kulturschätze weist ein elektronischer Reiseführer „FluPa-Guide¹⁵“ hin, der für die gesamte Wegführung entwickelt wurde. Schließlich ist auch die Beschilderung bis Nürnberg einheitlich umgesetzt worden. Das zentrale Marketing übernahm der *Tourismusverband Franken e.V.* (TV Franken) mit Unterstützung des Regionalmanagements der *Wirtschaftsregion Bamberg-Forchheim GmbH* (WIR).

Der Regnitzradweg setzt sich aus zwei Routen zwischen Bamberg und Nürnberg zusammen und erhält dadurch eine bedeutende Verbindungsfunktion zwischen den beiden Städten. Die Talroute des Radwegs verläuft im Regnitztal durch Ortschaften und Städte und verweist während der 84 km langen Wegstrecke auf die herausgestellten Kultur- und Naturschätze. Die Kanalroute dagegen folgt auf direktem Weg dem Main-Donau-Kanal und ist 72 km lang. Beide Routen lassen sich als Rundtour kombinieren. Auch national ist der Radweg gut über das Bayernnetz für Radfahrer und die D-Route 11 ins deutschlandweite Radfernwegenetz eingebunden. Folgende Abbildung zeigt die gesamte Wegführung des Regnitzradwegs auf der Kanal- und der Talroute.

¹⁵ Der FluPa-Guide ist ein satellitengestützter Reiseführer, welcher speziell für das Flussparadies-Franken entwickelt wurde. Mit dem integrierten Spiel "Leinen los!" können die Natur- und Kulturschätze im Regnitztal erkundet werden.

Abbildung 3: Routenverlauf des Regnitzradwegs



Im Sommer 2008 wurde das oberfränkische Radroutennetz durch den ADFC Bayern e.V. evaluiert. Im Rahmen der Untersuchung wurde mit standardisierten Fragebögen sowie mit einer Erhebung mittels Postkarten gearbeitet. Die Befragung fand an zwei Wochenenden im Sommer 2008 von Pfingsten bis September statt. Dazu wurden vier Standorte ausgewählt, die allerdings nicht den Regnitzradweg betrafen. Zudem ergab sich als Problem der Befragungen, „*dass gerade in diesem Jahr Ostern und Pfingsten sehr früh lagen und dadurch, das lange Wochenende über Christi Himmelfahrt mit dem ersten Mai zusammenfiel*“ (SCHOLZ et al.

2009: 6). Hinzu kam eine schlechte Wetterperiode. Dementsprechend wurde eine geringe Zahl von Radfahrern auf den Routen angetroffen. „*Von einer statistischen Erhebung [wurde daher] abgesehen*“ (SCHOLZ et al 2009: 6). Der Rücklauf der Postkarten fiel ebenfalls gering aus, weshalb die Auswertung deskriptiv behandelt wurde.

4. Empirische Untersuchung

4.1. Forschungsmethodik

Zur Beantwortung der aufgeführten Fragestellungen in Kapitel 1 werden quantitative Methoden mit qualitativen kombiniert. Diese Verknüpfung ergibt sich zum einen aus der Art der Daten, die erfasst werden sollen; zum anderen ermöglicht diese Variation der Methoden eine Betrachtung der Sachverhalte aus verschiedenen Blickwinkeln. Anhand beider Erhebungsmethoden sollen folgende Kriterien untersucht werden:

- Soziodemographische Merkmale der Radfahrer
- Wahrnehmung und Bewertung des Regnitzradwegs
- Wirtschaftliche Impulse des Radtourismus auf die Region

4.1.1. Quantitative Methodik

Da die Herkunft der Radfahrer ermittelt wird und eine Untersuchung zu deren Wahrnehmung und Bewertung bezüglich des Regnitzradwegs erfolgt, ist es notwendig, die Radfahrer direkt zu diesen Thematiken zu befragen. Um repräsentative Untersuchungsergebnisse zu gewährleisten, ist es wichtig, möglichst viele Radfahrer zu befragen. Dazu eignen insbesondere standardisierte Befragungen in Form von Fragebögen, da Befragungen als Standardinstrument in der empirischen Sozialforschung gelten. Damit die erhobenen Daten in einem späteren Verfahren einem statistischen Verfahren unterzogen werden können, sind in diesem Zusammenhang standardisierte Interviewverfahren notwendig (REUBER u. PFAFFENBACH 2005: 65). Der Fragebogen¹⁶ wird daher so entwickelt, dass die drei Kategorien „Soziodemographie der Radfahrer“, „Wahrnehmung und Bewertung des Radwegs“ und „Wirtschaftliche Impulse des Radtourismus auf die Region“ abgefragt werden. Der Großteil der Antworten ist vorgegeben, um den Befragten ein rasches Weiterkommen zu ermöglichen. Allerdings wird teilweise die Möglichkeit gegeben, zusätzlich zu den vorgegebenen Antworten andere, eigens formulierte Antworten zu geben. Daher spricht man von einer hybriden Gestaltung des Fragebogens (REUBER u. PFAFFENBACH 2005: 79).

Im Anschluss erfolgt die Auswertung der erhobenen Daten mithilfe des Statistik Programms *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS). Zunächst werden die Daten gebündelt und dargestellt. Eine deskriptive Statistik wird durchgeführt, die nach CLAUS und EBNER „*die Befunde sinnvoll zusammenfass[t], um das Wesentliche klar und verständlich in gedrängter Form zum Ausdruck bring[t]*“ (zitiert nach CLAUS u. EBNER 1985: 160 in REUBER u.

¹⁶ Der Fragebogen zur Radfahrerbefragung kann im Anhang eingesehen werden.

PFAFFENBACH 2005: 98). Die Untersuchungsergebnisse werden anhand von Diagrammen dargestellt, beschrieben und interpretiert. In diesem Kontext ist zu beachten, dass der Umfang der befragten Radfahrer eine Stichprobe darstellt, welche auf die Grundgesamtheit, das bedeutet alle Radfahrer auf dem Regnitzradweg, schließen möchte. Die Stichprobengröße wird stets mit „n“ angegeben.

Während der Beschreibung der Untersuchungsergebnisse werden Hypothesen entwickelt. Um diese zu prüfen und die Zusammenhänge mit anderen Ergebnissen zu untersuchen, bedient man sich der sogenannten Schätzstatistik. Diese ermöglicht es, „*statistische Kennwerte miteinander zu vergleichen und zu prüfen, ob sie sich voneinander signifikant unterscheiden [...]*“ (zitiert nach CLAUS u. EBNER 1985: 162 in REUBER u. PFAFFENBACH 2005: 98).

Nach vorausgegangenen Überlegungen fiel die Entscheidung des Befragungsortes auf zwei Standorte. Zum einen sollten Befragungen an der Fähre bei Pettstadt auf der Talroute erfolgen und zum anderen an der Schleuse bei Hausen auf der Kanalroute. Folgendermaßen werden beide Routen des Radwegs abgedeckt und eine räumlich Distanz zwischen beiden Standorten ist gewährleistet. Die Wahl der Fähre als Befragungsstandort gilt als recht sicher, da die Radfahrer absteigen müssen, um mit dieser Übersetzten zu können.

Abbildung 4: Befragungsstandort an der Fähre bei Pettstadt



Quelle: ZIMMERMANN (2009)

Bei der Schleuse in Hausen bestand die Hoffnung, dass die Radfahrer aufgrund der Schleuse anhalten oder zumindest langsamer fahren. Jedoch erwies sich diese Stelle für Befragungen als äußerst ungeeignet, da die Radfahrer weder langsamer gefahren sind noch anhielten. Da auch kein anderer Ort geeignet erschien, wurden daher nur an der Fähre Befragungen vorgenommen. Insgesamt wurden an acht Tagen 300 Befragungen vorgenommen. Der Befragungs-

zeitpunkt lag sowohl in den Sommerferien¹⁷ im August 2009 als auch außerhalb der Ferienzeit im September 2009. Zudem wurden die Befragungen jeweils an Wochenenden und an Werktagen durchgeführt, um eine repräsentative Erhebung zu ermöglichen. In den Sommerferien haben drei Befragungstage an Wochenenden und zwei an Werktagen stattgefunden. Während der Schulzeit wurden Befragungen an einem Wochenende und an zwei Werktagen vorgenommen. Das Wetter an den Befragungstagen war meist sonnig und warm bis heiß (circa 29°C).

Da sich der zweite Befragungsstandort als sehr ungeeignet erwiesen hatte, wurde kurzfristig neben standardisierten Befragungen die Form der Beobachtung gewählt, um ebenfalls einen Eindruck von der Zahl und dem Typ der Radfahrer auf der Kanalroute zu bekommen. Die Form der Beobachtung wird als die „ursprünglichste Datenerhebungstechnik“ beschrieben, weil hier „die Nähe zu alltäglichen Techniken der Erlangung von Informationen besonders deutlich wird“ (zitiert nach SCHNELL et al. 1995: 355 in REUBER u. PFAFFENBACH 2005: 60). Mithilfe der Beobachtung konnte zumindest eingeschätzt werden, um welchen Radfahrertyp (mit/ohne Gepäck, Familie, Sportradfahrer) es sich auf der Kanalroute handelt. Als Beobachtungsstandort auf der Kanalroute wurde schließlich die Schleuse bei Strullendorf gewählt. Auch am Befragungsstandort selbst kam die Methode der Beobachtung zur Anwendung. Da Beobachtungen ohne Kenntnis der Radfahrer durchgenommen werden und zudem stark vom eigenen Interesse geleitet sind, spricht MEIER KRUKER (2005) von verdeckten und unsystematischen Beobachtungen.

Gleichzeitig wurden sowohl am Befragungsstandort an der Fähre als auch am Beobachtungsstandort der Kanalroute Zählungen durchgeführt, um einen Eindruck über die Frequentierung beider Routen zu bekommen.

Insgesamt wurden an zehn Tagen Beobachtungen und Zählungen durchgeführt, die sich, bis auf zwei zusätzliche Termine, mit den Befragungstagen decken¹⁸.

4.1.2. Qualitative Methodik

Das Interview ist eine der am häufigsten gewählten Formen der qualitativen Methoden. Es eignet sich dann besonders gut, wenn Informationen benötigt werden, die keiner Literatur entnommen werden können oder unterschiedliche Meinungen und Perspektiven erfasst werden sollen (MEIER KRUKER 2005). In der vorliegenden Untersuchung werden anhand aus-

¹⁷ Ferienzeitpunkt folgender Bundesländer: Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Brandenburg, Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Schleswig-Holstein und Thüringen.

¹⁸ Der Zähl- und Beobachtungsbogen ist im Anhang zu finden.

gewählter Personen Interviews¹⁹ durchgeführt, um die Bewertung des Regnitzradwegs aus unterschiedlichen Blickwinkeln zu erfassen. Darüber hinaus wird inhaltlich nach der Einschätzung des wirtschaftlichen Einfluss des Radtourismus auf die Region gefragt. Bei den Gesprächspartnern handelt es sich um Experten, die am Projekt Regnitz Radweg beteiligt waren und um Laien, welche im Alltag mit dem Radweg und seinen Nutzern, den Radfahrern, in Berührung kommen. Daher wird in der folgenden Ausführung zwischen Experten- und Laieninterviews unterschieden (MEIER KRUKER 2005). Insgesamt wurden zehn Interviews durchgeführt, wovon ein Gespräch mit einer Gruppe stattfand. Ansonsten handelte es sich jeweils um Einzelgespräche. Da das Interesse in den unterschiedlichen Betrachtungsweisen der befragten Personen liegt, wurden kürzere und standardisierte Interviews bevorzugt. Der erste Teil des Gesprächs war für alle Interviewpartner gleich, der zweite Teil dagegen an die unterschiedlichen Funktionen und Aufgaben der Gesprächspartner angepasst. Die Antworten wurden nicht vorgegeben, so dass die Gesprächspartner die Möglichkeit einer völlig freien Antwort erhielten. Nach MEIER KRUKER (2005) handelt es sich somit um ein teilstandardisiertes und problemzentriertes Leitfadengespräch mit offener Fragestellung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Begriff „problemzentriert“ keinesfalls negativ behaftet ist. Er soll lediglich darauf hinweisen, dass das Interview eine bestimmte Thematik verfolgt, welche der Untersuchung zu Grunde liegt (MEIER KRUKER 2005).

Alle Gespräche wurden in direktem Kontakt mit den Gesprächspartnern durchgeführt. Daraus ergab sich zusätzlich die Gelegenheit, Beobachtungen durchzuführen, welche sich bei der Auswertung der Gespräche als sinnvoll erwiesen. Alle Interviews werden mit den Nummern eins bis zehn versehen, um eine Anonymität zu gewähren. Dabei steht I1 beispielsweise für Interview Nummer eins und auch Gesprächspartner Nummer eins. Dementsprechend werden die einzelnen Aussagen²⁰ der Gesprächspartner in der vorliegenden Arbeit erkennbar sein. Die Interviewpartner des Gruppengesprächs werden zusätzlich gekennzeichnet. Bei den Gesprächspartnern handelt es sich wie folgt um:

Experten

- einen Bürgermeister einer Regnitztalkommune in Oberfranken (I1)
- einen Bürgermeister einer Regnitztalkommune in Mittelfranken (I2)
- den Direktor des Tourismus- und Kongressservice in Bamberg (I3)
- einen Diplomgeographen aus dem Bereich Wirtschaftsförderung, Tourismus, Öffentlichkeitsarbeit im Landratsamt Bamberg (I4)

¹⁹ Der Leitfaden für die Experten- und Laieninterviews kann im Anhang eingesehen werden.

²⁰ Im digitalen Anhang können die einzelnen Gespräche eingesehen werden.

- einen Mitarbeiter des ADFC Bayern e.V. (I5)
- Ehrenamtliche des Kreisverbands Forchheim des ADFC (I6a, I6b, I6c)

Laien

- einen Inhaber eines Gastronomiebetriebes in Altendorf (I7)
- eine Inhaberin eines Hotelbetriebs in Buttenheim (I8)
- eine Inhaberin eines Hotelbetriebs in Hirschaid (I9)
- einen Inhaber eines Radladens in Hirschaid (I10)

4.2. Auswertung der quantitativen Radfahrerbefragung

Die Auswertung der Befragungen erfolgt anhand der drei Kategorien „Soziodemographische Merkmale der Radfahrer“, „Wahrnehmung und Bewertung des Radwegs“ sowie „Wirtschaftliche Impulse des Radtourismus auf die Region“. Dabei werden die Untersuchungsergebnisse vorgestellt und mithilfe von Diagrammen veranschaulicht. Ein Vergleich mit anderen Studien zu Radtourismus in Deutschland, die nachfolgend aufgezählt sind, soll helfen die vorliegenden Ergebnisse einordnen und besser interpretieren zu können.

- SCHOLZ et al. (2009): „Evaluierung Radroutennetz Oberfranken“ bearbeitet durch den *ADFC Landesverband Bayern*
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz (MWVLW) (Hrsg.) (2007): „Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz“ bearbeitet durch das *Europäische Tourismus Institut (ETI)*
- GIEBELER und FROITZHEIM (*ADFC-Bundesverband*) (2009): „Die ADFC-Radreiseanalyse 2009“
- HÜRTE (Trendscope GbR) (2008): *Trendscope Marktstudie* „Radreisen der Deutschen 2008“
- Deutscher Tourismusverband (Hrsg.) (2009): „Fahrradtourismus in Deutschland“ bearbeitet durch das *Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr (dwif)*

Jedoch muss berücksichtigt werden, in welchem Rahmen die jeweiligen Studien erhoben wurden. Die beiden ersten Untersuchungen beziehen sich auf die Region Oberfranken und das Bundesland Rheinland-Pfalz, während sich die übrigen jeweils auf Deutschland als Untersuchungsraum beziehen.

Bevor die Untersuchungsergebnisse der Radfahrerbefragung vorgestellt werden, soll aus Gründen des besseren Verständnisses, eine kurze Definition der Radfahrer erfolgen. Der ADFC fasst unter dem Begriff Radtouristen all diejenigen zusammen, die ihr Rad aus Gründen der Freizeit- oder Urlaubsgestaltung nutzen (MWVLW 2007). HÜRTE (2008) grenzt diese zusätzlich hinsichtlich ihrer Tourdauer ab und unterscheidet Radtouristen, die eine Übernachtung einplanen, als Radurlauber und solche, die eine Radtour ohne Übernachtung unternehmen, als Radausflügler. Radurlauber können sowohl im Urlaub eine Radtour unternehmen als auch mit dem Fahrrad selbst mehrere Tage aus Urlaubs- oder Freizeitgründen unterwegs sein.

4.2.1. Soziodemographische Merkmale der Radfahrer

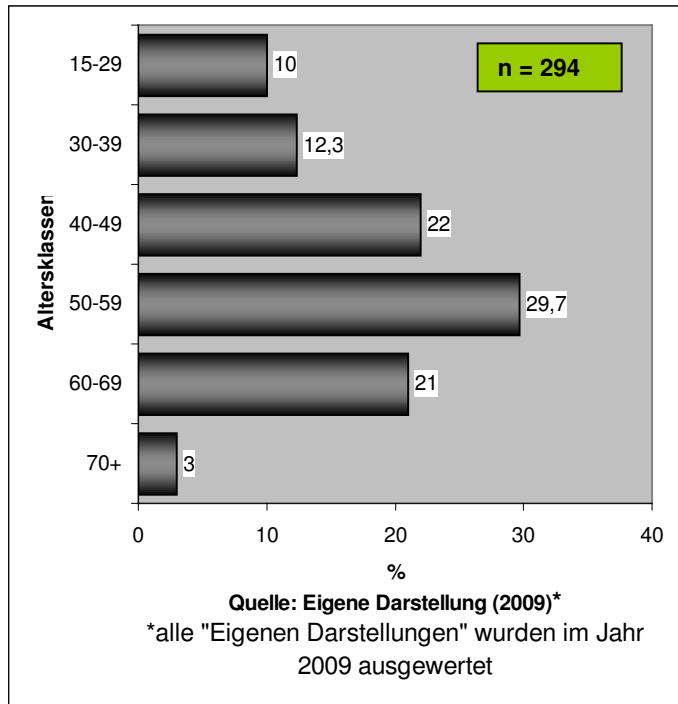
Im Folgenden werden die Radtouristen hinsichtlich ihrer soziodemographischen Charakteristiken beschrieben. Ein Ziel des Projekts ist es, die Bevölkerung vor Ort als Naherholende sowie Besucher (Touristen) für die Region zu gewinnen. Die Angaben zur Herkunft geben somit Aufschluss, wie sich die Verteilung innerhalb der Bundesrepublik oder der Region Oberfranken gestaltet. Des Weiteren wird ein Überblick über Alter, Geschlecht, Herkunft, die Motive des Radfahrens und die mögliche Reisebegleitung der Radfahrer gegeben. Demnach lässt sich erkennen, welche aktuelle Zielgruppe den Radweg nutzt. Kenntnisse über die Soziodemographie der Radfahrer helfen, Werbekampagnen zu entwickeln, um bestimmte Zielgruppen verstärkt anzusprechen.

Geschlecht und Alter

Die Verteilung der Geschlechter zeigt, dass der Männeranteil mit 54% (163 Befragte) deutlich über dem Anteil der Frauen mit 45% (135 Befragte) liegt²¹. Der Vergleich des hier vorliegenden Ergebnisses mit dem der Studie des *Europäischen Tourismus Instituts* (ETI) zur Untersuchung des Radtourismus in Rheinland-Pfalz zeigt, dass auf jedem untersuchten Radweg in Rheinland-Pfalz prinzipiell mehr Männer als Frauen vertreten sind (MWVLW 2007).

Abbildung 5: Darstellung der Altersverteilung der Radfahrer

²¹ Die übrigen ein Prozent haben bei der Frage nach dem Geschlecht keine Angaben gemacht.



Hinsichtlich des Alters überwiegt in der vorliegenden Studie die Altersspanne zwischen dem 40. und dem 69. Lebensjahr. Die 40- bis 49-Jährigen und die 60- bis 69-Jährigen sind mit 22% und 21% etwa gleich stark vertreten, wohingegen die Radfahrer zwischen dem 50. und dem 59. Lebensjahr mit 30% den dominierenden Anteil ausmachen. Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 15 und 29 Jahren sowie die Altersklasse ab 70 Jahren sind mit circa zehn und drei Prozent eher selten

vertreten. Die 30-bis 39-Jährigen befinden sich mit zwölf Prozent ebenfalls in der Minderheit. Die Auswertung stellt heraus, dass vorwiegend Radfahrer zwischen dem 40. und dem 69. Lebensjahr anzutreffen sind.

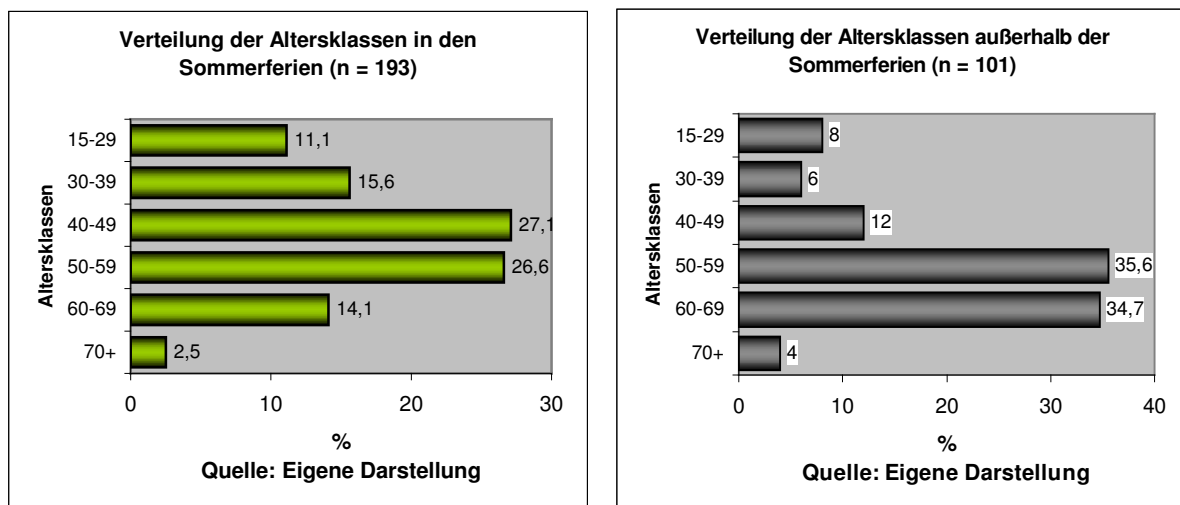
Im Vergleich mit der Untersuchung des *dwif* zeigt sich, dass dort das ermittelte Durchschnittsalter der Radreisenden in Deutschland bei 45,7 Jahren liegt. Das Ergebnis liegt leicht unter dem Altersdurchschnitt der übrigen Inlandreisenden mit 47,2 Jahren. Die Untersuchung erklärt dies durch einen niedrigen Anteil an Rentnern und einem höheren Anteil an Schülern und Studenten im Fahrradtourismus (DTV 2009). Die vorliegenden Ergebnisse zeigen jedoch einen weitaus höheren Altersdurchschnitt der befragten Radfahrer, welcher mit einer gegenläufigen Argumentation begründet werden könnte: und zwar lässt sich der Alterdurchschnitt durch einen dominierenden Anteil älterer Radfahrer und einen relativ geringen Anteil an jungen Radfahrern erklären. HÜRTE (2008) von der *Trendscope Marktstudie* „Radreisen der Deutschen 2008“ ermittelt das untersuchte Durchschnittsalter der Radfahrer wiederum in der Altersspanne zwischen 46 und 65 Jahren, welche den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchung entspricht. Eine letzte Gegenüberstellung erfolgt mit der „Evaluierung Radroutennetz Oberfranken“ durch den *ADFC Landesverband Bayern e.V.* Dieser identifiziert als durchschnittliches Alter der Radfahrer die Spanne von 50 bis 60 Jahren (SCHOLZ et al. 2009). Dieses Ergebnis stimmt ebenso mit der vorliegenden Auswertung überein, da sich in dieser Altersklasse die meisten Radfahrer befinden. Obwohl die Befragung sowohl während der Semester- oder Schulferien durchgeführt wird, liegt eine Altersverteilung zugunsten der oberen

Altersklassen vor. Der Trend Radfahren scheint vor allem obere Altersgruppen anzusprechen, da Radfahren eine Tätigkeit ist, die von älteren Personen leicht und gut durchzuführen ist. Aber wie die Grafik zeigt, wird diese ab dem 70. Lebensjahr kaum noch ausgeführt, wahrscheinlich vorwiegend aufgrund körperlicher Einschränkungen. Die Interessensfelder der Radfahrer in den unteren Altersklassen scheinen bei anderen Freizeitaktivitäten zu liegen. Allerdings tritt die Frage auf, ob die Häufigkeitsverteilung in den Alterklassen mit dem Befragungszeitpunkt variiert. Dementsprechend wird folgende Hypothese aufgestellt und anschließend überprüft:

In der Ferienzeit nutzen verstärkt Familien mit Kindern, aber auch junge Erwachsene den Radweg. Demnach ist der Anteil an Radfahrern in den unteren Altersklassen höher als während der Schulzeit. Außerhalb der Ferien dominieren dagegen die oberen Altersklassen.

Bei der Überprüfung der Hypothese fällt auf, dass die Häufigkeitsverteilung in den Alterklassen je nach Erhebungszeitpunkt variiert, wie folgende Abbildungen veranschaulichen.

Abbildungen 6 und 7: Vergleich der Alterstruktur der Radfahrer in den Sommerferien und außerhalb der Sommerferien



Die Grafik veranschaulicht, dass der Anteil jüngerer Radfahrer während der Sommerferien deutlich erhöht ist als während der Schulzeit. Besonders deutlich zeigt sich dies bei den 40- bis 49- Jährigen. Ihr Anteil macht in den Ferien etwa 15% mehr aus als während der Schulzeit. Aber auch in den Alterklassen 15 bis 29 Jahren und 30 bis 39 Jahren ist ein deutlicher Unterschied gegenüber der „Vergleichsgrafik“ erkennbar. Radfahrer der Alterklassen 60 bis 69 und 70+ sind mit 16,7% in den Ferien äußerst gering vertreten. Dagegen ist ihr Anteil mit beinahe 40% außerhalb der Ferien beachtlich. Ebenso sind die 50- bis 59- Jährigen und die 60- bis 69- Jährigen zu zehn Prozent und 20% weniger vertreten als

während der Schulzeit. Der Gegensatz beider Grafiken in Bezug auf den Erhebungszeitraum und die Alterstruktur wird offensichtlich. Zusätzlich wird der Unterschied durch den Chi-Quadrat Test nach Pearson bestätigt. Der Chi-Quadrat Test ermittelt einen signifikanten Zusammenhang zwischen dem Befragungszeitraum und der Alterstruktur. Die Irrtumswahrscheinlichkeit liegt bei 0,00% (siehe Markierung). Nach dem Kontingenz-Koeffizient ist der Zusammenhang mittelstark.

Abbildung 8: Chi-Quadrat -Test

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	28,267 ^a	5	,000
Likelihood Ratio	29,076	5	,000
Linear-by-Linear Association	18,576	1	,000
N of Valid Cases	294		

a. 1 cells (8,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,09.

Quelle: Eigene Darstellung

Der Vergleich der Grafiken als auch die Durchführung des Chi-Quadrat Tests belegen die Hypothese eindeutig. In den Sommerferien dominieren junge Radfahrer und in der Schulzeit dagegen ältere Radfahrer. Es ist anzunehmen, dass der Jahresurlaub der Eltern vornehmlich in den Ferien der Kinder genommen wird und daher vermehrt Freizeitaktivitäten durchgeführt werden können. Auch die Semesterferien können zu einem höheren Anteil an jungen Radfahrern beitragen. Personen, die sich nicht an der Ferienzeit orientieren müssen, nutzen für Ausflüge beziehungsweise Radtouren bevorzugt die Schulzeit, um überfüllte Radwege oder Einrichtungen zu vermeiden. Dabei handelt es sich, dem Alter nach zu urteilen, besonders um Rentner oder pensionierte Radfahrer.

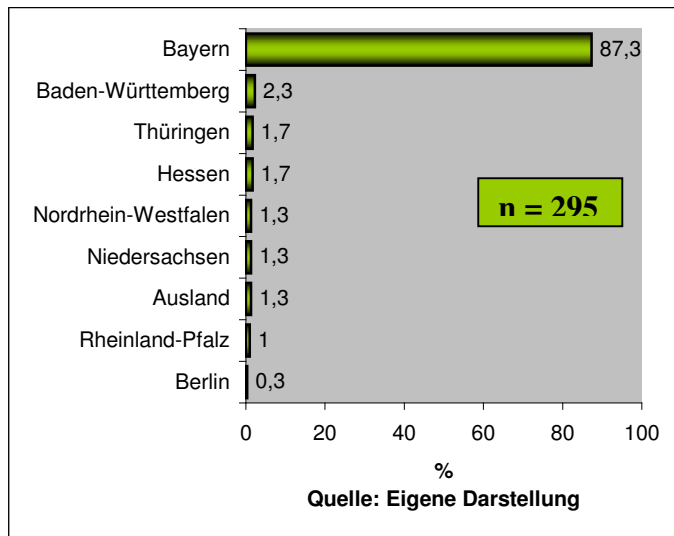
Herkunft der Radfahrer

Die Herkunft der Radfahrer spielt für den Radtourismus eine entscheidende Rolle, da neben der lokalen Bevölkerung vor allem auswärtige Besucher eine zusätzliche Einnahmequelle innerhalb der Region darstellen. Die Quellmärkte des Radtourismus konzentrieren sich im Wesentlichen auf die Regionen Ober- und Mittelfranken, also auf die beiden Regionen, durch welche der Regnitzradweg verläuft. Da die Befragten insgesamt aus 51 Landkreisen innerhalb Deutschlands und dem Ausland stammen, ist die Frage nach einer möglichen Darstellung der

Herkunftsverteilung durchaus relevant. Zunächst erfolgt eine Darstellung anhand der Bundesländer und dem Ausland.

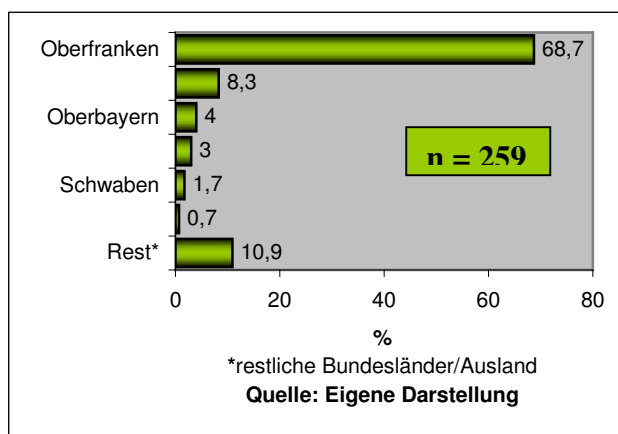
Da die Quellmärkte im Bundesland Bayern liegen, weist der Freistaat den höchsten Anteil an Radfahrern mit etwa 87% auf. Der Anteil der übrigen Bundesländer beläuft sich meist auf weniger als zwei Prozent. Aus dem Ausland mit Argentinien, Kärnten und Spanien sind beispielsweise mehr Radfahrer anzutreffen als aus Berlin.

Abbildung 9: Herkunft der Radfahrer aus Deutschland und dem Ausland



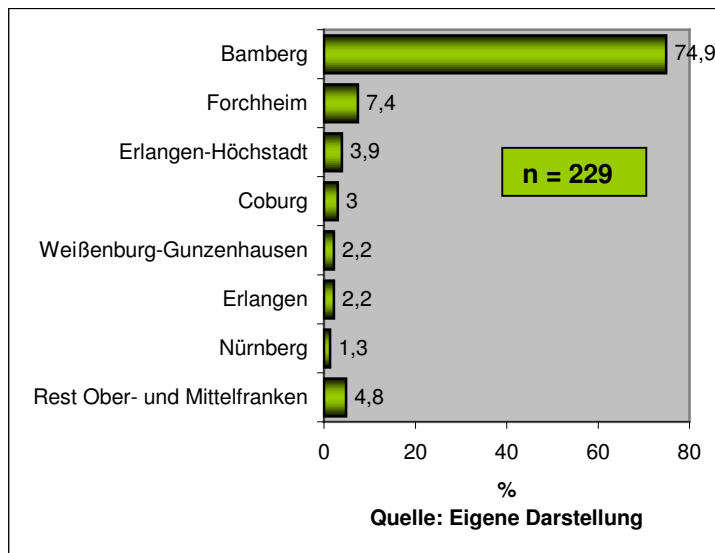
Die nachfolgende Grafik fächert die Verteilung innerhalb Bayerns auf, jedoch unter Berücksichtigung der restlichen Bundesländer und dem Ausland. Aus Oberfranken stammen beinahe zwei Drittel der Befragten, wohingegen aus Mittelfranken nur etwa acht Prozent kommen. Die übrigen Regierungsbezirke Oberbayern (vier Prozent) Unterfranken (drei Prozent) Schwaben (1,7%) und Niederbayern (0,7%) machen zusammen einen Radfahreranteil von etwa neun Prozent aus.

Abbildung 10: Herkunft der Radfahrer aus Bayern



In einer letzten Grafik wird die Herkunftsverteilung aus den ober- und mittelfränkischen Landkreisen dargestellt. Der Großteil der Radfahrer gab als Herkunft den Landkreis oder die Stadt Bamberg in Oberfranken an. Die übrigen oberfränkischen und mittelfränkischen Landkreise wie Forchheim, Erlangen-Höchstadt, Coburg, Weißenburg-Gunzenhausen, Erlangen und Nürnberg spielen dagegen eine untergeordnete Rolle.

Abbildung 11: Herkunft der Radfahrer aus Ober- und Mittelfranken



Der hohe Anteil der Radfahrer aus dem Landkreis und der Stadt Bamberg lässt sich jedoch durch den Standort der Befragungen erklären, der sich zehn Kilometer von Bamberg entfernt befindet. Es ist zu vermuten, dass bei der Wahl eines anderen Befragungsstandortes eine Verteilung zu Gunsten dessen vorliegen würde.

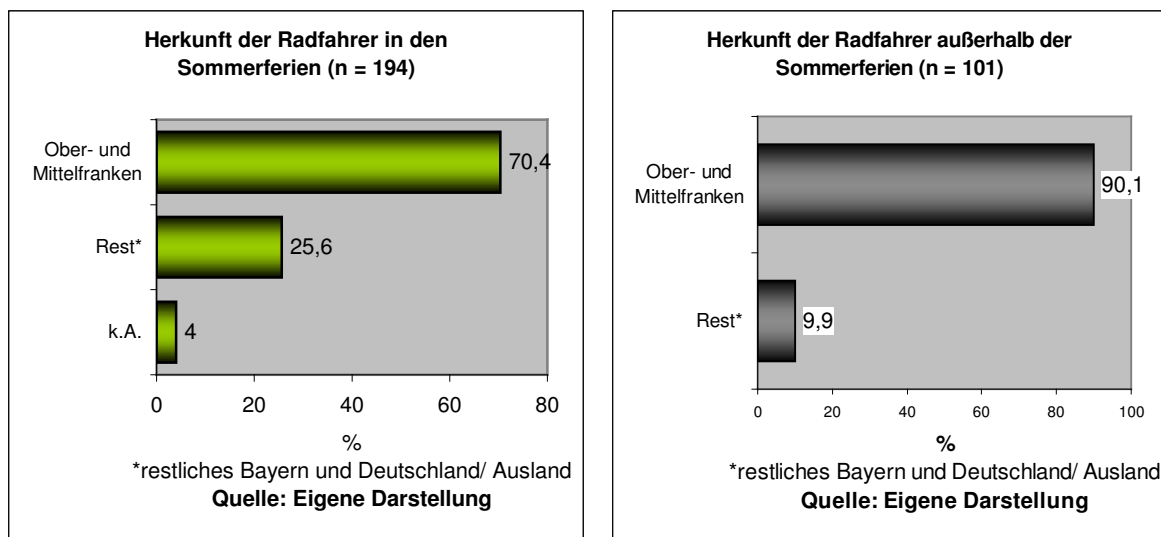
Auch die „Evaluierung Radroutennetz Oberfranken“ durch den ADFC kommt zu dem Ergebnis, dass „die überwiegende Mehrzahl der Befragten aus dem fränkischen Raum, gefolgt vom übrigen Bayern (PLZ 8er und 9er)“ stammt (SCHOLZ et al. 2009: 9).

Mit Bedacht auf die Herkunftsverteilung und den Erhebungszeitpunkt lässt sich eine zweite Hypothese aufstellen:

In den Sommerferien unternehmen mehr Personen Ausflüge zu Orten, die außerhalb ihres Wohnumfelds liegen. Demnach ist auch der Anteil auswärtiger Radtouristen in den Ferien höher als außerhalb der Ferienzeit.

Die Grafiken veranschaulichen, dass in den Sommerferien mehr auswärtige Radfahrer anzutreffen sind als während der Schulzeit. Diese machen in den Ferien 26% der befragten Radfahrer aus, wohingegen ihr Anteil außerhalb der Ferien zehn Prozent ausmacht. Der Anteil an Touristen ist in den Sommerferien um 16% höher als außerhalb der Ferien. Auch in diesem Fall bestätigt der Chi-Quadrat Test mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 0,00% einen signifikanten Zusammenhang zwischen dem Erhebungszeitpunkt und der Herkunft der Radfahrer.

Abbildungen 12 und 13: Vergleich der Herkunftsverteilung in den Sommerferien und außerhalb der Sommerferien



Die Hypothese gilt daher als bestätigt, da ein Zusammenhang zwischen dem Befragungszeitraum und der Herkunftsverteilung vorliegt. Es ist zu vermuten, dass Freizeit- oder Urlaubstätigkeiten vermehrt während der Sommerferien unternommen werden. Gründe dafür können die Ferien der Kinder oder eine Vorliebe für die Jahreszeit sein.

Mitreisende der Radfahrer

Bei genauerer Betrachtung der möglichen Begleitung von Radfahrern, stellt sich heraus, dass der Radtourismus am Regnitzradweg überwiegend in Gruppen stattfindet (siehe Abbildung 14). Über 50% der Befragten geben an, in einer Gruppe unterwegs zu sein. Paare bilden mit knapp 32% die zweitstärkste Ausprägung dieser Kategorie, wohingegen die Angabe „alleine“ von 14% der Befragten getätigt wird. Die Radfahrer, die angeben in einer Gruppe Rad zu fahren, werden nochmals hinsichtlich ihrer Zusammensetzung untersucht. Dadurch kann geprüft werden, wie hoch der Anteil an Kindern auf dem Radweg ist.

Abbildung 14: Mitreisende

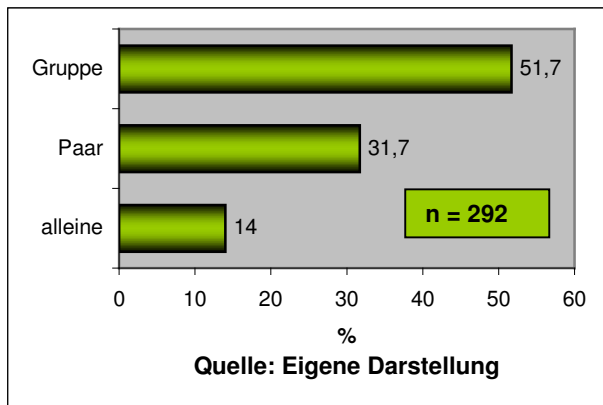
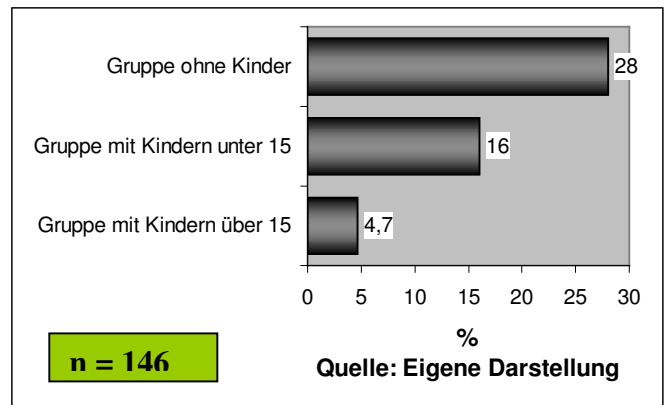


Abbildung 15: Gruppenzusammensetzung



Es stellt sich heraus, dass die Mehrheit der Gruppen-Radfahrer mit knapp 30% ohne Kinder unterwegs ist (siehe Abbildung 15). Bei 16% der Gruppen sind Kinder unter 15 Jahren dabei und bei knapp fünf Prozent der Gruppen-Radfahrer sind Kinder über 15 Jahren zugegen.

Ein Vergleich mit der *Trendscope Marktstudie* „Radreisen der Deutschen 2008“ zeigt, dass auch dort Gruppen-Radfahrer dominieren (HÜRTEN 2008). Zu einem anderen Ergebnis kommt die Untersuchung des *dwif*. Hier stehen Paare an vorderster Stelle (DTV 2009). Die Ergebnisse sind interessant, da sich beide Untersuchungen auf Deutschland sowie einen ähnlichen Erhebungszeitpunkt beziehen²².

Die vorliegende Untersuchung zeigt, dass hauptsächlich Gruppenverbände ohne Kinder anzutreffen sind. Diese bestehen zumeist aus befreundeten Paaren, Bekannten oder Freunden. Das Resultat gibt Grund zur Annahme, dass kinderlose Gruppen mit der vorliegenden Altersstruktur in Zusammenhang stehen. Da der Altersschwerpunkt der Befragten zwischen 50 und 59 Jahren liegt, ist davon auszugehen, dass, falls die befragten Radfahrer in dieser Altersspanne Kinder haben, diese bereits „erwachsen“ sind oder sich in einem Alter befinden, in welchem eine Radtour mit den Eltern als weniger beliebt empfunden wird. Sofern Kinder mitfahren fällt auf, dass es sich insbesondere um Kinder unter 15 Jahren handelt. Dieses Resultat entspricht auch den Beobachtungen während der Befragungen. Die meisten Kinder fahren selbstständig auf ihren Rädern oder werden vereinzelt in Kindersitzen oder Radanhängern von ihren Eltern transportiert.

Erwähnenswert ist, dass die Radtouren - mit einer Ausnahme²³ - individuell organisiert werden. Die zum Vergleich herangezogene Fahrradstudie des *dwif* kommt zu dem Schluss, dass

²² Gründe hierfür konnten der Literatur nicht entnommen werden.

²³ Mitglieder des TSV Germersheim aus dem Landkreis Eichstätt haben eine Tour auf dem Regnitzradweg organisiert.

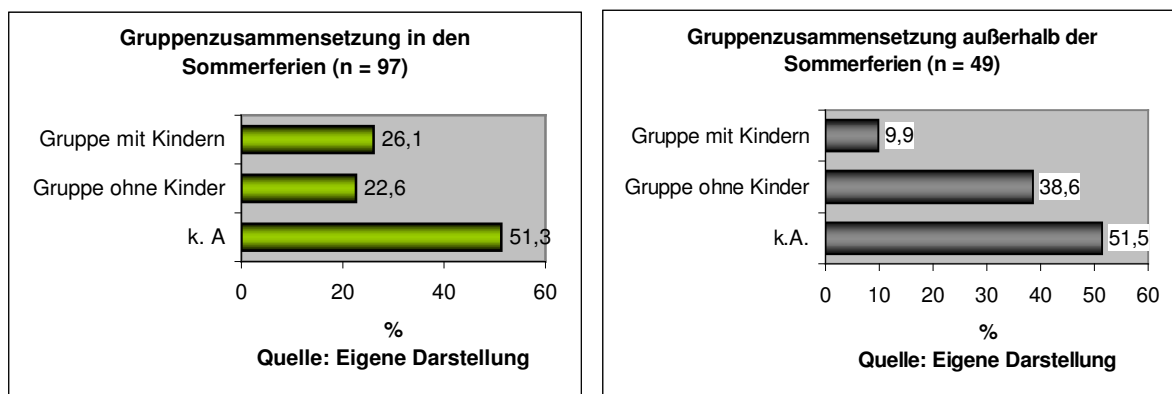
fahrradtouristische Gruppenreisen innerhalb Deutschlands nur sehr gering angefragt werden (DTV 2009). Dies bestätigt auch die vorliegende Untersuchung.

Aufbauend auf die vorangegangenen Hypothesen ist auch in Bezug auf die Gruppenzusammensetzung anzunehmen, dass der Anteil „Gruppen mit Kindern unter beziehungsweise über 15 Jahren“ in den Sommerferien höher ist als in der Schulzeit. Daher wird folgende Hypothese aufgestellt:

Der Anteil an Kindern in Gruppen ist während der Sommerferien größer als außerhalb der Ferien, da familiäre Aktivitäten verstärkt in den Ferien vorgenommen werden. Es besteht ein Zusammenhang zwischen dem Erhebungszeitraum und der Gruppenzusammensetzung.

Eine Gegenüberstellung der in den Ferien und außerhalb der Ferien befragten Radfahrer hinsichtlich ihrer Zusammensetzung zeigt einen großen Unterschied.

Abbildungen 16 und 17: Vergleich der Gruppenzusammensetzung in den Sommerferien und außerhalb der Sommerferien

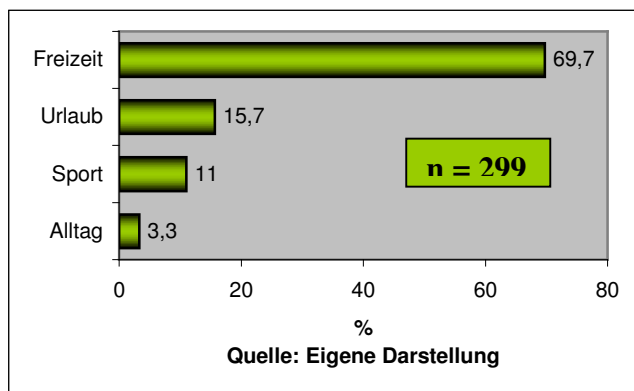


Zum einen wird deutlich, dass die Angabe „Gruppe mit Kindern“ in den Sommerferien häufiger gemacht wird als die Angabe „Gruppe ohne Kinder“ und mit 16% Unterschied einen höheren Anteil als während der Schulzeit erzielt. Die Grafiken werden durch die Durchführung des Chi-Quadrat Tests zusätzlich belegt. Danach ist ein signifikanter Zusammenhang mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 0,00% gegeben. Der Zusammenhang ist nach dem Kontingenz-Koeffizienten mittelstark ausgeprägt. Der Vergleich der Grafiken als auch die Durchführung des Chi-Quadrat Tests bestätigen eindeutig den vorliegenden Zusammenhang zwischen Befragungszeitraum und der Gruppenzusammensetzung. Die Hypothese gilt somit als erwiesen. In den Ferien sind familiäre Unternehmungen häufiger als während der Schulzeit. Im Vergleich zur Schulzeit ist daher auch der Familienanteil auf dem Regnitzradweg während der Ferien erhöht. Diese Tatsache spiegelt sich auch in einer veränderten Alterstruktur in den Ferien wider (siehe erste Hypothese).

Motive für eine Radtour

Das Thema Radfahren erfreut sich einer wachsenden Beliebtheit. Ausschlaggebend für diesen Trend sind unterschiedliche Motive. Aber vorrangig steht der Wunsch nach körperlicher Betätigung im Sinn der Erholung, des Ausgleichs zur Arbeit und ein gestiegenes Gesundheits- und Fitnessbewusstsein. Zudem wird diese Entwicklung durch eine gestiegene Nachfrage am Radmarkt belegt (siehe Kapitel 2.3 „Fahrradtourismus als Freizeit- und Tourismustrend“). Die Motivation für eine Radtour stellt ein weiteres wichtiges soziodemographisches Merkmal dar. Es wird gefragt, ob die Radfahrer aus freizeit- oder urlaubsmotivierten, alltäglichen oder sportlichambitionierten Gründen eine Radtour unternehmen.

Abbildung 18: Motive der Radtour 1



Zwei Drittel der befragten Radfahrer geben „Freizeit“ als Motiv an. An zweiter Stelle mit beinahe 16% steht die Nennung „Urlaub“ und danach folgt die Nennung „Sport“ mit elf Prozent. Die Minderheit benutzt den Radweg aus alltäglichen Gründen. Für viele der Befragten stellt das Rad ein wichtiger

Freizeitfaktor dar. Wie die *Trendscope Marktstudie* „Radreisen der Deutschen 2008“ zeigt, setzt sich der Trend auch im Urlaub fort. Knapp 16% der Befragten geben an eine Radtour im Urlaub zu unternehmen. Der Studie nach steigt die Anzahl der Deutschen, die Radausflüge oder Radurlaube unternehmen (siehe Kapitel 2.3.1 „Entwicklung des Fahrradtourismus in Deutschland“) (HÜRTEN 2008).

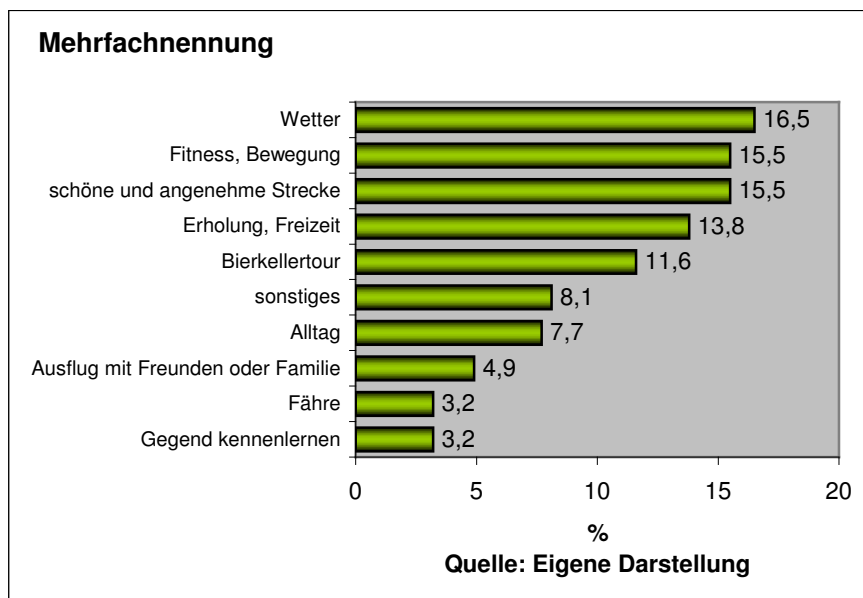
Der Anteil an sportlichmotivierten Radfahrern unterstützt die Aussage eines gestiegenen Gesundheits- und Fitnessbewusstseins. Aus den Beobachtungen geht hervor, dass Mountainbike- und Rennradfahrer auf der Talroute des Regnitzradwegs wenig vertreten sind. Grund dafür ist die Wegbeschaffenheit, welche gerade für Rennradfahrer nicht geeignet ist. An der Kanalroute dagegen ist die Frequenz der beobachteten Rennrad- aber auch Mountainbikefahrer sehr hoch. Diese Strecke ist aufgrund ihrer Wegbeschaffenheit und der einfachen Wegführung entlang des Main-Donau-Kanals für die Zielgruppe der Rennradfahrer sehr gut geeignet (ADFC 2009/10). Die befragten Radfahrer nutzen den Radweg am Befragungstag kaum aus alltäglichen Gründen. Dies kann allerdings mit dem gewählten Standort, dem Befragungszeit-

rahmen (teilweise in den Ferien) und dem Tageszeitpunkt²⁴ der Befragung zusammenhängen. Auch ist die Fähre nur in einer gewissen Zeitspanne²⁵ in Betrieb und kann daher beispielsweise für den alltäglichen Weg zur Arbeit nur beschränkt genutzt werden. Während der kurzen Befragung auf der Kanalroute an der Schleuse bei Hausen berichtet ein Radfahrer jedoch, dass die Kanalroute für den täglichen Weg zur Arbeit von vielen genutzt werden würde. In der Tat bietet sich die Kanalroute gerade für alltägliche Angelegenheiten an, da sie auf direktem Weg am Kanal entlang an den Städten Forchheim, Erlangen, Fürth und Nürnberg sowie kleineren Ortschaften vorbeiführt. Für Personen, deren Arbeitsplatz in der Nähe der Kanalroute liegt und diese gerne Radfahren, ist die Wegführung der Kanalroute optimal.

Die Kenntnisse zu den Motiven der Radfahrer geben Aufschluss welcher Radfahrertyp den Regnitzradweg nutzt. Da die Mehrheit der Befragten „Freizeit“ und „Urlaub“ als Motive angeben, handelt es sich nach der Definition des ADFC um Radtouristen. Radfahrer, die als Motiv „Sport“ angeben, werden, sofern sie den Radsport nicht aus beruflichen Gründen ausüben, ebenfalls zu der Gruppe der Radtouristen gezählt. Diejenigen, die „Alltag“ als Motiv benennen, werden nach dem ADFC als Alltagsradfahrer bezeichnet ((MWVLW 2007).

In einer offenen Frage, haben die Radfahrer die Möglichkeit erneut und konkreter die Beweggründe für ihre Radtour auszudrücken. Folgende Grafik zeigt eine detaillierte Aufschlüsselung der Motivangaben.

Abbildung 19: Motive der Radtour 2



²⁴ Die genauen Befragungszeitrahmen an den einzelnen Tagen können dem Zähl- und Beobachtungsbogen im Anhang entnommen werden.

²⁵ Die Fähre ist vom 1. März bis 31. Oktober jeden Tag von 9.00 bis 19.00 in Betrieb (ohne Ruhetag).

Am häufigsten werden die Nennungen „Wetter“²⁶, „Fitness und Bewegung“ sowie „schöne und angenehme Strecke“ angeführt. Der Erholungs- und Freizeitwert als auch der Bierkellerbesuch rangieren gleichfalls auf den vorderen Plätzen. Für über die Hälfte der Befragten sind also die genannten Motive ausschlaggebend für ihre Radtour. Die häufige Angabe von Fitness und Bewegung hebt die bereits erwähnte Tendenz sich aktiv für die Gesundheit einzusetzen hervor. Auch der Erholungswert gewinnt in unserer Gesellschaft zunehmend an Bedeutung. Radfahren wird von vielen als Ausgleich zum Berufsleben ausgeübt. Ein anderes viel genanntes Motiv stellt die Beliebtheit der Strecke aufgrund der schönen Landschaft und einer angenehmen Befahrbarkeit dar. Diese Angabe entspricht den Untersuchungsergebnissen des ETI, welche die Attraktivität der Landschaft als maßgebend für die Wahl einer Destination identifiziert. Flusslandschaften gelten unter den Radfahrern als beliebteste Landschaftsform. Ebenfalls werden flache Landschaften gegenüber Strecken mit Steigungen und Gefällen wie etwa Mittelgebirgsregionen bevorzugt (MWVLW 2007). So nennen drei Radfahrer aus Baden-Württemberg und Thüringen die Regnitz als Motiv ihrer Radtour. Ältere Personen oder Familien mit Kindern empfinden die flache Routenführung als sehr geeignet. Etwa zwölf Prozent der Radfahrer geben den Besuch eines Bierkellers an, was in Franken ein fester Bestandteil der fränkischen Kultur darstellt. Da die Mehrheit der Radfahrer aus dem fränkischen Raum stammt, ist die Platzierung nicht erstaunlich.

Die Nennungen, die einen Anteil knapp unter zehn Prozent erreichen, sind „sonstiges“ und „Alltag“. Unter erst genanntes fallen beispielsweise „Tretbootfahren im Hain“, „Regnitzradweg als Verbindungsrouten zum Donau-Radweg“ sowie „Schlachtschüsse essen in Seußling“. Als alltägliche Gründe werden der „Weg zur Arbeit“ oder der „Besuch eines Fußballspiels“ angegeben. Weniger als fünf Prozent der Radfahrer geben den „Ausflug mit Freunden oder Familie“, die „Fähre“ sowie „Gegend kennen lernen“ als Motive an. Eine Unternehmung mit Freunden oder der Familie scheint nur für wenige ausschlaggebend für eine Radtour zu sein. Dies könnte daran liegen, dass einem zunächst „umfassendere“ Begriff wie „Wetter“ oder „Freizeit“ in den Sinn kommen. Obwohl es eine separate Frage zu „Besichtigungen“ gibt, wird auch hier die Fähre als Motiv angegeben. Besonders für Kinder stelle sie ein großes Erlebnis dar. So kommentieren Eltern oder Großeltern ihre Angaben. Aber neben den kleinen Besuchern, zieht das historische Relikt auch Erwachsene regelmäßig an. Am wenigsten wurde das Motiv „Gegend kennen lernen“ angegeben, was aber aufgrund der Herkunft der Befragten nicht verwunderlich ist und demnach eher den Anteil auswärtiger Radfahrer wiedergibt.

²⁶ Bei dieser Angabe muss beachtet werden, dass sie vor allem am letzten Befragungswochenende im September gemacht wurde, obwohl auch an den übrigen Befragungstagen schönes Wetter herrschte. Daher darf diese Angabe nicht so sehr ins Gewicht fallen.

Zwischenfazit

Anhand der gewonnenen Erkenntnisse zu den soziodemographischen Merkmalen der Radfahrer können folgende Aussagen gemacht werden: in der Regel handelt es sich um Radtouristen aus dem Landkreis oder der Stadt Bamberg, die zwischen 40 und 49 Jahre alt und entweder in einer Gruppe oder mit einer Begleitperson anzutreffen sind. Die Motive für den Radausflug basieren überwiegend auf freizeitorientierten Gründen, etwa um sich körperlich zu betätigen oder zu erholen, das Wetter zu genießen oder einen Bierkeller aufzusuchen. Allerdings konnte herausgestellt werden, dass die soziodemographischen Merkmale der befragten Radfahrer je nach Erhebungszeitraum variieren. So wird deutlich, dass in den Sommerferien der Anteil an jüngeren Radfahrern, an Kindern und an Touristen im Vergleich zur Schulzeit deutlich höher ist.

4.2.2. Wahrnehmung und Bewertung des Radwegs

Grundlage eines funktionierenden Radtourismus ist unter anderem der Bekanntheitsgrad und die Qualität des Radwegs. Um mögliche Schwächen und Lücken zu beheben, ist es wichtig, zu untersuchen, wie der Regnitzradweg angenommen und bewertet wird. Der Radweg wurde von 2004 bis 2006 neu konzipiert und im Frühjahr 2006 neu eröffnet. Regelmäßige Veranstaltungen nach und während der Projektlaufzeit haben die Aufmerksamkeit auf das Regnitztal gelenkt. Mithilfe der Befragung wird untersucht, wie der neugestaltete Radweg von den Nutzern angenommen und hinsichtlich seiner Routenführung, Beschilderung und Wegbeschaffenheit beurteilt wird. Zusätzlich wird der Zufriedenheitsfaktor der Radtouristen im Hinblick auf die Anbindung an den ÖPNV, den örtlichen Beherbergungs- und Gastronomieangeboten, dem Reparaturservice und dem Radweg insgesamt abgefragt.

Die Radfahrer haben die Möglichkeit, zu den einzelnen Kategorien zusätzlich Anmerkungen zu machen.

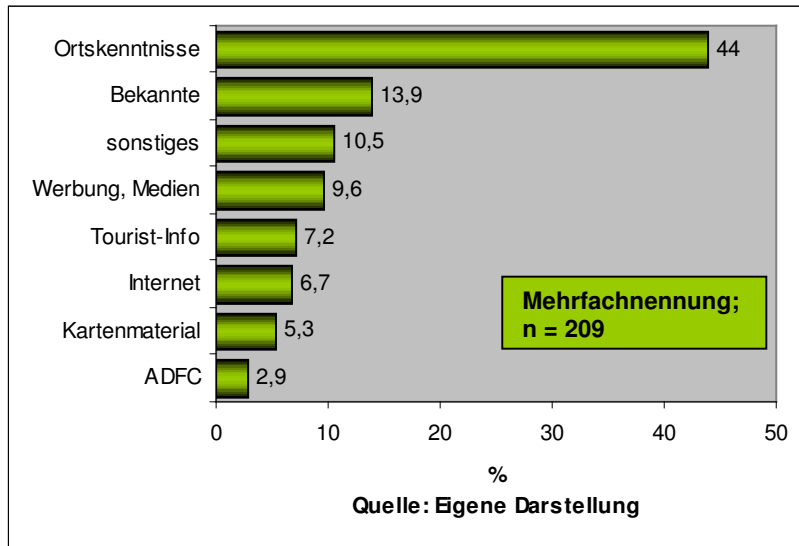
Bevor diese dargestellt und interpretiert werden, wird die Wahrnehmung der Radfahrer hinsichtlich des Regnitzradwegs untersucht.

Wahrnehmung des Regnitzradwegs

Etwa 70% der Radfahrer und damit die Mehrheit der Befragten ist sich darüber bewusst auf dem Regnitzradweg zu fahren. Die übrigen circa 30% wissen nicht, dass sie sich auf dem Regnitzradweg befinden. Dieses Ergebnis ist eigentlich nicht überraschend, da es sich bei den meisten Befragten um einheimische Radfahrer handelt. Daher interessiert umso mehr, wodurch die Radfahrer den Radweg kennen gelernt haben, da beispielsweise deutlich wird, ob

Werbemaßnahmen erfolgreich gewesen sind. Folgende Abbildung zeigt auf, wodurch die Radfahrer auf den Regnitzradweg aufmerksam geworden sind.

Abbildung 20: Wie sind Sie auf den Regnitzradweg aufmerksam geworden?



44% der befragten Radfahrer macht die Angabe über Ortskenntnisse zu verfügen. „Bekannte“ spielen für knapp 14% eine wichtige Rolle und „sonstiges“ wird von 10,5% angegeben. Hierunter fallen zum Beispiel die geführte Tour des TSV Germersheim

oder die Beschilderung. 9,6% der Radfahrer beziehen Informationen zum Radweg aus der Werbung oder den Medien. Weitere jeweils circa sieben Prozent informieren sich bei der Tourist-Info oder über das Internet. Selten werden Kartenmaterial oder die Auskunft des ADFC als Informationsquelle hinzugezogen.

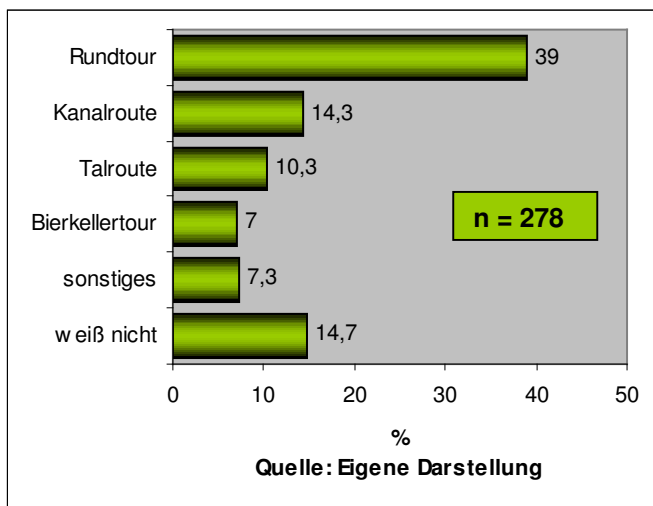
Die Auswertung veranschaulicht, dass neben der Nennung „Ortskenntnisse“, die Information beziehungsweise Empfehlung durch Bekannte oder Freunde von großer Wichtigkeit ist. Das lässt einen Rückschluss auf die Relevanz die Güte des Radwegs zu. Nur wenn sie von den Radfahrern hoch eingestuft wird, werden Radfahrer den Radweg weiterempfehlen. Die Angabe „sonstiges“ zeigt, dass die Radfahrer entweder durch die Beschilderung des Regnitzradwegs auf diesen aufmerksam geworden sind oder weil sie an einer geführten Tour des TSV Germersheim teilnehmen. Erstaunlich ist, dass „klassische“ Informationsüberträger wie Werbemaßnahmen oder die Medien (ohne Internet) etwa wie die Tageszeitung eine gewichtigere Rolle als das moderne Internet spielen. Dieses Ergebnis zeigt, dass über das Projekt Regnitz Radweg regelmäßig in der lokalen Tageszeitung berichtet wurde und die Werbemaßnahmen erfolgreich waren. Dennoch muss beachtet werden, dass sowohl die Marketingmaßnahmen als auch die Berichterstattung in der Zeitung hauptsächlich auf regionaler Ebene stattgefunden haben. „Der Regnitzradweg wird als zweithäufigst genutzte Tour [in Oberfranken], (hinter der Brauereien- und Bierkellertour), angesehen. Dies wird durch das zusätzliche Marketing durch den Tourismus-Verband Franken [...], begründet“ (SCHOLZ et al. 2009: 14). Deshalb wird die Angabe „Werbung, Medien“ insbesondere auf ortsansässige Radfahrer zurückzuführen

ren sein, die zudem die Mehrheit der Befragten ausmachen. Das Internet als Informationsquelle wird wahrscheinlich eher durch auswärtige Radfahrer genutzt, die sich über die Region und mögliche Radwege erkundigen möchten. Ihre Anzahl könnte sich auch in der Nennung „Internet“ widerspiegeln. Eine weitere Überlegung ist, dass die Nutzung des Internets mit der Alterstruktur der Befragten korreliert. Da vorwiegend ältere Radfahrer den Radweg frequentieren kann vermutet werden, dass diese das Internet kaum verwenden und stattdessen bevorzugt „handfeste“ Informationen vor Ort beziehen, zum Beispiel von der Tourist-Info am Zielort. Diese Schlussfolgerung wird durch das vorliegende Ergebnis bestätigt. Mithilfe von Kartenmaterial informieren sich immerhin circa fünf Prozent der Radfahrer über den Regnitzradweg. Dennoch können viele auf diese Art der Informationsquelle nicht zurückgreifen, da anzunehmen ist, dass vorwiegend Radfahrer, die sehr häufig Radtouren unternehmen über genügend Kartenmaterial verfügen beziehungsweise dieses extra erwerben würden. Der ADFC als Informant spielt nur für die Minderheit eine Rolle, da anscheinend sein Bekanntheitsgrad zu gering ist.

Wahl des Radwegs

Die Frage nach der Route gibt Aufschluss darüber, wie viele Radfahrer den Regnitzradweg tatsächlich befahren. Zwar ist der Befragungsstandort an der Fähre genau an der Talroute platziert, dennoch verlaufen in der Nähe weitere Radwege, welche die Befragten gewählt haben könnten.

Abbildung 21: Auf welcher Route sind Sie unterwegs?



Die Mehrheit der Radfahrer - nämlich beinahe 40% der Befragten – gibt an, eine Rundtour, eine Kombination aus Kanal- und Talroute, zu unternehmen. Die Kanalroute allein wird von circa 14% und die Talroute allein von etwa zehn Prozent der Radfahrer befahren. Somit haben sich insgesamt 64% der Befragten bewusst für den Regnitzradweg entschieden.

Neben dem Regnitzradweg wird die Bierkellertour, die nach Aussagen des ADFC die beliebteste Tour unter den oberfränkischen Radrouten darstellt, mit sieben Prozent am häufigsten genannt (SCHOLZ et al. 2009). Unter „sonstiges“ werden weitere am Befragungstag befahrene Radwege wie der Aurachtalradweg, der Haslach-Reiche-Ebrach-Radweg, der Aischtalrad-

weg oder die Steigerwaldroute zusammengefasst. Obwohl die Befragung an der Talroute stattfindet, wird die Kanalroute häufiger befahren. Dies könnte beispielsweise daran liegen, dass die Kanalroute nach Aussagen des ADFC für Familien mit Kindern besser geeignet ist, da sie vorwiegend autofrei ist und eine ebene und einfachere Wegführung direkt am Kanal entlang besitzt. Zudem gibt es auf der Talroute immer wieder Teilabschnitte, die geschottert sind, was das Befahren unangenehm gestaltet, besonders für Rennradfahrer. Beinahe 15% der Radfahrer wissen nicht, auf welchem Radweg sie unterwegs sind²⁷. Hier bleibt zu vermuten, dass es sich entweder um auswärtige Radfahrer handelt oder um einheimische Radfahrer, die ohnehin wissen, wohin sie fahren müssen ohne den Namen des dafür genutzten Radwegs zu kennen.

Bewertung des Regnitzradwegs

Um die Qualität des Regnitzradwegs zu verbessern, wurde dieser zwischen 2004 und 2006 neu gestaltet. Zum einen wurde die Beschilderung nach den Richtlinien der *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen* (FGSV) überarbeitet. Zum anderen bestand die Aufgabe darin den Radweg interessanter zu gestalten. Dies geschah durch die Anbindung regionaler Sehenswürdigkeiten an den Radweg. Im Frühjahr 2006 wurde der Radweg eröffnet. Wie wird der neu gestaltete Radweg eigentlich von den Radfahrern selbst bewertet? Sind die Radfahrer mit den gegebenen Angeboten im Bereich der Gastronomie oder Beherbergung in der Region zufrieden? Diese Fragen blieben bisher offen. Um eine Bewertung des Regnitzradwegs zu gewährleisten, werden ausschließlich die Daten der Personen herangezogen, die angeben, auf dem Regnitzradweg unterwegs zu sein. Also diejenigen, die auf der Kanal-, Tal- oder Rundtour gefahren sind.

Daher werden für die folgende Untersuchung die Regnitz-Radfahrer von den übrigen Befragten selektiert.

Bewertung der Routenführung

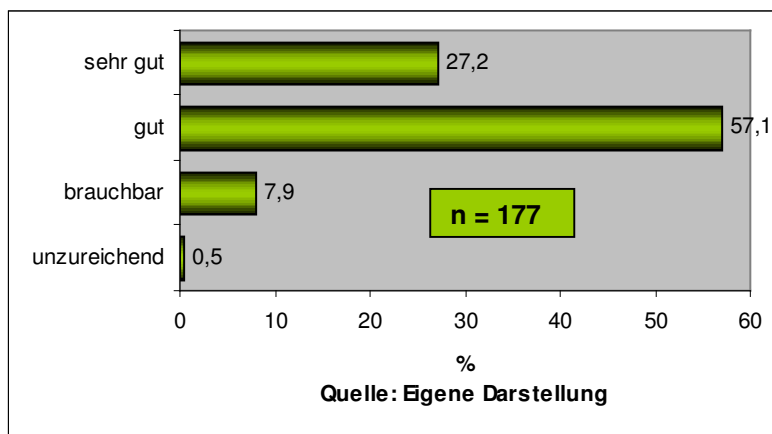
Unter Routenführung versteht man die Führung eines Radwegs durch eine Region. Die Bewertung des Regnitzradwegs umfasst sowohl das landschaftliche als auch das kulturelle Angebot am Wegesrand. In einer Fahrradstudie für Rheinland-Pfalz heißt es, dass Flusslandschaften mit großem Abstand zu Seen- und Küstenlandschaften im Inland die beliebtesten Landschaftsformen für Radurlauber darstellen. Zusätzlich gelten Bademöglichkeiten als äußerst gefragt. Sie sollten daher nicht an Flüssen oder Seen fehlen, da eine Kombination aus Fahrrad- und Badeurlaub als ein „attraktives“ Angebot gewertet wird. Neben der Routenfüh-

²⁷ Fortführende Untersuchungen könnten Aufschluss darüber geben, wie es zu diesem Ergebnis kommt. Allerdings würde dies an dieser Stelle zu weit führen und ist für das Ziel dieser Untersuchung nicht relevant.

rung spielt auch der Schwierigkeitsgrad eines Radwegs eine wichtige Rolle, da diese unter anderem über die Zielgruppe der Radfahrer bestimmt. Was das Volumen der Nachfrage betrifft, so liegt das Flachland, nach Angaben des ETI, weit vor alpinen oder Mittelgebirgsregionen (MWVLW 2007). Diesem Kriterium würde der Regnitzradweg nach Angaben des ADFC entsprechen, da dieser in der Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ als größtenteils eben und asphaltiert mit wenigen vereinzelt Anstiegen beschrieben wird. Neben einer flachen Wegführung ist die Kanalroute überwiegend autofrei und wird daher für Kinder oder größere Gruppen empfohlen (ADFC 2009/10).

Wie die Attraktivität und der Schwierigkeitsgrad jedoch von den Radfahrern eingestuft wird, zeigt folgende Bewertung. So ordnet die Mehrheit der Regnitz-Radfahrer mit etwa 84% die Routenführung den Kategorien „sehr gut“ oder „gut“ zu. Nur zwei Personen stufen diese Kategorie als „brauchbar“ oder „unzureichend“ ein.

Abbildung 22: Bewertung der Routenführung



Da über 80% der Befragten die Routenführung als „sehr gut“ oder „gut“ einstufen, ist davon auszugehen, dass die Flusslandschaft des Regnitztals als schön empfunden wird. Viele Radfahrer betonten in ihren zusätzlichen Anmerkungen die „schöne Landschaft“ oder heben die „Regnitz“ hervor. Renaturierungsmaßnahmen haben dazu beigetragen, Teile der Regnitz zu naturnahen Ökosystemen zurück zu entwickeln. Die beinahe steigungs- und gefällelose Strecke wird vor allem von älteren Radfahrern betont. Diese Eigenschaft des Radwegs wird auch als Motiv für einen Ausflug genannt (siehe Kapitel 4.2.1 „Soziodemographische Merkmale“) und zeigt somit die hohe Bedeutung für ältere Radfahrer an. Auch Eltern heben dieses Merkmal hervor und bezeichnen die Strecke als familien- und kinderfreundlich. Dennoch gibt es auf der Talroute auch gefährliche Teilabschnitte²⁸.

²⁸ Hier ist der Teilabschnitt zwischen Buttenheim und Eggolsheim genannt worden. Allerdings ist hier der Lückenschluss eines straßenbegleitendes Radwegs für 2010 geplant (TV Franken 2008).

Die kulturelle Besonderheit der Talroute stellt eindeutig die Fähre dar. Für viele Familien mit Kindern ist das Relikt aus dem Mittelalter das eigentliche Ziel und somit Motiv ihrer Radtour. Aber auch Schleusen werden als Besichtigungsgrund angegeben. Des Weiteren wird die Bademöglichkeit an der Fähre gelobt. Gleichzeitig wird jedoch der Wunsch nach weiteren Badestellen geäußert.

23 Befragte sind mit der Routenführung weniger beziehungsweise gar nicht zufrieden. Sie empfinden die Landschaft als nicht abwechslungsreich und langweilig. Ein Rennradfahrer macht die Anmerkung, dass Radsportler separate Wege fahren sollten. In der Tat ist die Kanalroute wohl die geeignetere Route für Rennradfahrer, schon allein wegen der Wegbeschaffenheit. Ansonsten jedoch ist es unmöglich für jeden Fahrradtyp²⁹ einen passenden Radweg zu entwickeln.

Bewertung der Beschilderung

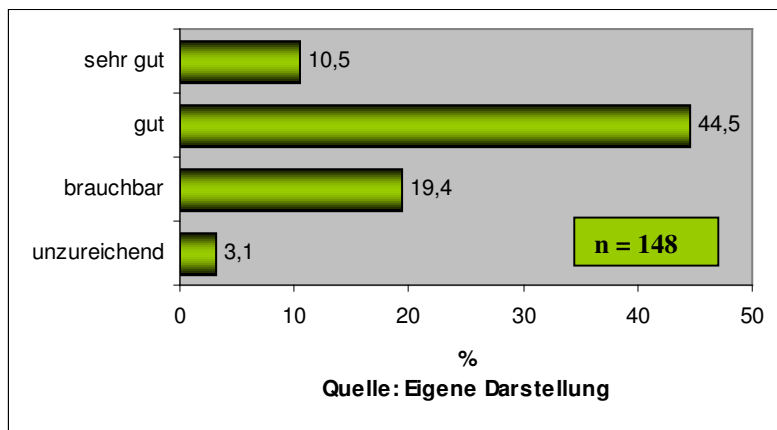
Das Aushängeschild eines jeden Radwegs ist die Beschilderung (Wegweisung), denn nur wenn diese regelmäßig und nachvollziehbar angebracht ist, macht es dem Radfahrer – sofern er auf die Wegweisung angewiesen ist - Freude, den Radweg zu befahren. Touristen steht meist die Beschilderung als einzige Orientierungshilfe zur Verfügung. Somit kann sie auch dafür verantwortlich sein, ob ein Radweg weiterempfohlen wird oder nicht. *„Eine mangelhafte Beschilderung kann [somit] zu einer ablehnenden Haltung gegenüber [...] der Radregion führen“* (MWVLW 2007: 36).

Auch der Regnitzradweg wurde hinsichtlich seines Beschilderungssystems in den letzten Jahren überarbeitet und verbessert. Inzwischen ist auf der gesamten Wegführung von Bischberg bis Nürnberg ein einheitliches System vorzufinden. Die Schilder entsprechen den Vorgaben der FGSV. Zwar werden regelmäßig Kontrollfahrten durchgeführt, aber dennoch stellt die Bewertung durch die „Nachfrage- und Nutzerseite“ eine wesentliche Erkenntnis dar.

Über die Hälfte der befragten Radfahrer beurteilen die Beschilderung als „sehr gut“ oder „gut“. Von etwa 19% wird die Beschilderung als „unbrauchbar“ und von etwa drei Prozent als „unzureichend“ eingeordnet. In dieser Kategorie machen circa 23% keine Angaben, da diese aufgrund von Ortskenntnissen nicht auf die Beschilderung achten und daher nicht in der Lage sind ihr Qualität einzuschätzen.

Abbildung 23: Bewertung der Beschilderung

²⁹ Es gibt unterschiedliche Typen von Radfahrern, die aus unterschiedlichen Motiven Radfahren. So gibt es beispielsweise Radfahrer, die aus sportlichen Gründen Radfahren (Sportradfahrer) oder solche, die auch Spaß am Radfahren eine Tour unternehmen und die Landschaft genießen (Genuss-Radfahrer), usw. (MWVLW 2007: 4f.).



Die Anmerkungen der Radfahrer, die auf Defizite hinsichtlich der Beschilderung hinweisen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- die Wegweisung wird sehr oft als verwirrend empfunden, was jedoch nicht die alleinige Beschilderung des Regnitzradwegs betrifft, sondern die Gesamtheit an Schildern, welche die einzelnen Radwege ausweisen
- das Fehlen von Orts- und Infotafeln sowie von Orts- und Richtungsangaben
- die Beschädigung der Schilder durch Vandalismus und landwirtschaftliche Geräte
- das Schild, welches von Strullendorf kommend zur Fähre verweist, muss deutlicher erkennbar sein

In der Tat stellt die Fülle an unterschiedlichen Schildern ein Problem dar. Dies betrifft den Regnitzradweg nicht alleine, sondern stellt ein grundsätzliches Problem vieler Radwege dar. Jedem Rad- und Wanderweg wird eine individuelle Beschilderung zugewiesen, wodurch eine Unübersichtlichkeit entsteht. Insbesondere, wenn sich mehrere Radwege kreuzen. Abhilfe kann hier nur ein bundesweit durchdachtes und einheitliches System schaffen wie die Studie des DTV empfiehlt. Auch in den Nachbarländern Dänemark, der Niederlande, Schweiz, Polen und Tschechien soll zukünftig ein einheitliches System durchgesetzt werden. Eine individuelle Gestaltung der Radwege ist dann zugunsten einer einheitlichen Orientierung nicht mehr möglich (DTV 2009).

Direkte Anmerkungen zur Beschilderung des Regnitzradwegs betreffen die Schriftgröße, die als zu klein empfunden wird und, dass manche Logos ausgeblenden sind. Des Weiteren werden Ergänzungen hinsichtlich Orts- und Infotafeln sowie Orts- und Richtungsangaben gewünscht. Allerdings muss an diesem Punkt anhand eigener Erfahrungen angemerkt werden, dass regelmäßig Schilder mit Orts- und Richtungsangabe vorhanden sind.

Abbildung 24: Beschädigtes Schild auf dem Regnitzradweg



Die Beschädigung einiger Schilder durch Vandalismus oder durch landwirtschaftliche Geräte führt dazu, dass eine Orientierung nahezu unmöglich wird. Sobald die Schilder auf dem Boden liegen, muss um die richtige Richtung gerätselt werden.

Ein letzter Hinweis betrifft das Schild, das von Strullendorf aus kommend auf die Fähre hinweist. Da sich dieses unmittelbar über dem Boden befindet, ist eine Erkennbarkeit kaum gegeben. Jedoch besitzt dieses Schild wegen seines Verweises auf die Fähre einen besonderen Stellenwert und sollte daher

Quelle: JUNG (2009)

deutlicher angebracht werden. Zwar wird die Kategorie Beschilderung überwiegend gut bewertet, erhält aber dennoch einige Kritikpunkte in Hinblick auf das Beschilderungssystem. Diese sollten mit Rücksicht auf die Gesamtheit der Beschilderung - nicht nur auf die des Regnitzradwegs - betrachtet werden. Ein Vergleich mit der „Evaluierung Radroutennetz Oberfranken“ zeigt, dass die Anmerkungen bezüglich der Beschilderung identisch sind, da „überwiegend die Note 2“, also wie in der vorliegenden Untersuchung „gut“, vergeben wurde (SCHOLZ et al. 2009: 17).

Trotz vieler Anmerkungen bleibt festzuhalten, dass die Wegweisung des Radwegs im Hinblick auf Einheitlichkeit und Durchgängigkeit verbessert werden konnte, was von über 56% der Befragten durch die Beurteilung „gut“ oder „sehr gut“ bestätigt wird.

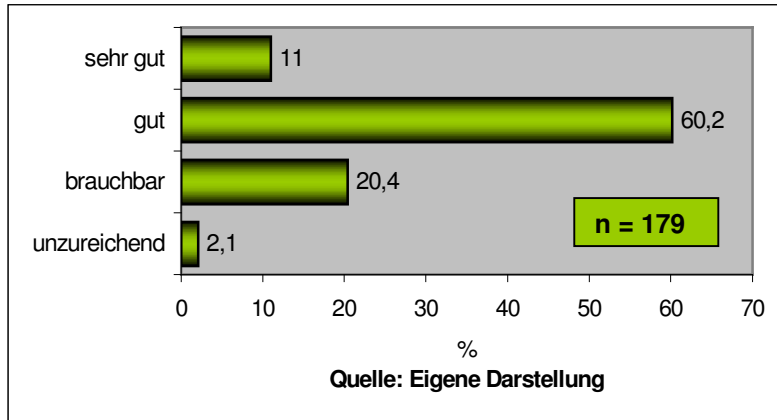
Bewertung der Wegbeschaffenheit

Als letzte Kategorie wird die Qualität der Wegbeschaffenheit eingeschätzt. Darunter wird die zu befahrende Oberfläche eines Radwegs verstanden, die in der Regel asphaltiert ist, auf Teilabschnitten aber auch geschottert sein kann. Die Beschaffenheit der Oberfläche hat einen großen Einfluss darüber, welcher Radfahrertyp den Radweg nutzt. Rennradfahrer etwa benötigen eine durchgängig asphaltierte Strecke. Eine solche wird jedoch von den meisten Radfahrern bevorzugt, vor allem wenn weitere Strecken zurückgelegt werden oder Kinder und ältere Fahrer unterwegs sind, weil die Unfallgefahr geringer als auf Schotterwegen ist.

Zwei Drittel der Befragten ordnet die Oberflächenbeschaffenheit des Regnitzradwegs als „sehr gut“ oder „gut“ ein. Circa 20% geben die Bewertung „brauchbar“ ab und zwei Prozent

meinen die Wegbeschaffenheit sei „unzureichend“. Auch in dieser Kategorie werden einige Anmerkungen gemacht.

Abbildung 25: Bewertung der Wegbeschaffenheit



Die Radfahrer weisen auf folgende Defizite hin:

- Schlaglöcher und Schotterwege
- fehlende Hinweis- und Warnschilder vor der Baustelle bei Bug

In erster Linie werden Schotterwege und Schlaglöcher kritisiert, welche das Befahren sehr unangenehm gestalten. Ein Liegeradfahrer betont, dass die Talroute weder für Rennradfahrer noch für Liegeradfahrer oder für Radfahrer mit Kinderanhänger geeignet sei, und äußert daher den Wunsch, in Radfahrer-Broschüren³⁰ über die Wegbeschaffenheit zu informieren, um im Vorfeld Routen ausschließen zu können. Schotterwege können zudem gefährlich sein, da sie dem Fahrradreifen keinen sicheren Halt bei abrupten Bremsungen geben. Ein weiterer Kritikpunkt betrifft den Weg³¹ zur Fähre. Dabei handelt es sich um einen Schotterweg, der mit etlichen Schlaglöchern versehen ist. Des Weiteren ist er durch das Befahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen beschädigt und abgenutzt und steht bei starkem Regen in Höhe der Unterführung entweder unter Wasser oder ist durch seine matschige Beschaffenheit kaum zugänglich. Da dieser kurze Teilabschnitt eine sehr hohe Frequentierung durch Radfahrer aufweist, ist es notwendig diesen auszubessern. So wird des Öfteren der Wunsch geäußert, solche Wege zu asphaltieren oder eine Ausbesserung der Schlaglöcher vorzunehmen, um wieder eine angenehme Befahrbarkeit herzustellen. Allerdings spricht sich auch eine Radfahrerin vehement gegen eine weitere Flächenversiegelung durch eine Asphaltierung aus.

Am letzten Befragungswochenende wird sehr oft eine Baustelle³² auf Höhe der Buger Wiesen kritisiert. Hier wird weniger die Tatsache des Vorhandenseins dieser Baustelle bemängelt, als vielmehr die Tatsache, dass keine Warnhinweise im Vorfeld auf diese aufmerksam machen

³⁰ Die Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ des ADFC weist auf die Wegbeschaffenheit des Regnitzradwegs hin.

³¹ Hier ist das Stück von Strullendorf kommend, ab dem schwer erkenntlichen Föhrenschild (bei der Kategorie Beschilderung erwähnt) bis zur Fähre gemeint.

³² Da die Baustelle erst Ende September entstand, betreffen die Anmerkungen diesbezüglich ausschließlich das letzte Befragungswochenende Ende September.

oder die lokalen Tageszeitungen darüber berichten. Ein Radfahrer zieht sich beim Versuch, diesen Bereich zu umfahren, sogar einen platten Reifen zu.

Trotz häufiger Anmerkungen zu Schotter und Schlaglöchern wird die Wegbeschaffenheit mit zwei Drittel Mehrheit positiv beurteilt wird.

Zwischenfazit

Die Bewertung der drei Kategorien Routenführung, Beschilderung und Wegbeschaffenheit fällt hauptsächlich positiv aus. Am besten schneidet die Kategorie Routenführung ab, welche von über 80% der Radfahrer positive bewertet wird. Es wird deutlich, dass sich die Kanalroute für jeden Typ von Radfahrer eignet. Die Talroute sollte allerdings aufgrund ihrer unasphaltierten Teilstrecken von Rennradfahrern gemieden werden.

Bewertung der Infrastruktur am Regnitzradweg

Neben dem Radweg selbst kommt auch der Infrastruktur am Wegesrand eine hohe Bedeutung zu. Je vielfältiger diese ist, desto attraktiver wird der Radweg und die Region zusätzlich für den Radtourismus. Als wichtigste infrastrukturelle Ausstattung für Radfahrer gilt das Verpflegungs- und Beherbergungsangebot. Hierbei handelt es sich um exogene Faktoren, die für den Radfahrer beinahe so essentiell sind wie die Landschaft der Destination selbst. Denn wie die Studie des DTV beweist, zeigen Radtouristen ein „*besonders starkes Interesse an einer intakten und vielfältigen Gastronomieszene*“ (DTV 2009:15). Der Genuss regionstypischer Speisen und Getränke gehört für die Radausflügler und Radurlauber einfach dazu. Neben dem Gastronomie- und Beherbergungsgewerbe ist auch die Zufriedenheit bei der Radmitnahme mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖPNV) oder dem Reparaturservice von Interesse. Diese Kategorien von den Radfahrern bewerten zu lassen, ist unerlässlich, denn nur, wenn die Erwartungen der Radfahrer in diesen Bereichen erfüllt sind, hat der Radweg und die Region die Chance auf ein positives Image.

In der folgenden Auswertung wird wieder der gesamte Stichprobenumfang (300 Radfahrer) berücksichtigt. Schließlich ist es wichtig zu erfahren, wie die Zufriedenheit aller Radfahrer einzuschätzen ist.

Bewertung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Eine gute Anbindung an den ÖPNV ist besonders für Radfahrer wichtig, die Bahn oder Bus zur Anreise nutzen oder Teilstrecken mit diesen während ihrer Radtour zurücklegen möchten. Seit Januar 2010 ist auch der Regnitzradweg auf seiner gesamten Länge gut an den *Verkehrsverbund Großraum Nürnberg* (VGN) angegliedert.

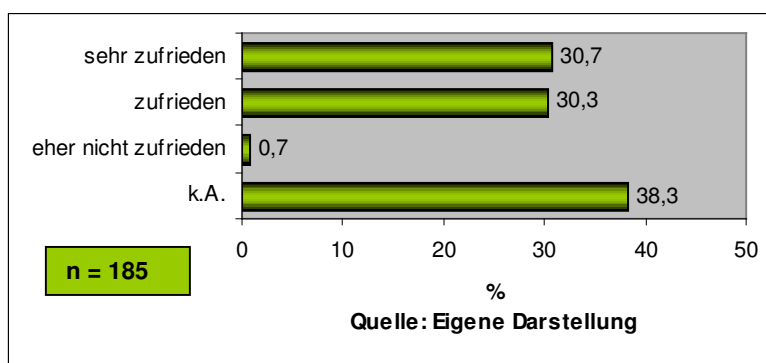
Die Auswertung zeigt, dass nur 3,6% der Befragten (46 Personen) öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Die Mehrheit mit 78% ist direkt mit dem Rad von zu Hause aus gestartet und weitere 18% haben den PKW zur Anreise genutzt. Dementsprechend fallen die Angaben in dieser Kategorie sehr gering aus und können daher nicht als repräsentativ gewertet werden. 11,6% der Befragten, die mit Bus oder Bahn gefahren sind, geben an „zufrieden“ bis „sehr zufrieden“ zu sein und 3,7% sind „eher nicht zufrieden“ oder gar „unzufrieden“.

Aufgrund der Herkunft der meisten Radfahrer ist es nicht überraschend, dass diese Kategorie kaum bewertet wird. Allerdings wird vermutet, dass – sollte der Anteil an Touristen größer sein – die Nachfrage am ÖPNV nicht viel größer wäre. Zum einen könnte die Radmitnahme in Zügen als umständlich betrachtet werden, da viele Bahnhöfe nicht über die entsprechenden fahrradfreundlichen Vorrichtungen verfügen wie etwa Fahrradschienen, um die Räder einfach Treppen hinauf oder hinunter zu befördern. Zudem muss für die Fahrradmitnahme meist zusätzlich gezahlt werden.

Bewertung der Gastronomiebetriebe

Nach der Grundlagenuntersuchung des DTV ist das Interesse der Radfahrer an einem vielfältigen Gastronomieangebot sehr groß (DTV 2009). Zwar gibt es auch im Gastronomiebereich Auszeichnungen für radfahrerfreundliche Betriebe wie etwa vom ADFC, jedoch sind gemäß der Studie des DTV „Initiativen zur radfahrerfreundlichen Ausrichtung der Gastronomiebetriebe selten“ (DTV 2009: 17).

Abbildung 26: Bewertung der Gastronomiebetriebe



Die Auswertung zeigt, dass circa 30% der Befragten „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“ mit den Einkehrmöglichkeiten sind. Nur zwei Radfahrer sind mit dem Gastronomieangebot am Radweg „eher nicht

zufrieden“. Die verbleibenden circa 38% machen dazu keine Angaben. Das Ergebnis veranschaulicht, dass die Radfahrer mit den Einkehrmöglichkeiten vor Ort sehr zufrieden sind. Wie schon in Kapitel 4.2.1 „Soziodemographische Merkmale“ aufgezeigt wurde, gehört der Bierkellerbesuch zu den am häufigsten genannten Motiven einer Radtour.

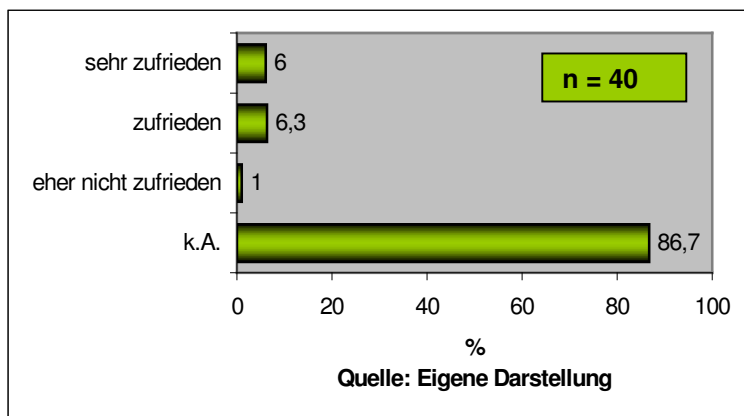
Das Ergebnis wird zusätzlich durch die „Evaluierung Radroutennetz Oberfranken“ gestützt. Demnach vergeben 80% der Befragten die Noten eins oder zwei, was auf eine sehr hohe Zu-

friedenheit schließen lässt (SCHOLZ et al 2009). Obwohl es kaum fahrradfreundliche Gütesiegel im Bereich der Gastronomie gibt, wird diese Tatsache anscheinend nicht als störend empfunden. Jedoch muss berücksichtigt werden, dass es sich bei der Befragung überwiegend um Radfahrer handelt, die aus der Gegend stammen. Vermutlich verfügen diese über ein bestimmtes Vorwissen, was beispielsweise die Qualität oder die Öffnungszeiten eines gastronomischen Betriebs betrifft. Radurlauber dagegen sind in der Region meist ortsfremd, und müssen sich daher auf Informationen „Dritter“ verlassen, und darauf vertrauen, dass der Betrieb ihren Bedürfnissen (Öffnungszeiten, Abstellmöglichkeiten für das Rad) entspricht. Inwiefern die Radfahrer einen Gaststättenbesuch wirklich vornehmen, wird im nachfolgenden Kapitel 4.2.3 „Wirtschaftliche Impulse des Radtourismus auf die Region“ untersucht.

Bewertung der Beherbergungsbetriebe

Neben dem Gaststättengewerbe sind vor allem für Radurlauber, die sich länger als einen Tag in der Region aufhalten, Übernachtungsmöglichkeiten relevant. Insgesamt haben 13,3% der Radfahrer Erfahrungen mit Beherbergungsbetrieben in der Region gesammelt. Jeweils sechs Prozent von ihnen sind „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“. Drei Personen dagegen geben an „eher nicht zufrieden“ zu sein.

Abbildung 27: Bewertung der Beherbergungsbetriebe



Wie die Grafik zeigt, wird – ähnlich wie in der Kategorie „ÖPNV“ - von der Mehrheit der Radfahrer keine Angaben gemacht. Daher können die Ergebnisse nicht als repräsentativ betrachtet werden.

Betreiber von Pensionen und Hotels haben die positiven Entwicklungen im Fahrradtourismus erkannt und zeigen eine zunehmende Bereitschaft, sich an die Bedürfnisse dieser Zielgruppe anzupassen. Die Gütesiegel „Fahrradfreundlicher Hotel- und Gaststättenbetrieb“ sowie „Bett&Bike“ signalisieren dem Radfahrer, dass die Ausstattung in diesen Betrieben speziell an ihre Zielgruppe angepasst wurde. Anders als im Gastronomiebereich ist in den letzten Jahren die Zahl der Beherbergungsbetriebe, die an solchen radfahrerspezifischen Zertifizierungsverfahren teilnehmen, besonders angestiegen. Am meisten verbreitet ist die „Bett&Bike“ Zertifizierung des ADFC. Die Betriebe versuchen den Bedürfnissen der Zielgruppe der Radfahrer entgegenzukommen

und werben mit radfahrerspezifischen Angeboten und Serviceleistungen. Aus dem Ergebnis geht allerdings nicht hervor, ob die Übernachtungsgäste zertifizierte Betriebe oder nicht-zertifizierte Betriebe ausgewählt haben.

Die Regnitzradweg-Broschüre bietet die Möglichkeit, einen Überblick über Betriebe, die ein fahrradfreundliches Gütesiegel besitzen, zu bekommen.

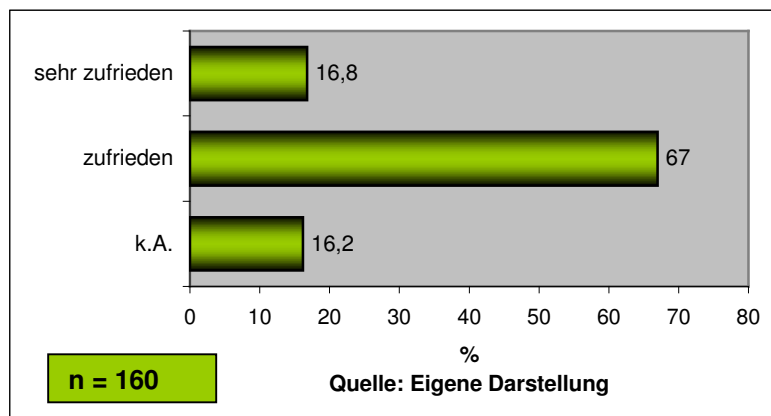
Bewertung der Reparaturstationen

Das Angebot an Reparaturstationen entlang des Radwegs kann für jeden Radfahrer notwendig werden. Vor allem aber für diejenigen, deren Rad das alleinige Fortbewegungsmittel im Urlaub oder auch im Alltag darstellt. Die Regnitzradweg-Broschüre verweist auf Kontaktdaten von Radläden, die einen Reparaturservice, aber auch die Vermietung von Leihräder anbieten. 90% der befragten Radfahrer haben diesen Service noch nicht in Anspruch nehmen müsse. Die Restlichen sind zu etwa vier Prozent mit den Dienstleistungen der Radläden „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“ und zwei Prozent geben an „eher nicht zufrieden“ zu sein. Da in dieser Kategorie so geringe Angaben gemacht wurden, können keine repräsentativen Aussagen getroffen werden. Zum Schluss wird nach der Einschätzung des gesamten Radwegs gefragt. Allerdings wurden hier wieder nur die Regnitz-Radfahrer berücksichtigt.

Bewertung des gesamten Regnitzradwegs durch die Regnitz-Radfahrer

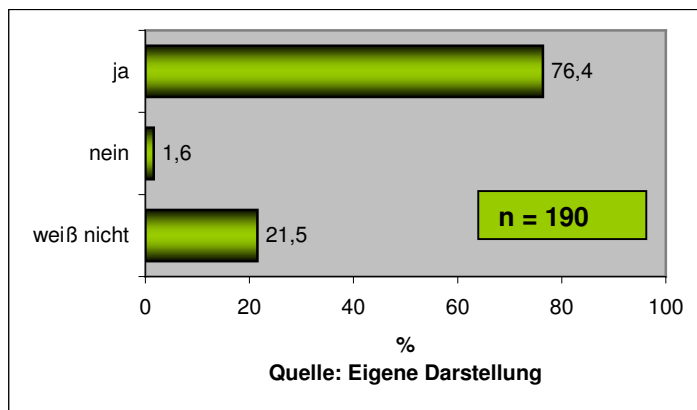
Am Ende der Befragung werden die Radfahrer gebeten, den Radweg insgesamt zu bewerten. Hier wird wieder gesondert der Regnitzradweg betrachtet und daher speziell die Angaben der Regnitz-Radfahrer ausgewertet. Es stellt sich heraus, dass die Radfahrer zu über 80% mit dem Regnitzradweg „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“ sind. Die Bewertungen „eher nicht zufrieden“ oder „unzufrieden“ werden überhaupt nicht abgegeben.

Abbildung 28: Bewertung des gesamten Regnitzradwegs



Das Ergebnis ist sehr erfreulich und gibt Grund zur Annahme, dass der Radweg durch die Befragten weiterempfohlen werden würde. Tatsächlich würde der Radweg von circa 76% als Tour vorgeschlagen werden. Nur sehr wenige würden dem Radweg keine Weiterempfehlung aussprechen und 21,5% wissen es zum jetzigen Zeitpunkt nicht.

Abbildung 29: Weiterempfehlung des Regnitzradwegs durch die Regnitz-Radfahrer



Insgesamt wird der Radweg durch die Befragten sehr gut angenommen und bewertet. Demnach würde er auch von den meisten weiterempfohlen werden. Dies ist eine sehr positive Resonanz auf den Radweg und zeigt, dass seine Qualität gut ist und somit die Neugestaltung erfolgreich war. Durch eine positive Weiterempfehlung wirkt sich das positive Image des Radwegs auch auf die Region aus, wodurch der Bekanntheitsgrad steigt und zusätzlich Besucher angelockt werden. Diejenigen, welche nicht wissen, ob sie den Radweg weiterempfehlen würden, äußerten das Öfteren, dass sie erst am Anfang ihrer Tour seien und somit noch nicht fähig den Radweg beurteilen zu können.

Zwischenfazit

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass der ÖPNV, das Gaststätten- und Übernachtungsangebot sowie der Reparaturservice in der Region überwiegend positiv beurteilt werden. Anhand der Auswertung spiegelt sich zudem die Herkunftsstruktur wider. Denn öffentliche Verkehrsmittel, Übernachtungsmöglichkeiten oder Reparaturstationen werden mehrheitlich von auswärtigen Radfahrern nachgefragt. Da der Anteil dieser gering ist, werden in den genannten Kategorien kaum relevante Angaben gemacht. Eine Repräsentativität dieser Ergebnisse ist deshalb nicht gewährleistet. Anders verhält es sich dagegen in der Kategorie „Einkehrmöglichkeiten“, welche durch einen Großteil der Radfahrer bewertet wird. Daraus lässt sich schließen, dass Gastronomiebetriebe besonders von der lokalen Bevölkerung nachgefragt werden. Die vorliegende Auswertung kommt zu dem Ergebnis, dass der Radweg sowie das

Angebot entlang des Wegs recht positiv durch die befragten Radfahrer bewertet wird. Die Neugestaltung des Radwegs kann demnach als erfolgreich betrachtet werden. Dennoch gibt es Verbesserungsmöglichkeiten, die im abschließenden Kapitel unter 5.2 „Handlungsempfehlungen“ aufgegriffen werden.

4.2.3. Wirtschaftliche Impulse des Radtourismus auf die Region

Radtourismus gilt zwar als recht junge Form des Tourismus, hat aber vor allem in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Der Trend Radfahren lässt sich generell beobachten. Die Motive dafür sind vielfältig. Jedoch wird der Fitnessaspekt oder ein gestiegenes Gesundheitsbewusstsein nicht nur in der Theorie hervorgehoben, sondern auch durch die hier vorliegende Untersuchung bestätigt. Radfahren im Urlaub oder gar mit dem Rad in den Urlaub fahren³³, ist also keine Seltenheiten mehr. Viele bereits erfolgreiche Tourismusregionen haben diesen Trend erkannt und nehmen das Konzept des Radtourismus mit in ihr Angebot auf, um gegenüber anderen Regionen wettbewerbsfähig zu bleiben.

Auch im Flussparadies Franken wurde die positive Entwicklung des Sektors Fahrradtourismus im Rahmen des Folgeprojekts RegnitzRadweg berücksichtigt. Das Projekt Flussparadies Franken möchte für die Bevölkerung als auch für Touristen ein vielfältiges Angebot an Erholungsformen bieten und somit Nachfrage erzeugen, welche einen Beitrag zur Regionalentwicklung leisten kann. Gelingt es dem Radtourismus am Regnitzradweg neue Verdienstmöglichkeiten oder zusätzliche Einnahmequellen zu schaffen? Wie wirkt sich die Entwicklung des Radtourismus auf den Dienstleistungssektor beispielsweise im Gastronomie- und Beherbergungsbereich aus? Anhand der Radfahrerbefragung kann ein erster Eindruck über die wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus auf die Region gewonnen werden.

Da der Regnitzradweg den Fokus der Arbeit darstellt, wird wieder nur die Gruppe der Regnitz-Radfahrer untersucht, um eine Vorstellung zu bekommen, welche wirtschaftlichen Impulse von diesen ausgehen können. Da der Einfluss der übrigen Radfahrer genauso interessant ist, werden deren Angaben ebenfalls untersucht. So wird ein Gesamteindruck des Radtourismus in der Region ermöglicht. Im folgenden wird die Gruppe der Regnitz-Radfahrer der Gruppe der nicht-Regnitz-Radfahrer gegenübergestellt.

Übernachtung und Tourdauer

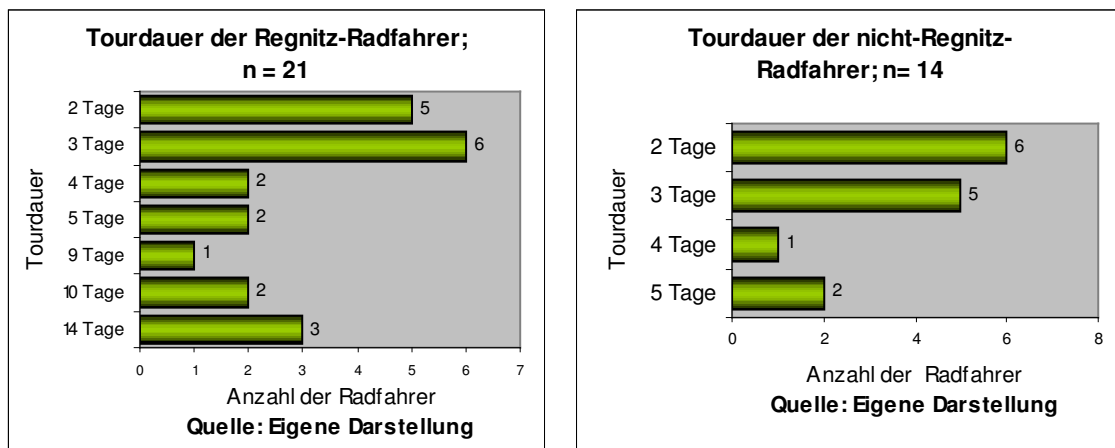
Die Aufenthaltsdauer von Touristen bestimmt wesentlich, wie viel Geld in der Region ausgegeben wird. Je länger ein Gast verweilt, desto mehr wird dieser vor allem im Gastronomie- und Beherbergungsbereich investieren. Von den Ausgaben der Touristen profitieren zudem

³³HÜRTEEN spricht in diesem Fall von der Form des Radwander-Urlaubs (HÜRTEEN 2008: 1).

weitere Dienstleistungsbereiche wie der Einzelhandel (HÜR TEN 2008). Die Frage nach der Länge des Aufenthalts ist daher von großer Bedeutung. Da es sich bei den Befragten vorwiegend um einheimische Radfahrer handelt, ist davon auszugehen, dass die Nachfrage an Übernachtungsunterkünften sehr gering ist.

Genaugenommen planen 23% der 191 Regnitz-Radfahrer, 23 Personen, am Befragungstag eine Übernachtung ein. In der Gruppe der nicht-Regnitz-Radfahrer (Restgruppe) sind es 14 Personen von 87 Radfahrern. Insgesamt planen also 37 Radfahrer eine Übernachtung ein, wovon 35 Personen länger als einen Tag mit dem Rad unterwegs sind. Diese unternehmen am häufigsten eine zwei oder drei Tage andauernde Fahrradtour.

Abbildungen 30 und 31: Tourdauer der Regnitz- Radfahrer und der nicht-Regnitz-Radfahrer



Die Gruppe der Regnitz-Radler weist im Vergleich zu anderen Gruppe eine größere Zeitspanne hinsichtlich der Tourdauer auf. Hier sind die Radfahrer maximal bis zu zwei Wochen unterwegs, wohingegen Befragte der Restgruppe maximal fünf Tage unterwegs sind. Die Regnitz-Radfahrer sind durchschnittlich 5,6 Tage unterwegs und die Restgruppe durchschnittlich 2,9 Tage. Tagesstouren über eine Zeitspanne von zwei oder drei Tagen scheinen am beliebtesten zu sein. Vielleicht ist eine solche für viele besonders „geeignet“, da diese über ein Wochenende gelegt werden kann. Eine Tendenz bezüglich der Tourdauer ist aufgrund der geringen Erhebungszahl jedoch nicht zu erkennen.

Dennoch wird festgestellt, dass an jedem Befragungstag³⁴ von der Gruppe der Regnitz-Radfahrer durchschnittlich 2,8 Personen und von der Restgruppe im Durchschnitt 1,7 Personen eine Übernachtung vornehmen. Insgesamt fragen also durchschnittlich 4,6 Personen pro Befragungstag eine Unterkunft nach. Da keine Vergleichswerte bezüglich der Aufenthalts- oder Tourdauer von Radfahrern am Regnitzradweg oder an anderen Radwegen in der Region

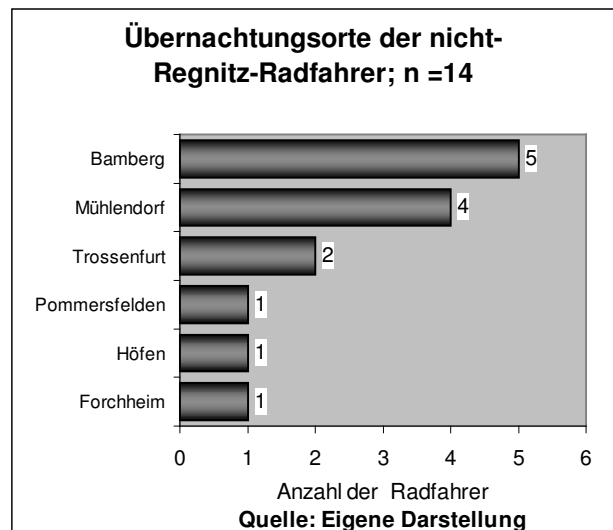
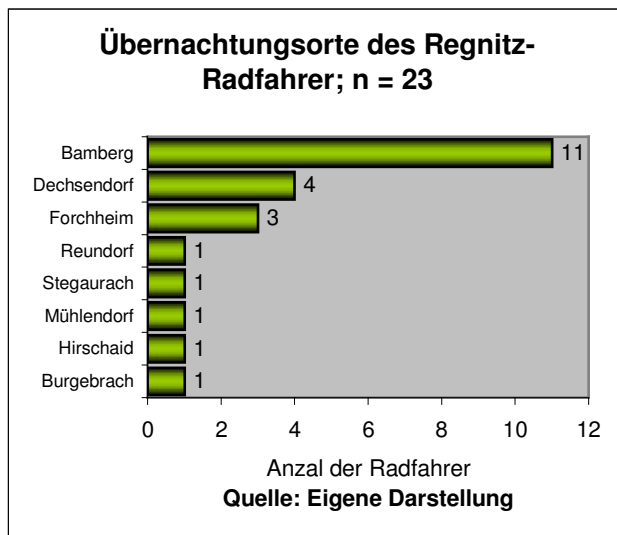
³⁴ Es wurden insgesamt an acht Tagen Befragungen im August und September durchgeführt.

vorliegen, ist es schwierig, dieses Ergebnis einzuordnen. Jedoch stellt jeder Radtourist, der eine Übernachtung einplant, eine zusätzliche Einnahmequelle dar.

Wahl des Übernachtungsorts und der Unterkunft

Auf der Strecke des Regnitzradwegs befindet sich eine Reihe von Unterkunftsmöglichkeiten, welche in der Regnitzradweg-Broschüre aufgelistet sind. Das Angebot zwischen Bamberg und Forchheim ist sehr vielfältig. Neben den beiden Städten bieten auch zahlreiche kleinere Ortschaften Übernachtungsmöglichkeiten an. In Mittelfranken dagegen ist das Angebot eingeschränkter. Hier sind nur Erlangen-Dechsendorf, Nürnberg und Fürth mit Übernachtungsmöglichkeiten in der Broschüre verzeichnet. Die gewählten Übernachtungsorte zeigen die Präferenzen der Radfahrer bezüglich Ortschaften oder Städte auf.

Abbildungen 32 und 33: Gewählte Übernachtungsorte der Regnitz-Radfahrer und der nicht-Regnitz-Radfahrer



Die Stadt Bamberg erweist sich bei der Untersuchung als allgemeiner Favorit, vor allem bei den Regnitz-Radfahrern. An zweiter Stelle, mit jeweils vier Übernachtungsgästen, wird von den Regnitz-Radfahrern Dechsendorf, eine Ortschaft in der Nähe Erlangens, genannt, wohingegen die Restgruppe Mühlendorf, eine Ortschaft nahe Bamberg, aufsucht. In Forchheim übernachten drei Regnitz-Radfahrer und in Trossenfurt im Steigerwald zwei Radfahrer der Restgruppe. Die übrigen Radfahrer verteilen sich auf kleinere Ortschaften.

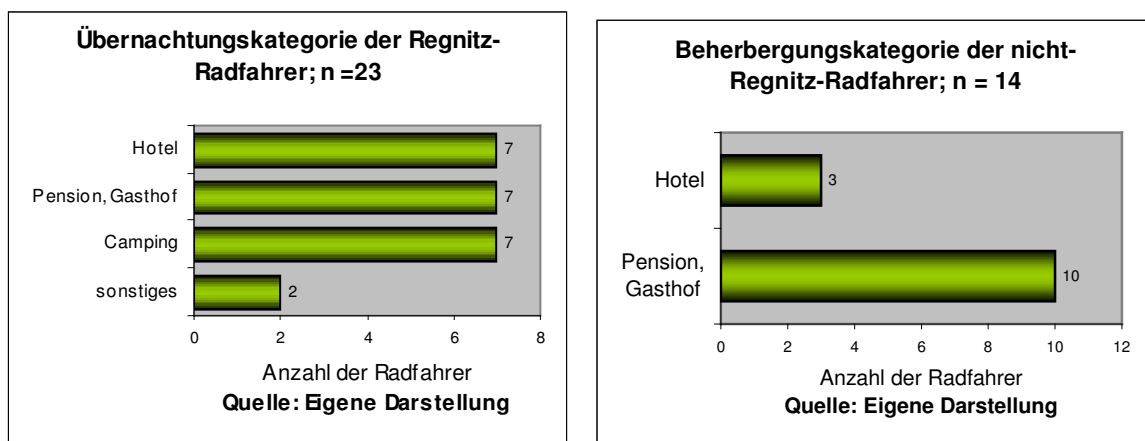
Die Wahl der Übernachtungsorte spiegelt die jeweils gewählte Radroute wider. Jedoch gilt die Stadt Bamberg bei beiden Gruppen als Favorit. Es ist anzunehmen, dass diese Wahl vor allem mit dem Motiv einer Stadtbesichtigung zusammenhängt, da es sich bei den Übernachtungsgästen hauptsächlich um Touristen handelt.

Die Auswahl an Übernachtungsorten der Restgruppe in angrenzende Erholungs- und Tourismusregionen wie dem *Steigerwald* oder der *Fränkische Schweiz* könnte ein Hinweis sein, dass

das Regnitztal als Verbindungsachse genutzt wird und so der Aufgabe einer Lückenschlussfunktion entgegen kommt. Auch Informationsmaterial wie beispielsweise die Regnitzradweg-Broschüre, das Internet oder die Tourist-Info sowie ein eingeschränktes Übernachtungsangebot in Mittelfranken können die Wahl der Radfahrer beeinflussen.

Darüber hinaus werden die Radfahrer gefragt, welche Übernachtungskategorien sie wählen. Wie aus den Grafiken hervorgeht, weisen beide Gruppen unterschiedliche Präferenzen auf. Aus den Angaben der Regnitz-Radfahrer lässt sich keine Vorliebe für eine bestimmte Kategorie feststellen. Die Kategorien „Hotel“, „Pension und Gasthof“ sowie „Camping“ werden gleich oft angegeben. Mit der Nennung „sonstiges“ werden Übernachtungen bei Freunden angeführt. Die Restgruppe zieht vorwiegend Übernachtungsmöglichkeiten in Gasthöfen und Pensionen vor. Hotels werden nur von wenigen aufgesucht.

Abbildungen 34 und 35: Gewählte Beherbergungskategorien der Regnitz-Radfahrer und der nicht-Regnitz-Radfahrer



Auch in diesem Fall sind die Erhebungen zu gering, um gezielte Aussagen treffen zu können. Zudem ist – ähnlich wie in der Kategorie „Tourdauer“ - keine Tendenz erkennbar. Eine Vermutung besteht darin, dass die Heterogenität der Übernachtungsgäste (Paare, Familien mit Kindern oder Gruppenverbände) sich auch in der Wahl der Unterkünfte ausdrückt.

Jedoch unterstützt die Untersuchung zum Radtourismus in Rheinland-Pfalz die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung. Dort stellen die zwei am häufigsten genutzten Betriebsarten Pensionen und Hotels dar. Danach folgen Campingplätze und Bauernhöfe (MWVLW 2007).

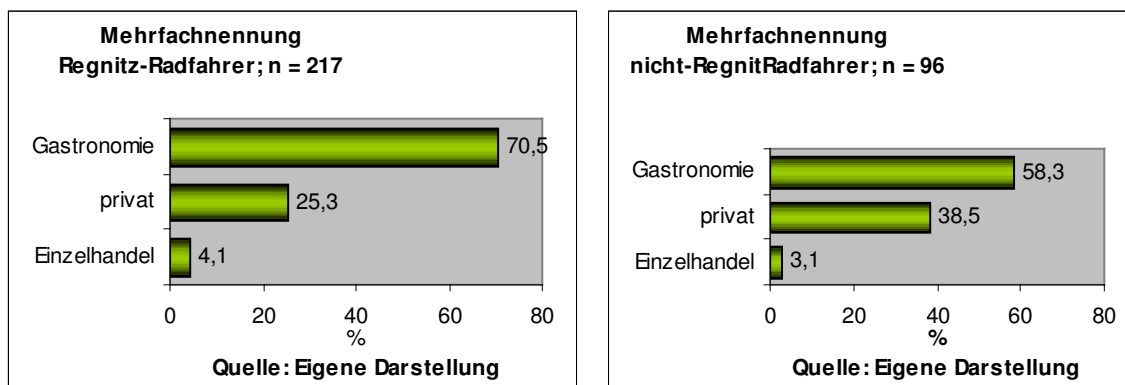
Die Grundlagenstudie des DTV kommt zu einem anderen Ergebnis. Demnach bevorzugen die Radfahrer deutlich Ferienwohnungen und Privatquartiere. Erst im großen Abstand folgen Campingplätze, Hotels sowie Pensionen und Gasthöfe. Der Präferenz von Ferienwohnungen erklärt der DTV damit, dass vor allem Familien in Form von Tagestouren Regionen erkunden (DTV 2009).

In der vorliegenden Untersuchung scheint die Variabilität hinsichtlich der Unterkunftswahl recht groß zu sein. Nicht immer wählen die Radfahrer im Vorfeld ihr Übernachtungsquartier aus, sondern entscheiden sich spontan während ihrer Tour oder müssen auf Quartiere zurückgreifen, die gerade am jeweiligen Zielort verfügbar sind. Je individueller und spontaner eine Radtour geplant wird, umso mehr kann sich dieses Problem verstärken (MWVLW 2007).

Verpflegung während der Radtour

Wie bereits erwähnt, kommt dem Gastronomiebereich eine sehr hohe Bedeutung zu, da dieser sowohl von Übernachtungsgästen als auch von Tagesausflüglern aufgesucht wird. Das Angebot am Regnitzradweg ist vielfältig. Nun soll untersucht werden, ob eben dieses von den Radfahrern nachgefragt wird oder ob der Verzehr von mitgeführten Speisen oder der Einzelhandel wie etwa eine Bäckerei bevorzugt werden.

Abbildungen 36 und 37: Wie verpflegen Sie sich während der Tour?



Die Ergebnisse in dieser Kategorie sind eindeutig. Die Nachfrage an der örtlichen Gastronomie ist sehr hoch. Zwei Drittel der Regnitz-Radfahrer und über die Hälfte der nicht-Regnitz-Radfahrer geben an eine Gaststätte zu besuchen. Zusätzlich oder ausschließlich verpflegen sich circa 25% der Regnitz-Radfahrer und 38,5% der Restgruppe mit selbstmitgeführten Speisen. Dagegen spielt die Nachfrage im Einzelhandel, ebenfalls zusätzlich oder ausschließlich, bei beiden Gruppen jeweils zu unter fünf Prozent eine untergeordnete Rolle. Die Regnitz-Radfahrer stellen im Vergleich zur Restgruppe eine höhere Kaufkraft dar, da sie mit einer Zweidrittelmehrheit Gaststätten und Bierkeller aufsuchen und dabei weniger Wert auf selbstständige Verpflegung wie beispielsweise die Restgruppe legen. Auch während der Befragungen äußerten sich die Radfahrer des Öfteren zu welchem Bierkeller sie gerade unterwegs sind. Obwohl es sich bei der Mehrheit der Radfahrer um die lokale Bevölkerung handelt, ist die hohe Nachfrage dennoch beachtlich. Tagesausflügler dürfen also in diesem Kontext nicht unterschätzt werden. Zwar geht, nach der zu Beginn einführenden Theorie, von Übernachtungsgästen ein höherer Ausgabewert aus, dieser aber vorwiegend den Unterkunftsbetrieben

zukommt. Zusätzlich werden dort Mahlzeiten wie Frühstück oder Abendessen eingenommen, so dass tagsüber die Nachfrage im Gastronomiebereich gering ausfällt. Tagesausflügler scheinen demnach für die Gastronomie einen sehr hohen Stellenwert zu besitzen. Daher ist zu vermuten, dass diese von der Nachfrage der Radtouristen profitieren.

Leihrad oder eigenes Rad

Da es sich in der vorliegenden Studie mehrheitlich um Ortsansässige handelt, ist davon auszugehen, dass die meisten Befragten ihr eigenes Fahrrad benutzen. Die Option Leihräder zu nutzen, erschließt sich vor allem für Touristen, welche sich spontan für eine Radtour entschließen. In Bamberg wie auch in einigen Ortschaften entlang des Radwegs bieten einige Radläden diese Serviceleistung an.

Die Untersuchung zeigt, dass aus der Gruppe der Regnitz-Radfahrer eine Person ein Leihrad benutzt. Dieses wurde in einem Radladen in Bamberg³⁵ gemietet. In der anderen Gruppe dagegen fahren zehn Personen mit einem Leihrad. Hier sind vier der Räder ebenfalls aus zwei Radläden³⁶ in Bamberg geliehen. Die restlichen sechs sind privat zur Verfügung gestellt worden. Wie bereits angedeutet handelt es sich bei allen Leihradnutzern tatsächlich um auswärtige Gäste, die keine Übernachtung geplant haben. Somit kann man annehmen, dass es sich um eine spontane Aktion handelt. Die Auswertung zeigt eindeutig, dass alle Leihräder in Bamberg gemietet worden sind, was Grund zur Annahme gibt, dass eigentlich die Stadt im Vordergrund des Besuchs stand und der Entschluss zu einer Radtour spontan entschieden wurde. Des Weiteren ist der Großteil der Leihräder in der Gruppe der nicht-Regnitz-Radfahrer vorzufinden, was einen höheren Anteil an Touristen in dieser Gruppe erahnen lässt. Auch scheinen die Radläden in Bamberg gegenüber Radläden in kleineren Orten im Vorteil zu sein, da die Stadt ein bedeutendes Reiseziel darstellt. All diese Annahmen sind unter Berücksichtigung der geringen Erhebungszahl in dieser Kategorie zu betrachten.

Besichtigungen

Zuletzt wird untersucht, welche Sehenswürdigkeiten die Radfahrer in der Region besuchen und wie hoch die Nachfrage an diesen ist. Die Herausarbeitung natürlicher und historisch-kultureller Besonderheiten sowie deren Anbindung an den Regnitzradweg war ein wesentliches Ziel des Projektes Regnitz Radweg. Um dieses zu erreichen, war die Zusammenarbeit vieler Akteure unterschiedlicher Bereiche maßgebend.

Auf dem Radweg von Bischberg nach Nürnberg bieten sich reichlich Möglichkeiten Besichtigungen zu unternehmen. Zu Beginn der Tour erreicht man die Stadt Bamberg mit unzähligen

³⁵ Dabei handelt es sich um den Fahrradhandel *Rad im Hof* in der Siechenstraße in Bamberg.

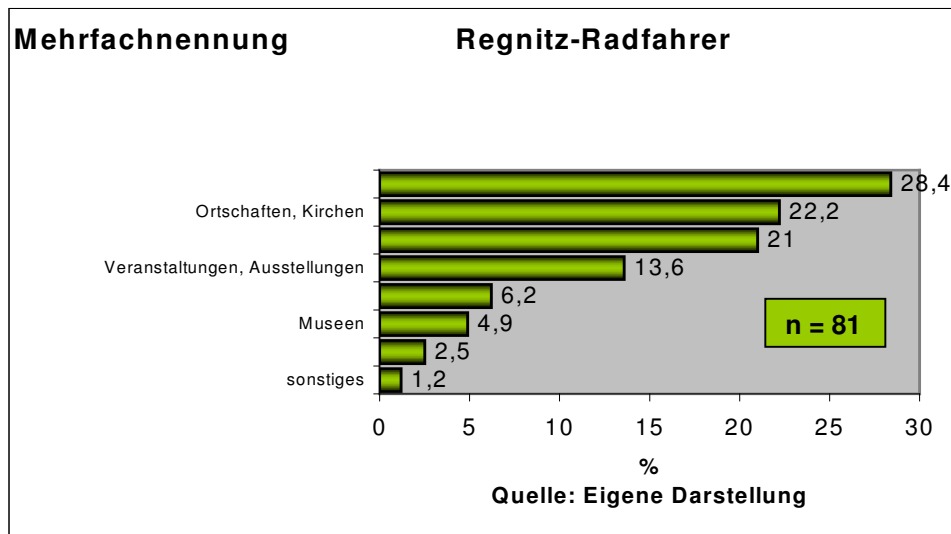
³⁶ *Fahrrad Dratz* und *Bonanza Radmobil*.

Sehenswürdigkeiten wie etwa die Altstadt, welche den größten unversehrt erhaltenen historischen Stadtkern in Deutschland besitzt. Seit 1993 ist die Stadt als Weltkulturerbe in die Liste der UNESCO eingetragen. Des Weiteren befinden sich Museen wie ein Bauernmuseum oder das Levi-Strauss-Museum nahe dem Radweg. Auch historische Kleinode wie die Schleuse 100 in Bamberg - die noch per Hand bedient wird- die Fähre bei Pettstadt, das Ortsbild von Frankendorf oder Wasserschöpfräder bei Möhrendorf prägen das Landschaftsbild. Infotafeln klären über die historische Einordnung dieser Relikte auf. Die Stadt Nürnberg stellt das Ende des Regnitzradwegs dar. Die fränkische Kultur kommt ebenso in Festen und Veranstaltungen zum Ausdruck. Zum Beispiel sind die Sandkirchweih in Bamberg oder die Bergkirchweih in Erlangen überregional bekannt. Neben dem kulturellen Angebot darf der landschaftliche Aspekt nicht vernachlässigt werden. Das Regnitztal befindet sich inmitten der Naturparks *Steigerwald*, *Fränkische Schweiz* und *Haßberge*, die gleichfalls zum Radfahren und wandern einladen (TV Franken 2008). Die Aufzählung an regionalen Besonderheiten zeigt, dass die Region über ausreichend Potential verfügt, um eine gute Grundlage für einen funktionierenden Tourismus zu schaffen. Welche werden allerdings von den Radfahrern verstärkt nachgefragt und inwiefern unterscheiden sich die Vorlieben zwischen auswärtigen Gästen und der lokalen Bevölkerung?

Die Untersuchung zeigt auf, dass ein Anteil von 38% der Regnitz-Radfahrer und ein Anteil von 25% der Restgruppe Besichtigungen unternimmt.

Die Frage nach der Art der Besichtigungen wird „offen“ gehalten, so dass die Befragten nicht von vorgegebenen Antworten beeinflusst werden und selbst Antworten geben müssen. Die folgende Grafik veranschaulicht, welche Besonderheiten von den Radfahrern besucht werden und wo ihre Präferenzen liegen. Zunächst werden die Nennungen der Regnitz-Radfahrer dargestellt.

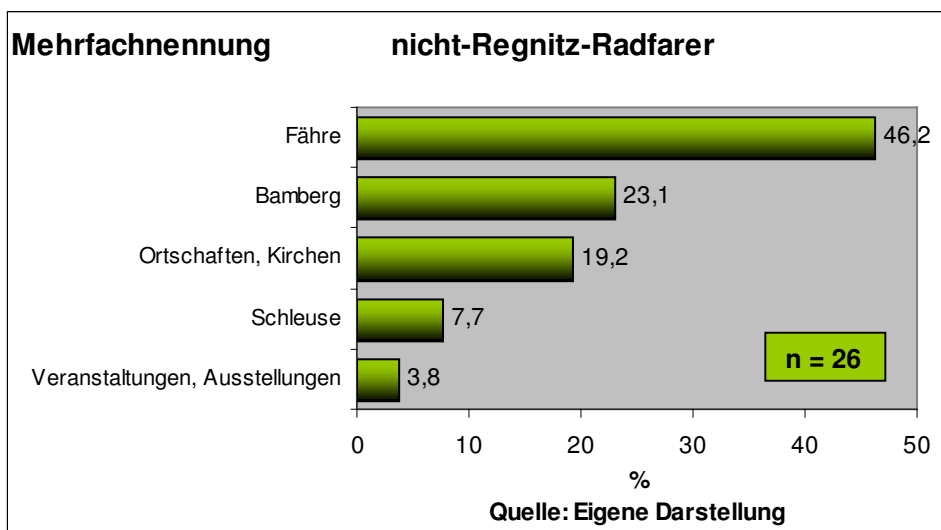
Abbildung 38: Besichtigungsangaben der Regnitz-Radfahrer



Die Stadt Bamberg wird von beinahe 30% der Regnitz-Radfahrer auf den ersten Platz gewählt. Danach wird die Nennung „Ortschaften, Kirchen“ mit etwa 22% und „Fähre“ mit 21% angegeben. Veranstaltungen und Ausstellungen werden von etwa 14% nachgefragt. Weniger aufgesucht werden dagegen Schleusen, Museen oder Schloss Weißenstein in Pommersfelden. Die Nennung „sonstiges“³⁷ steht an letzter Stelle.

Ein differenziertes Bild ergibt sich bei der Betrachtung der Restgruppe.

Abbildung 39: Besichtigungsangaben der nicht- Regnitz-Radfahrer



Mit deutlichem Abstand zu den weiteren Nennungen befindet sich die Fähre an vorderster Stelle mit etwa 46%. Die Stadt Bamberg sowie Ortschaften und Kirchen werden von circa

³⁷ Hier wird die Besichtigung Michelaus, einem ehemaligen Wallfahrtsort, und einer Sandgrube angegeben.

23% und etwa 19% der Befragten besucht. Am wenigsten werden die Angaben „Schleuse“ und „Veranstaltungen, Ausstellungen“ gemacht.

Vergleicht man die Angaben beider Gruppen miteinander fällt zunächst auf, dass die Regnitz-Radfahrer mehr Sehenswürdigkeiten angeben als die andere Gruppe. Demnach nennen diese zusätzlich „Museen“, „Schloss Weißenstein“ und „sonstiges“. Weiterhin fällt auf, dass die ersten drei Nennungen beider Gruppen identisch sind, aber unterschiedliche Prioritäten aufweisen. So stellt sich die Stadt Bamberg bei der Gruppe der Regnitz-Radfahrer als Favorit heraus, wohingegen die Fähre mit großem Abstand zu den übrigen Nennungen das beliebteste Besichtigungsziel bei der Restgruppe ist. Dieses Ergebnis ist insofern überraschend, da die Gruppe der nicht-Regnitz-Radfahrer angeben nicht auf dem Regnitzradweg zu fahren, aber trotzdem die Fähre auf ihrer Radtour ansteuern.

Abbildung 40: Radfahrer beim Übersetzen der Regnitz mit der Fähre



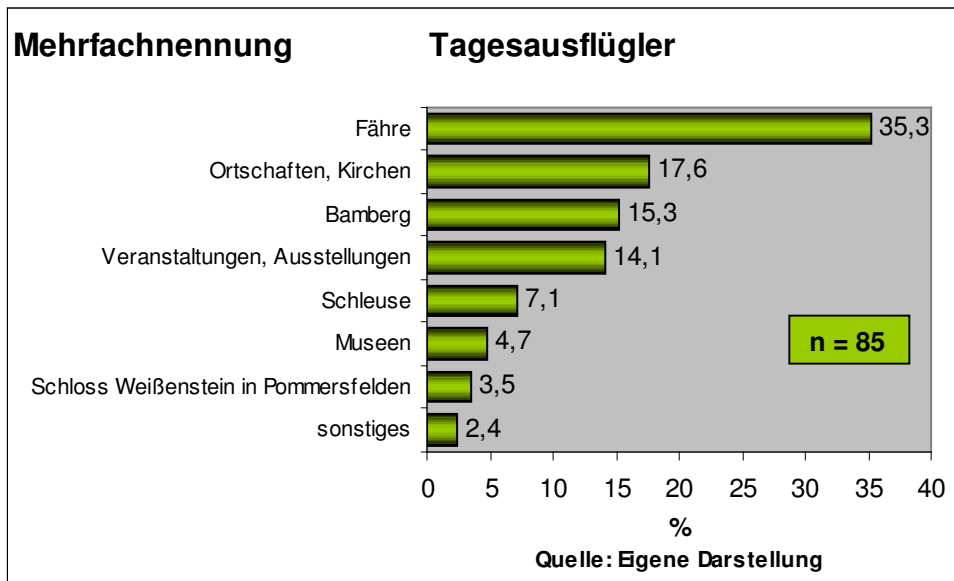
Die Fähre scheint für die Region eine hohe kulturelle Bedeutung zu haben. Dies wird nicht nur durch die hohe Frequentierung dieser sowohl durch die Restgruppe als auch durch die Gruppe der Regnitz-Radfahrer offensichtlich, sondern auch durch Gespräche mit den Radfahrern bekräftigt. Diese sprechen immer wieder von der Fähre als „Highlight“ sowohl für Kinder als auch für Erwachsene.

Quelle: ZIMMERMANN

Bamberg als Weltkulturerbestadt stellt für die Region ein Alleinstellungsmerkmal dar und ist daher ein beliebtes Ausflugsziel sowohl für die Bevölkerung vor Ort, aber besonders auch für Touristen. Deshalb ist die Erstnennung nicht verwunderlich. Die Angaben „Ortschaften, Kirchen“ sowie „Schleusen“ haben zwar, je nach Gruppe, unterschiedliche Vorränge, aber werden dennoch von einem ähnlichen Anteil an Radfahrern als Besichtigungsgründe angegeben. Eine offensichtliche Abweichung ist wiederum bei der Nennung „Veranstaltungen, Ausstellungen“ erkennbar. Hier könnte gemutmaßt werden, dass die Gruppe der nicht-Regnitz-Radfahrer einen erhöhten Anteil an Touristen aufweist – diese Vermutung wurde schon bei der Kategorie „Leihrad“ aufgestellt – welchem die Termine für Ausstellungen beispielsweise nicht so geläufig sind wie etwa der lokalen Bevölkerung. Ein weiteres Argument für diese Vermutung, ist die geringere Anzahl an Besichtigungsangaben. Daraus könnte man schließen,

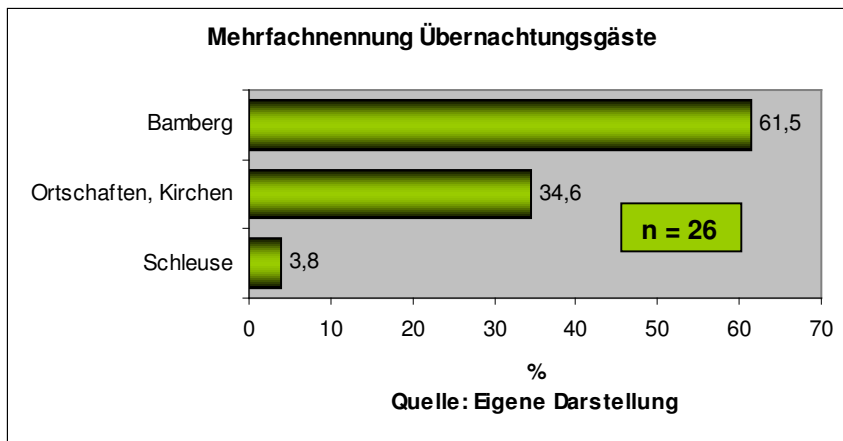
dass Touristen zunächst die „üblichen“ Sehenswürdigkeiten wie etwa Städte oder Ortschaften aufsuchen. Um auf weniger „offensichtliche“ Besichtigungsoptionen wie die Museen oder das Schloss in Pommersfelden aufmerksam zu werden, bedarf es ortskundiger Informationen durch Einheimische, die Tourist-Info oder die Regnitzradweg-Broschüre. Des Weiteren ist festzustellen, dass sich die Heterogenität der Radfahrer (Familien, Paare, Gruppen älterer Radfahrer, Einzelne) in den unterschiedlichen Besichtigungspräferenzen ausdrückt. So wird der Besuch von Ortschaften und Kirchen eher von älteren Radfahrern getätigt als von Familien. Diese geben wiederum die Fähre als absolute Besonderheit für Kinder an. Eltern oder Großeltern würden regelmäßig mit ihren Kindern oder Enkelkindern die Fähre besuchen, da das Überqueren des Flusses ein großes Erlebnis für die Kinder darstelle. Aber nicht nur für die kleinen Radfahrer ist die Fähre eine Besonderheit, sondern auch für Erwachsene. Des Öfteren berichten diese, die Fähre Bekannten oder Freunden zu zeigen. Demnach wird immer wieder hervorgehoben, dass diese eine regionale Besonderheit darstellt und als solche unbedingt erhalten werden muss. Eine ähnliche Haltung wird gegenüber Schleusen ausgedrückt. Abschließend bleibt festzuhalten, dass die Regnitz-Radfahrer zwar einige regionstypische Besonderheiten aufsuchen, aber gleichzeitig wird sichtbar, dass Wasserschöpfträder, die Fischtreppe bei der Schleuse in Neuses oder das Levistrauß-Museum überhaupt nicht erwähnt werden. Die nicht-Regnitz-Radfahrer unternehmen generell weniger Besichtigungen. Die Abweichungen beider Gruppen in Bezug auf Besichtigungsangaben führen zu der Annahme, dass diese besonders bei der einheimischen Bevölkerung und Touristen variieren dürften. Dementsprechend wird eine Gegenüberstellung der Tagesausflügler mit den Übernachtungsgästen vorgenommen, da erst genannte vorwiegend einheimische Radfahrer darstellen, wohingegen die Gruppe der Übernachtungsgästen hauptsächlich aus Touristen besteht. Das beliebteste Ausflugsziel der Tagesausflügler ist mit deutlicher Mehrheit die Fähre, gefolgt von den Angaben „Ortschaften, Kirchen“, „Bamberg“ sowie „Veranstaltungen, Ausstellungen“.

Abbildung 41: Besichtigungsangaben der Tagesausflügler



Die Grafik der Übernachtungsgäste zeigt prägnant „Bamberg“ an erster Stelle, an zweiter „Ortschaft, Kirchen“ und an dritter Stelle „Schleuse“.

Abbildung 42: Besichtigungsangaben der Übernachtungsgäste



Wie bei der vorherigen Gegenüberstellung fallen zum einen die unterschiedlichen Präferenzen sowie die ungleiche Anzahl an Nennungen auf. Die Grafiken lassen deutlich erkennen, dass die einheimischen Radfahrer über ein detailliertes Wissen über die vielfältigen Besichtigungsmöglichkeiten verfügen. Dies liegt zum einen an ihrer Ortskenntnis und zum anderen an der besseren Informiertheit durch die lokale Tageszeitung etwa. Demnach besuchen sie Einrichtungen wie Museen oder nehmen Veranstaltungen oder Ausstellungen in der Region wahr, welche von Touristen in der Regel nicht so schnell wahrgenommen werden. Die Erstnennung der Fähre hebt wiederholt die Wichtigkeit dieser regionalen Besonderheit für die Bevölkerung hervor. Besucher steuern, wie bereits erwähnt, bekannte Sehenswürdigkeiten

wie etwa Bamberg an. Die Stadt wird von über 60% der Radfahrer als Besichtigungsziel genannt.

Allerdings können die Aussagen in diesem Fall auch wieder nur unter Berücksichtigung der geringen Erhebungszahl betrachtet werden. Dennoch ist das Ergebnis der lokalen Bevölkerung erfreulich, da diese die vielfältigen Besonderheiten in der Region zu schätzen wissen. Touristen dagegen können durch eine gezielte Lenkung mithilfe von Infotafeln verstärkt auf die regionalen Besonderheiten in der Region hingewiesen werden.

Zwischenfazit

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass 13% aller befragten Radfahrer eine Übernachtung in einem Beherbergungsbetrieb vornehmen, aber die Mehrheit mit 87% Tagesausflügler darstellen. Die wirtschaftlichen Effekte auf das Beherbergungsgewerbe scheinen auf den ersten Blick gering zu sein, sind jedoch ohne mögliche Vergleichswerte schwer einschätzbar. Ein differenziertes Bild ergibt sich dagegen im Gastronomiebereich. Hier wird von Seiten der Radfahrer eine hohe Nachfrage generiert, welche durchaus wirtschaftliche Impulse setzen kann. Tagesausflügler, welche vornehmlich einheimische Radfahrer ausmachen, sind daher als „Wirtschaftsfaktor“ nicht zu unterschätzen.

Auch das Vorhandensein von Sehenswürdigkeiten ist für die Region von Bedeutung, da durch diese Besucher - wie an der Stadt Bamberg erkennbar ist –angezogen werden. Daneben spielt die Fähre vor allem für die Bevölkerung eine wichtige Rolle, die von sehr vielen Radfahrern besucht wird, selbst wenn diese auf einem anderen Radweg unterwegs sind.

Dennoch ist es schwer abzuwägen, wie viel der Radtourismus am Regnitzradweg alleine zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region beiträgt. Zwar zählt jeder Radfahrer, der in irgendeiner Weise Ausgaben in der Region tätigt, aber vielmehr ist davon auszugehen, dass die Gesamtheit der Radfahrer spürbare wirtschaftliche Impulse in der Region setzt, an welchen der Regnitzradweg als zweithäufigster genutzter Radweg durchaus einen dominierenden Anteil beitragen kann (SCHOLZ et al. 2009).

4.3. Auswertung der qualitativen Expertengespräche

Im vorherigen Kapitel wurde der Regnitzradweg aus Sicht der Radfahrer untersucht, also derjenigen, welche den Radweg nutzen. Nun erfolgt eine Betrachtung des Radwegs aus dem Blickwinkel derjenigen, die am Projekt Regnitz Radweg direkt mitgewirkt haben beziehungsweise mit den Nutzern des Radwegs, den Radfahrern, konfrontiert werden. Zum einen handelt es sich um Projektbeteiligte, die im Folgenden als Experten bezeichnet werden und zum anderen um Gesprächspartner, die zwar beruflich mit den Radfahrern als Gäste zu tun

haben, sich aber nicht professionell mit der Thematik auseinander gesetzt haben. Nach MEIER KRUKER (2005) bezeichnet man diese Gruppe als Laien. Inhalt der Gespräche stellt zunächst die Beurteilung des Projekts dar. Dieser Teil ist bei allen Gesprächspartnern gleich gehalten. Im Anschluss daran erfolgen Fragen, die auf die Aufgaben und Funktionen der Befragten abgestimmt sind. Zunächst werden die Gesprächspartner kurz dargestellt und eine Zusammenfassung der jeweils geführten Interviews gegeben. Die Zusammenfassung gliedert sich in die Bewertung des Projekts beziehungsweise des Radwegs anhand positiver und negativer Aspekte, in geplante oder gewünschte Verbesserungsmaßnahmen (Handlungsbedarf) und in die Einschätzung wirtschaftlicher Effekte des Projekts auf.

4.3.1. Bürgermeister

Der Verein Flussparadies Franken e.V. wird hauptsächlich durch Kommunen und Landkreise des Main- und Regnitztals getragen. Dazu gehören auch die Gemeinden Eggolsheim im Landkreis Forchheim und Baiersdorf, die südlichste Gemeinde des Flussparadies Franken im Landkreis Erlangen- Höchstadt. Um einen Eindruck zu gewinnen, wie die Kommunen den Regnitzradweg bewerten und wie sich der Radtourismus auf diese auswirkt, werden die Bürgermeister aus Eggolsheim und Baiersdorf interviewt. Der Bürgermeister der Gemeinde Eggolsheim engagiert sich als Schriftführer und der Bürgermeister der Gemeinde Baiersdorf ist als Beisitzer im Verein tätig.

Der Regnitzradweg wird von beiden Bürgermeistern hauptsächlich aus einer wirtschaftlichen Perspektive heraus betrachtet und bewertet. Sie heben besonders seine Funktion als Lückenschluss zwischen Bamberg und der Metropolregion Nürnberg hervor, da dadurch vermehrt Radfahrer und somit Gäste in die Ortschaften kommen. Die Bürgermeister betonen, dass jeder Radfahrer, selbst wenn er nur ein Getränk bestellt, zum Tourismus beiträgt. *„Der Regnitzradweg ist aus Sicht der Kommune wieder ein kleines Stück in einem großen Räderwerk, wo wir uns auch als touristisch interessante Region präsentieren wollen, wo ich sag, es geht um Stadtmarketing, es geht darum Menschen nach Baiersdorf zu bringen, damit sie hier möglichst Mittagessen, Kaffeetrinken oder was auch immer, wo sie sich vielleicht über die Geschichte informieren, ist der Regnitzradweg vielleicht ein Mittel, um den ganzen Themenblock [zu ergänzen]“* (I2: 1).

Obwohl beide Kommunen bereits grundlegende Potentiale wie Eggolsheim die Schleuse 94 oder Wasserschöpfräder besitzen oder die Stadt Baiersdorf mit ihrem „Meerrettich“³⁸ Image

³⁸ Baiersdorf besitzt den Beinamen "Meerrettich-Stadt". Im 15. Jahrhundert wurde zum ersten Mal Meerrettich angebaut. Seit dem 19. Jahrhundert wird dieser vermarktet. Im Meerrettich-Museum, das einzige weltweit, kann diese Tradition, die bis heute fortgeführt wird, nachvollzogen werden.

über ein Alleinstellungsmerkmal verfügt, sehen beide Bürgermeister in ihren Kommunen noch Handlungsbedarf für Angebote, die sich speziell an die Zielgruppe der Radfahrer richten. I2 spricht hierzu die Infrastruktur in Eggolsheim an. „*Wir haben nicht genügend gute Radfahrerunterkünfte. Hier ist Verbesserung notwendig*“ (I1: 1). Daneben kritisiert er die nicht vorhandene und daher fahrradunfreundliche Ausstattung an Bahnhöfen. Hier müssten ebenerdige Rampen entwickelt werden, um den Transport der Fahrräder zu erleichtern. Außerdem müssten die Bahnhöfe bezüglich der Beschilderung in das Radwegenetz eingebunden und zusätzlich Radständer angebracht werden (I1).

Konkrete Pläne nennt I1 im Bezug auf die Gastronomie und die Schleuse 94. Die Schleuse des Ludwig-Donau-Main Kanals solle als Denkmal wieder zugänglich gemacht werden.

I2 spricht ebenfalls von Vorhaben. „*Wir wollen auf der Baiersdorfer Seite die Attraktivität der Regnitz steigern [und] ein Wasserrad installieren*“ (I2: 1f.). Zudem sieht I2 im vorhandenen Baggersee ein hohes touristisches Potential, welches durch eine gastronomische Einrichtung gesteigert werden könne. Schließlich sei eine Verbesserung der Wegbeschaffenheit des Radwegs geplant.

Beide Bürgermeister erkennen die Notwendigkeit den Regnitzradweg regelmäßig zu bewerben oder Veranstaltungen zu planen, damit er im Bewusstsein der Besucher bleibt. I1 empfiehlt, auf bereits bekannte und traditionelle Veranstaltungen zurückzugreifen oder neue Ideen einfließen zu lassen. Er schlägt vor „*Stars her[zu]holen, die dann auf dem Radweg eine Racing Etappe fahren*“ (I1: 2).

Aus Sicht der Bürgermeister wird der Radweg beziehungsweise das gesamte Projekt positiv für eine regionale Entwicklung bewertet, da vor allem in den Sommermonaten eine verstärkte Nachfrage an Übernachtungsmöglichkeiten durch Radfahrer festgestellt werden würde. Die rein wirtschaftliche Sichtweise sowie die vorgeschlagenen Marketingideen lassen erahnen, wie wichtig den Kommunen ein positives Image innerhalb der Region und wie bedeutungsvoll der Aufbau eines touristischen Standbeins ist.

4.3.2. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Der *Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V.* (ADFC) setzt sich für die Interessen der Alltags- und Freizeitradfahrer ein und fördert die sanfte Mobilität³⁹. Anlässlich der *Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung* (IFMA) 1978, wurde der ADFC ein Jahr später in Bremen gegründet. Der Ideengeber Jan Tebbe aus Bremen war erster Vorsitzender des ADFC.

³⁹ Sanfte Mobilität bedeutet eine nachhaltige, umweltschonende und sozial verträgliche Fortbewegung. Neben der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder zu Fuß gehen, zählt auch Radfahren dazu. Abrufbar unter: <http://www.umweltberatung.at/start.asp?> (letzter Abruf: 28.01.2010).

Als Interessenvertretung der Radfahrer ist der ADFC in vielen deutschen Städten, insbesondere in der Verkehrspolitik aktiv (ADFC 2010).

Zu seinen Aufgaben gehört unter anderem die Ausarbeitung von Radrouten. So wurde der ADFC Bayern e.V. vom *Oberfranken Offensiv-Forum Zukunft Oberfranken* beauftragt, „für den Regierungsbezirk Oberfranken in Bayern zunächst ein flächendeckendes Netz von etwa 6 Fahrradrouten auszuarbeiten“ (SCHOLZ et al. 2009: 3). Anschließend fand ebenfalls durch den ADFC Bayern e.V. eine Evaluierung des oberfränkischen Radroutennetzes statt, um dessen Wirkung auf die Radfahrer einschätzen zu können. Da zur gleichen Zeit die Neugestaltung des Regnitzradwegs lief, entstand zwischen dem ADFC Bayern e.V., dem Flussparadies Franken und dem *Tourismusverband Franken* (TV Franken) eine Zusammenarbeit bezüglich des Regnitzradwegs. So begleitete I5 vom ADFC Bayern e.V., Auftragnehmer von *Oberfranken Offensiv-Forum Zukunft Oberfranken*, anschließend das Projekt Regnitz Radweg in Bezug auf die Beschilderung und Routenführung.

Des Weiteren waren die Kreisgruppen Bamberg und Forchheim am Projekt Regnitz Radweg beteiligt, indem sie mit ihrem Fachwissen vor Ort auf bestehende Defizite hingewiesen und Verbesserungsvorschläge geliefert haben.

Schon vor dem Jahr 2002 hatte der Kreisverband Forchheim die Beschilderung des Regnitzradwegs mithilfe der AOK gestaltet. Letztlich musste der die Arbeit abgeben, da sich diese für einen Verband aus Ehrenamtlichen als zu zeit- und kostenaufwendig gestaltete. Heute unterstützt der ADFC Forchheim das Projekt durch Expertenwissen, indem sie auf Mängel hinweisen und durch organisierte Radtouren versuchen, den Regnitzradweg in das Bewusstsein der lokalen Bevölkerung zu bringen. Da der ADFC Bayern e.V. und besonders der Kreisverband Forchheim an der Gestaltung des Radwegs mitgewirkt haben, gelten deren Perspektiven zur Bewertung des Projekts als äußerst relevant. Daher fand ein Gespräch mit I5 vom ADFC Bayern e.V. und ein Gruppeninterview mit I6a, I6b und I6c vom Kreisverband Forchheim statt.

Der ADFC hebt zwei wesentliche Aspekte des Regnitzradwegs hervor. Wie zuvor die Bürgermeister, betont auch der ADFC die Funktion des Radwegs als Lückenschluss. Allerdings zwischen den Flüssen Rhein und Donau und nicht wie die Bürgermeister zuvor zwischen den beiden Städten Bamberg und Nürnberg. Demzufolge wird der Radweg aus dem Blickwinkel eines Radfahrers betrachtet, der die „praktische“ Funktion, nämlich eine Verbindung von A nach B, unterstreicht. „Ein Lückenschluss von Radwegen, die in die eine Richtung nach Rotterdam und in die andere Richtung nach Budapest verlaufen“ (I6a: 1). Zudem böte er Anschluss an den Main- und den Donau-Radweg und könne zugleich von der lokalen Bevölke-

rung für alltägliche Angelegenheiten genutzt werden. Neben der Verbindungsfunktion wird folgender Aspekt besonders hervorgehoben. *„Das Projekt hatte ja eine ganz klare Aufgabe. Und zwar die kleinen Schatzkästchen in der Region, die selbst die Einheimischen zum Teil gar nicht kennen, [...] zu verbinden. Ich denke, dass ist ihm ganz gut gelungen“* (I6b: 1).

Als *„Wehrmutstropfen“* dagegen, bezeichnet I6a die Unbekanntheit des Regnitzradwegs und der regionalen Sehenswürdigkeiten bei der lokalen Bevölkerung (I6b: 1). Außerdem würden Hinweisschilder am Radweg fehlen, um auf lokale Besonderheiten aufmerksam zu machen. In diesem Zusammenhang kritisiert I6c, dass die Wasserschöpfräder nicht ausgewiesen sind. *„Als ein absolutes Highlight müssten diese Wasserschöpfräder ausgeschildert sein. [Sie] sind ein absolutes Highlight, und ich befürchte, dass wir die nicht mehr lange haben werden, da die Wasserräder von einem Verein unterhalten werden“* (I6c: 2f.).

Handlungsbedarf würde generell in einer besseren Beschilderung mit Erläuterungstafeln und Hinweisen zu Sehenswürdigkeiten, Rastplätzen oder Tourist-Infos gesehen. Auch die Beschilderung der Radwege ist immer wieder ein Thema. I5 räumt ein: *„Es ist schon so ein Problem der Region, dass verschiedene Träger Radwege basteln, und zwar wirklich viele. Und jetzt gibt es immer wieder Situationen, wo alle [Schilder] untereinander [sind]. Das wirkt unübersichtlich, und das ist auch wirklich unbefriedigend“* (I5: 5) Daher fordert der ADFC Forchheim regelmäßige Kontrollfahrten um die Sinnhaftigkeit und Überschaubarkeit der Wegweisung und Routenführung zu überprüfen. Zudem könne so einem negativen Image vorgebeugt werden (I6a,b,c). I5 nennt als Beispiel den Saale-Radweg, der aufgrund seiner unzureichenden Beschilderung einen schlechten Ruf habe. Obwohl diese überarbeitet wurde, hänge ihm das negative Bild bis heute nach.

Neben der Beschilderung sei die radtouristische Infrastruktur am Radweg ausbaufähig. Denn es fehle an Rastplätzen sowie Abstellanlagen und Schließfächern. Letzteres stelle vor allem ein Problem in Städten dar (I6a,b,c). Schließlich wird auf die Einstellung der mittelfränkischen Ansprechpartner bezüglich des Projekts Regnitz Radweg hingewiesen. Das Problem bestehe darin, dass die Initiatoren des Projekts überwiegend in Oberfranken sind, und man sich in Mittelfranken für eine Förderung des Projekts nicht verantwortlich fühle (I6a,b,c). Die Bewerbung eines Radwegs spiele überhaupt eine große Rolle. So lobt I5 die regelmäßig organisierten Veranstaltungen am Regnitzradweg in Oberfranken.

Nach Feststellung der Gesprächspartner, sei der Radweg *„hoch frequentiert“* (I6c: 4). *„Also, ich hatte schon auch den Eindruck, während ich meine Kontrollfahrten gemacht habe, dass das wirklich rege ist, was da geradelt wird, also das ist nicht wenig. Also ich glaube, dass es*

grundsätzlich einen Zuwachs im Fahrradtourismus gab, [und] ich glaube, dass der Regnitzradweg anziehender geworden ist“ (I5: 6).

Die Zielvorstellungen des Projekts Regnitz Radweg werden nach Auffassung des ADFC sowohl hinsichtlich der Lückenschlussfunktion als auch hinsichtlich der Aufgabe regionale Sehenswürdigkeiten einzubinden gut umgesetzt. Letztendlich wird eine weitere Tourismusedwicklung am Radweg positiv eingeschätzt.

4.3.3. Touristiker

Am Projekt Regnitz Radweg waren auch Personen aus der Tourismusbranche beteiligt. Ziel des Projekts ist es unter anderem, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Region Bekanntheit zu erlangen. Die Tourist-Info in Bamberg übernimmt dabei eine zentrale Rolle, da sie den Regnitzradweg speziell an Radtouristen empfehlen kann. Daher wird hierzu der Tourismusdirektor des Tourismus- und Kongressservice in Bamberg zur Situation am Regnitzradweg interviewt.

Als weiterer Experte wird ein Diplom-Geograph aus dem Bereich Wirtschaftsförderung, Tourismus und Öffentlichkeitsarbeit des Landratsamts Bamberg hinzugezogen. Seine Aufgabe bestand darin, ein Netzwerk zwischen den Akteuren, die am Projekt Regnitz Radweg beteiligt waren, herzustellen und zwischen diesen zu vermitteln. Als Referent auf Ebene der Landkreise war er besonders mit der Routenauswahl und der Beschilderung betraut. Obwohl seine Aufgaben nach Eröffnung des Radwegs größtenteils erfüllt waren, verfolgt er das Geschehen am Radweg stets aufmerksam mit und beobachtet die weitere Entwicklung des Projekts.

Die Lückenschlussfunktion zwischen dem Maintal und dem Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen wird auch von Seiten der Tourismusexperten unterstrichen. Darüber hinaus betrachten sie die Aufgabe Spaß am Radfahren mit regionalen Sehenswürdigkeiten und Speisen zu verbinden als erfüllt an. Die überregionale Einbindung der Kanalroute in das *BayernNetz* für Radfahrer und in die *Deutschlandroute 11* als Fernradweg wird positiv bewertet. Abschließend wird das überregionale Zusammenspiel zwischen den Akteuren sowie deren Diversität stark betont.

Eine Schwäche des Radwegs ist laut I4 die *„komplizierte Wegführung, die sich aus der Topographie oder der Natur heraus ergeben hat. [...] Zudem könnte die Qualitätskontrolle besser sein“* (I4: 1). Auch der fehlende Lückenschluss⁴⁰ zwischen dem Landkreis Bamberg und Forchheim müsse schnell behoben werden.

⁴⁰ Hier handelt es sich um den Teilabschnitt zwischen Buttenheim und Eggolsheim. Ein Lückenschluss mit einem straßenbegleitenden Radweg ist für 2010 geplant (TV Franken 2008).

Handlungsbedarf werde auch von den Tourismusexperten in einer zukünftig zielbewussteren Ausrichtung auf Radtouristen gesehen. So sollten unter anderem Pauschalangebote mit diversen Leistungsbündeln (Übernachtung, Radfahrer Menü, Kulturangebote) für den radinteressierten Gast angeboten werden. Zudem könnte man versuchen, Radreiseveranstalter, die sich bereits auf dem Mainradweg aufhalten, für diesen Weg zu begeistern. Ebenfalls notwendig sei ein funktionierender Radtransport, der kontinuierlich angeboten werden soll. Neben einem privaten Akteur, setzt I3, auf den *Verkehrsverbund Großraum Nürnberg* (VGN), der eine Fahrradmitnahme in Zügen und Bussen ermöglicht und dem Bamberg ab Januar 2010 angehöre.

Verbesserungsmaßnahmen seien speziell in Bamberg geplant, wo in Zukunft mehr Radabstellplätze und vor allem Gepäckschließfächer angeboten werden sollen, um Besucher der Stadt den Aufenthalt zu erleichtern. Überdies nennt I3 die Idee von Radservicestationen an Bahnhöfen oder in der Innenstadt, die sich speziell auf die Bedürfnisse von Radtouristen einstellen und dementsprechend einen Radverleih, einen Reparaturservice oder Werkzeuge zur Verfügung stellen. Mit dem Fahrradhotel *Tandem* in Bamberg gäbe es mittlerweile eine spezielle Einrichtung für die Zielgruppe der Radtouristen.

Das Projekt Regnitz Radweg stößt auch weitere Folgeprojekte an. Zum Beispiel möchte „*die Gemeinde Eggolsheim die Schleuse 94 [des] alten Ludwig-Donau-Main Kanals wieder als Denkmal zugänglich machen [...] Zudem hat die Stadt Bamberg [die] Ausstellung Lebensader Regnitz [ins Leben gerufen]*“ (I4: 4). Zuletzt erkennen beide Interviewpartner die Dringlichkeit, regelmäßig Werbekampagnen oder Aktionen zu veranstalten, um eine Bewerbung des Projekts ständig sicherzustellen.

Eine positive Entwicklung des Radtourismus sei, nach Aussagen von I3 und I4, erst in den letzten Jahren zu beobachten und auch am Regnitzradweg spürbar. Heute sollen radtouristische Angebote an Dominanz gewonnen haben und die Nachfrage in diesem Sektor sei stark spürbar. I3 ergänzt, dass die Region eine qualitativ gute Radinfrastruktur zu bieten hätte, was die Ausgangsbasis für einen funktionierenden Radtourismus darstellt. Darüber hinaus betont I4 die ökonomische Bedeutung des Radtourismus: „*Der Radtourismus ist schon eine wichtige Wirtschaftskraft. Allein durch den Mainradweg wird viel Potential abgeschöpft, da viele Gäste in der Region verweilen und Geld ausgeben*“ (I4: 3). Letztendlich trägt der Radtourismus zu einem nicht geringen Anteil zur wirtschaftlichen Entwicklung in der Region bei. Auch in Zukunft wird das Thema Radfahren im Tourismus dominieren. I3 gibt zu bedenken, dass „*ältere Menschen immer aktiver werden und das Rad [...] ein Fortbewegungsmittel [ist], das man auch im Alter noch gut benutzen kann, auch unter dem Gesundheitsaspekt*“ (I3: 3). Da-

her sei in diesem Sektor noch reichlich Ausbaupotential vorhanden. I3 betont zuletzt, dass alle touristischen Angebote, neben den Touristen, auch den Bürgern zugänglich sein sollen.

Das Projekt Regnitz Radweg wird von Seiten der Touristiker generell sehr positiv hervorgehoben und verspricht auch für zukünftige Entwicklungen viel Potential. Anhand der geplanten Maßnahmen vor allem in Bamberg wird sichtbar, wie wichtig der Sektor Radtourismus mittlerweile für die Region geworden ist.

4.3.4. Hotellerie- und Gastronomiegewerbe

Gastronomie- und Hotelleriegewerbe spielen als exogene Potentiale eine bedeutende Rolle im Radtourismus. Anhand von Gesprächen mit Vertretern dieser Branche lässt sich erforschen, ob das Projekt Regnitz Radweg zur Regionalentwicklung beiträgt. Es gilt aufzuklären, wie die Befragten die Entwicklung des Radtourismus generell in der Region einschätzen und inwiefern dieser eine zusätzliche Einnahmenquelle darstellt. Sofern Beherbergungs- und Gaststättenbetriebe dem Hotel- und Gaststättenverband angehören, wurden diese über die Ziele und Maßnahmen am Regnitzradweg informiert und zur Eröffnung des Radwegs eingeladen.

Zu Beginn der Gespräche stellt sich heraus, dass nur ein Interviewpartner den Regnitzradweg kennt. Die anderen Gesprächspartner kennen jeweils nur die Kanalroute des Radwegs, wissen aber nicht, dass diese Bestandteil des Regnitzradwegs ist.

Ein Zuwachs an Radfahrern sei, nach Aussagen aller Interviewpartner, zwischen den Monaten Mai und September und besonders während der bundesweiten Sommerferien festzustellen. I8 und I9 geben an, vorwiegend größere Gruppen und Paare als Übernachtungsgäste zu beherbergen, die durchschnittlich ein bis drei Tage bleiben. I7 erkennt generell eine positive Entwicklung im Bereich von Radfahren. Seine Gaststätte wird sowohl von Radfahrern aus der Gegend als auch von Radtouristen in den letzten Jahren vermehrt aufgesucht. Er schätzt ihren Anteil auf etwa 60%, wovon auswärtige Radfahrer circa zehn Prozent ausmachen. Vor allem während der bundesweiten Sommerferien ist der Anteil an Radfahrern groß. „*Danach ist schon ein Abklingen zu spüren*“ (I7: 1). Im Gegensatz zum Hotelbetrieb stellt I7 einen hohen Familienanteil fest.

An die Zielgruppe der Radfahrer haben sich sowohl die Hotelbetriebe als auch der Gastronomiebetrieb angepasst. Die Hotelbetriebe sind mit fahrradfreundlichen Gütesiegeln ausgezeichnet oder betreiben einen hoteleigenen Radverleih. Der Gaststättenbetrieb versucht durch geänderte Öffnungszeiten und Speiseangebote den Radfahrern entgegenzukommen.

Alle drei Betriebe geben an, dass die Radfahrer in den Sommermonaten eine zusätzliche Einnahmequelle darstellen.

Anhand der Gespräche wird deutlich, dass die Befragten mit dem Projekt Regnitz Radweg kaum vertraut sind. Die mangelnde Einbindung von Gastronomie- und Hotelbetrieben ist auch während der übrigen Expertengespräche immer wieder ein Diskussionspunkt. I7 aus dem Gastronomiebereich bittet daher um eine bessere Informiertheit. Dennoch stellt sich die Frage, inwieweit wirklich Interesse und vor allem Zeit seitens der Gastronomen besteht, sich mit dem Regnitzradweg, seinen Herausforderungen und Chancen auseinanderzusetzen. Anlass der kritischen Hinterfragung hierbei ist, dass die Regnitzradweg-Broschüre in diesem Fall vorlag, aber anscheinend keine genauere Betrachtung dieser stattfand.

Obwohl sich die Hotelbetriebe, nach eigenen Angaben, an die Bedürfnisse der Radtouristen angepasst haben, ist nach deren Aussage, eine weitere Ausrichtung auf diese Zielgruppe aus zeitlichen und finanziellen Gründen nicht geplant. Beobachtungen⁴¹ während des Gesprächs bestärken diese Aussagen zusätzlich. Demnach stellen Tagungs- und Konferenzgäste die eigentliche Zielgruppe dar.

Es bleibt festzuhalten, dass größere Betriebe keine wesentlichen Anstrengungen unternehmen, um sich verstärkt auf die Zielgruppe Radfahrer einzustellen. Hier scheinen die Radfahrer nur einen geringen Anteil der Klientel auszumachen. Für kleinere Betriebe spielen Radfahrer dagegen eine weitaus größere Rolle und scheinen eine wichtige Zielgruppe besonders während der Sommermonate zu sein. Die Studie „Evaluierung Radroutennetz Oberfranken“ hat ebenfalls Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe zur Entwicklung des Radtourismus und deren wirtschaftlichen Impulse durchgeführt. Die Ergebnisse stimmen mit den vorliegenden überein (SCHOLZ et al. 2009).

4.3.5. Fahrradladen

Neben Übernachtungs- und Verpflegungsmöglichkeiten können auch Fahrradläden eine wichtige Rolle für den Radtourist darstellen. Sei es um einen Reparaturservice in Anspruch nehmen zu müssen oder um sich ein Fahrrad ausleihen zu wollen. Die Radläden in der Nähe des Regnitzradwegs wurden in die Regnitzradweg-Broschüre mit aufgenommen, um den Radfahrern aufzuzeigen, wohin sie sich gegebenenfalls hinwenden müssen. Um einen Eindruck zu erhalten wie diese Branche die Entwicklung des Radtourismus erlebt, wird diesbezüglich I10 von einem Radladen in Hirschaid befragt. Neben dem Verkauf und Verleih von Fahrrädern, bietet er einen Reparaturservice an.

I10 bemerkt generell einen positiven Trend im Sektor Radtourismus. Erstens habe er eine erhöhte Nachfrage an Leihrädern festgestellt, weshalb er bereits seinen Bestand aufgestockt

⁴¹ Es handelt sich vorwiegend um Tagungs- und Konferenzgäste. Zudem werden die Räumlichkeiten überwiegend für Veranstaltungen wie Familienfeiern, größere Gesellschaften und Seminare genutzt.

hat, um den neuen Anfragen gerecht zu werden. Zweitens belege nach seiner Wahrnehmung der gestiegene Verkauf von Fahrrädern das Interesse am Radfahren. Drittens könne er eine verstärkte Nachfrage an organisierten Radtouren verzeichnen, die er anbietet. Er berichtet, dass sich der wachsende Radfahrtrend erst innerhalb der letzten drei Jahre gezeigt habe. Diese Entwicklung führe er darauf zurück, dass in der Region generell viele Radwege ausgebaut und verbessert worden sind.

Während der Radfahrersaison von April bis Oktober erfahre er besonders im Leihradbereich eine erhöhte Nachfrage. Er beobachtet, dass hauptsächlich Gruppen Leihräder mieten. Aufgrund der stark gestiegenen Nachfrage in diesem Bereich profitiere I10 deutlich von den Radtouristen.

4.4. Gegenüberstellung der Ergebnisse der qualitativen und quantitativen Untersuchung

Abschließend werden die Ergebnisse der quantitativen Methode und der qualitativen Methode zusammengefasst und gegenübergestellt. Die Gegenüberstellung erfolgt anhand der drei Kriterien, die bereits bei der Auswertung der quantitativen Ergebnisse Anwendung fanden. Dieses Vorgehen lässt sich dadurch erklären, dass bei allen Experten- und Laieninterviews auch – wie bei der Radfahrerbefragung – nach der Bewertung des Radwegs und nach der Einschätzung der wirtschaftlichen Effekte des Radtourismus gefragt wurde. In den Gesprächen mit den Hotel- und Gaststättenbesitzern wurde zusätzlich auf die soziodemographischen Merkmale der Radfahrer eingegangen. Daher ist es sinnvoll eine Gegenüberstellung anhand der bereits bekannten Kriterien vorzunehmen.

4.4.1. Soziodemographische Merkmale der Radfahrer

Die Befragung der Radfahrer hat ergeben, dass der durchschnittliche Radfahrer aus dem Landkreis oder der Stadt Bamberg kommt, zwischen 40 und 69 Jahre alt und überwiegend in einer Gruppe oder mit einem weiteren Radfahrer (als „Paar“) unterwegs ist. Dieses Ergebnis wird von Seiten der Laieninterviews bestätigt. I10 vom Radladen gibt an, dass seine Kundschaft meist über 50 Jahre und in Gruppen unterwegs ist (I10: 2). Auch im Hotelgewerbe besteht eine Nachfrage überwiegend durch ältere Radfahrer, die mit einem Partner oder in einer Gruppe unterwegs sind (I9: 1). Allerdings zeigt die Befragung der Radfahrer auch, dass je nach Erhebungszeitraum die soziodemographischen Merkmale abweichen. In der Ferienzeit ist der Anteil jüngerer Radfahrer größer und auch der Familienanteil mit Kindern ist wesentlich höher. Dieses Ergebnis wird besonders durch I7 aus der Gastronomiebranche bestätigt. Er gibt an, hauptsächlich in den Sommerferien einen erhöhten Familienanteil festzustellen (I7:

1). Aber auch der Radladenbesitzer bemerkt, dass er in den Sommerferien vermehrt von Familien aufgesucht wird (I10: 2)

Die Herkunft der Radfahrer wurde ausschließlich mithilfe der Radfahrerbefragung ermittelt, da die Laien in der Regel nicht wissen, woher ein Kunde oder Gast stammt. Auch hier ergibt sich ein Unterschied hinsichtlich des Befragungszeitraums. In den Sommerferien ist der Anteil nicht-einheimischer Radfahrer etwas höher als außerhalb der Ferienzeit. Dennoch dominiert sowohl in den Ferien als auch außerhalb der Ferien der Anteil der Radfahrer aus Ober- oder Mittelfranken erheblich.

Die Ergebnisse beider Erhebungsmethoden zeigen eine Übereinstimmung und verdeutlichen, dass die Soziodemographie der Radfahrer je nach Jahreszeit variiert. Die Resultate spiegeln sich auch im Reiseverhalten der Deutschen im Allgemeinen wider. Schließlich spricht man auch von einer Hauptsaison, in welcher die gesamten Sommerschulferien der Bundesrepublik liegen. In dieser Zeit sind die Aktivitäten in Urlaub und Freizeit besonders bei Familien mit Kindern, welche sich an den Ferien orientieren müssen, erhöht. In der Nebensaison dagegen findet man Personen vor, die nicht an die Ferienzeit wegen Kindern oder der Arbeit gebunden sind. Diese Tatsache drückt sich auch in der vorliegenden Untersuchung aus.

Darüber hinaus lässt sich aus den Ergebnissen sowie aus Beobachtungen der Radfahrertyp ermitteln. Auf der Talroute sind vorwiegend Familien oder ältere Radfahrer anzutreffen. Die älteren Radfahrer sind entweder in einer Gruppe oder in Begleitung eines weiteren Radfahrers (Paar) unterwegs. Auf der Kanalroute werden die gerade genannten Radfahrertypen um den Typ des Sportradfahrers ergänzt. Beobachtungen zeigen, dass die Route direkt am Kanal besonders bei Rennradfahrern beliebt ist. Aber auch der Anteil an Mountainbikefahrern ist beachtlich. Die Kanalroute wird bezüglich ihrer sehr guten Eignung für Rennradfahrer in Fahrradprospekten wie der Broschüre „Deutschland per Rad entdecken“ vom ADFC empfohlen.

Nach Einschätzung der Experten in der Tourismusbranche wird in Zukunft der Anteil älterer Personen stark zunehmen, da dieser immer aktiver werden (I3: 2). In diesem Fall müssen wiederum spezifische und differenzierte – im Vergleich zu Familien etwa - Bedürfnisse und Erwartungen zufrieden gestellt werden. So schlägt I3 aus der Tourismusbranche vor vermehrt Pauschalangebote anzubieten (I3: 2).. Allerdings zeigt die vorliegende Untersuchung der Radfahrer wie auch weitere für die Untersuchung hinzugezogene Fahrradstudien, dass solche Angebote kaum auf Nachfrage stoßen. Dies könnte daran liegen, dass der Radfahrer an sich gerne spontan handelt und sich nicht auf bestimmte Strecken oder Übernachtungsorte festlegen möchte. Darüber hinaus kann auch ein finanzieller Aspekt ausschlaggebend sein. Allerdings könnte, meiner Ansicht nach, das Angebot organisierter Touren bei der Zielgruppe älterer

Radfahrer auf Interesse stoßen, da durch dieses eine sichere und „stressfreie“ Durchführung gewährleistet ist.

4.4.2. Wahrnehmung und Bewertung des Radwegs

Eine Gegenüberstellung der beiden Erhebungsmethoden in der Kategorie „Wahrnehmung und Bewertung“ muss hier unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Schwerpunktsetzung erfolgen. Die Radfahrer sollten direkt den Radweg sowie das Angebot am Radweg bewerten, wohingegen die Experten und Laien selbständig entscheiden konnten, welche Aspekte sie bei der Bewertung des Radwegs hervorheben. Allerdings hatten die Radfahrer am Ende der Befragung die Möglichkeit den Radweg in Form von Anmerkungen zu bewerten.

Sowohl bei den Radfahrern als auch den Experten und Laien ist die Frage nach der Bekanntheit des Radwegs identisch. Die Mehrheit der Radfahrer mit zwei Dritteln bejaht diese Frage. Auch die Experten beantworten die Frage positiv. Die Laien aus der Gastronomie- und Hotelierbranche dagegen, kennen den Radweg nur zum Teil.

Die Einschätzung von I6a, dass der Radweg unter der lokalen Bevölkerung oft nicht so bekannt wäre wie gewünscht, muss hier angesichts des Ergebnisses der Radfahrerbefragung widerlegt werden (I6a: 1). Die regelmäßig organisierten Veranstaltungen im Regnitztal und Aktivitäten auf dem Radweg, welche von den Experten sehr positiv hervorgehoben wurden, scheinen ihre Wirkung bezüglich einer „Bekanntmachung“ des Radwegs zu zeigen.

Allerdings zeigt die Untersuchung auch, dass die Mehrheit der Radfahrer aus Oberfranken beziehungsweise aus dem Landkreis oder der Stadt Bamberg stammt. Besucher aus anderen Regionen machen dagegen einen geringen Anteil aus. Mithilfe der vorliegenden Erkenntnisse zu den Herkunftsregionen der Radfahrer ist es möglich, gezielt in diesen für den Radweg zu werben. Beispielsweise wäre es sinnvoll Besucher aus „Nachbarregionen“ anzusprechen, da aufgrund der Nähe eine größere Wahrscheinlichkeit gegeben ist diese für das Regnitztal und den Radweg zu gewinnen.

Die Radfahrer bewerten den Radweg hinsichtlich seiner Routenführung, Beschilderung und Wegbeschaffenheit. Am besten schneidet die Kategorie Routenführung ab. 80% der Radfahrer bewerten diese als „sehr gut“ oder „gut“. Die Routenführung wird auch von Seiten der Experten positiv bewertet. Die Kategorien Wegbeschaffenheit und Beschilderung werden, trotz positiver Bewertung, oftmals hinsichtlich der Schlaglöcher und Schotterwege sowie der Unübersichtlichkeit der Schilder durch die Radfahrer kritisiert. Die Vielzahl an Beschilderungssystemen für unterschiedliche Radwege wird auch von den Experten als problematisch angesehen (I5: 5). Genauso das Fehlen von Hinweisschildern auf Sehenswürdigkeiten. In der

Tat zeigt die Radfahrerbefragung, dass entweder „Fähre“ oder „Schleusen“ als Besichtigungsgrund angegeben werden. Historische Relikte wie Wasserschöpfräder, der Altarm in den Buger Wiesen oder der Werkkanal bei Altendorf werden nicht genannt. Eine bessere Informiertheit und Wegweisung könnten hier Abhilfe schaffen. I2 kündigt an, die geschotterten Wege durch „eine feste Decke“ zu ersetzen (I2: 1).

Aus den Anmerkungen der Radfahrer geht hervor, dass die Infrastruktur am Radweg optimiert werden sollte. Zum Beispiel fehlen Rastplätze oder weitere Bademöglichkeiten an der Regnitz. Aber auch der Radweg weist ein paar Mängel auf. Hier wird unter anderem eine Absenkung des Radwegs⁴² genannt. Es fällt auf, dass von Seiten der Experten zwar Verbesserungen an der radtouristischen Infrastruktur vorgenommen werden wollen, diese aber vornehmlich in Ortschaften oder in Städten geplant sind (I3: 4 und I1:2f.). Diese Betrachtung zeigt, dass regelmäßige Kontrollfahrten durch die Experten selbst notwendig sind, um auf die Probleme mit denen ein Radfahrer konfrontiert ist aufmerksam zu werden.

4.4.3. Wirtschaftliche Impulse des Radtourismus auf die Region

Der Bereich Gastronomie- und Hotelgewerbe wurde sowohl anhand der Radfahrerbefragung als auch anhand der Laiengespräche untersucht. Gastronomiebetriebe werden am Tag der Befragung von 67% der Radfahrer aufgesucht, was eine hohe Nachfrage anzeigt. I7 bekräftigt dieses Ergebnis durch seine Aussage, dass in den letzten Jahren einen verstärkten Zuwachs an Radfahrern festzustellen sei.

Übernachtungen werden nur von wenigen Radfahrern am Tag der Befragung geplant. In Gesprächen mit Hotelbesitzern wird deutlich, dass zwar eine Nachfrage von Radfahrern vorhanden ist, diese aber nur einen geringen Anteil an der Gesamtzahl der Übernachtungen ausmachen (I8 und I9). Aufschlussreich ist die Tatsache, dass die befragten Hotelbesitzer keinen Wert auf zusätzliche Einnahmen durch Radtouristen zu legen scheinen, da eine hohe Nachfrage und Auslastung durch andere Zielgruppen gegeben ist. Von wirtschaftlicher Seite betrachtet haben sich diese Betriebe bereits in der Region etabliert und sind auf touristische Nachfrage nicht angewiesen.

Eine Widersprüchlichkeit ergibt sich bei der Gegenüberstellung des Gesprächs mit dem Radladenbesitzer und dem Ergebnis der Radfahrerbefragung hinsichtlich der Frage nach einem Leihrad. Während der Radladenbesitzer seinen Leihradbestand aufgrund einer stark gewachsenen Nachfrage aufstocken musste, hat nur eine Person der Regnitz-Radfahrer (191 Personen) ein Leihrad gemietet. I 10 kann also nicht durch die Radfahrer des Regnitzradwegs allei-

⁴² Eine Absenkung befindet sich am Ortsausgang bei Hirschaid auf Höhe der Eisenbahn.

ne einen positiven Umsatz erzielen. Hier wird offensichtlich, dass die Gesamtheit der Radtouristen in der Region berücksichtigt werden muss. Diese Schlussfolgerung gilt es generell bei der Betrachtung der ökonomischen Impulse des Radtourismus auf dem Regnitzradweg zu beachten. Es ist schwer abzuschätzen, ob der Regnitzradweg in der Lage ist, alleine so viel wirtschaftliches Potential zu entwickeln, dass dieses für die Region spürbar wird. Vielmehr ist anzunehmen, dass der positive Trend des Radfahrens insgesamt berücksichtigt werden muss und in seiner Gesamtheit einen Beitrag zur Regionalentwicklung leisten kann. Da der Regnitzradweg aber zu den beliebtesten Radwegen in der Region gehört, ist durchaus davon auszugehen, dass dieser einen bedeutenden Anteil dazu beiträgt.

5. Abschließende Betrachtung

5.1. Zusammenfassung der Arbeit und Stellungnahme zu den Fragestellungen

Die anfangs diskutierte Problemstellung hat die Frage aufgeworfen, in welcher Hinsicht Tourismus einen Beitrag zur Lösung wirtschaftlicher Probleme in ländlichen Räumen leisten kann. In der Tat stellt der Fremdenverkehr noch heute eine unbestrittene Wachstumsbranche dar, von welcher auch der ländliche Raum zu profitieren versucht. Zu Beginn war der Tourismus als eine Art „Kompensationsmittel“ für wegfallende landwirtschaftliche Betriebe gedacht, später auch um Abwanderungsprozessen und somit einem vollständigen Verfall ländlicher Siedlungsstrukturen entgegenzuwirken. Mit der Einrichtung des Projekts Flussparadies Franken soll, neben naturschutzfachlichen Belangen, ebenso der Tourismus gefördert werden, um zusätzliche Verdienstmöglichkeiten zu schaffen (WWA 2003). Um die Entwicklungsprozesse im ländlichen Raum zu untersuchen, ist aus der Sicht HENKEL's (2004), gerade das Fach der Geographie als Raumwissenschaft geeignet. Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist es herauszufinden, inwieweit das Projekt „Flussparadies- Franken“ unter besonderer Berücksichtigung des Folgeprojekts Regnitz Radweg zu einer regionalen Entwicklung beitragen kann. Richtungslenkend waren hierbei die Untersuchungen zu den ökonomischen Effekten des Radtourismus, zu der Zielgruppe der Radfahrer sowie zu deren Wahrnehmung und Bewertung des Regnitzradwegs.

Neben den touristischen Belangen, müssen aber auch die Interessen des Naturschutzes vertreten werden. Hierbei helfen die raumplanerischen Vorgaben und Zielsetzungen des LEP, des LEK oder des Regionalplans der Region Oberfranken-West und unterstützen das Projekt Flussparadies Franken bei der Umsetzung zu einem Natur- und Erholungsraum. Dies geschieht in Form von Renaturierungsmaßnahmen und Folgeprojekten wie etwa dem Regnitz Radweg.

Um einen touristischen Gunstraum darzustellen, müssen zunächst mehrere Voraussetzungen erfüllt sein. Zum einen werden endogene und exogene Potentiale als touristische Basis verstanden. Zum anderen spielen Alleinstellungsmerkmale wie die Stadt Bamberg beispielsweise eine wesentliche Rolle. Da der Untersuchungsraum des Projekts Flussparadies Franken Teil der Entwicklungsachse Forchheim-Bamberg-Bad Staffelstein-Coburg-Bad Rodach ist und diese bereits eine positive Tourismusedwicklung verzeichnet, sind vorerst gute Ausgangsbedingungen geschaffen. Das Regnitztal als Fokus der vorliegenden Arbeit liegt zwischen bereits touristisch erschlossenen Erholungsregionen. Deshalb ist es wichtig regionale Stärken zu identifizieren und diese gegebenenfalls in Wert zu setzen, um sich gegenüber den anderen Regionen abzugrenzen. Dementsprechend haben die beteiligten Akteure des Projekts Regnitz Radweg ein gemeinsames Leitbild erarbeitet, um sich an gleichen Zielsetzungen zu orientieren. Infolgedessen wurden die erkannten endogenen und exogenen Stärken der Region an die bereits vorhandene Talroute des Regnitzradwegs angebunden. Diese wurde zusätzlich hinsichtlich ihrer Beschilderung und Routenführung überarbeitet und verbessert. Durch die Herausarbeitung regionaler Potentiale und deren Anbindung an eine bereits verfügbare infrastrukturelle Einrichtung wurden bereits vorhandene endogene und exogene Stärken der Region miteinander in Verbindung gebracht und aufgewertet. Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit unter den Akteuren und mit der Bevölkerung erfolgreich gewesen. Abschließend bleibt festzuhalten, dass das Projekt Regnitz Radweg als ein positives Beispiel für eine hervorragende und überregionale Zusammenarbeit unterschiedlicher Akteure angesehen werden kann. Des Weiteren wird anhand der Untersuchungsergebnisse deutlich, dass die Zielsetzungen umgesetzt werden konnten beziehungsweise sich in eine positive Richtung entwickeln. Der Beitrag zur Regionalentwicklung muss unter Vorbehalt betrachtet werden. Es ist anzunehmen, dass der Regnitzradweg als kleinste Maßstabsebene eine untergeordnete Rolle als „Wirtschaftskraft“ in der Region spielt. Auch wenn die Radfahrerbefragung beispielsweise eine hohe Nachfrage im Gastronomiegewerbe herausgearbeitet hat und dieses Ergebnis zusätzlich durch einen Gastronom bestätigt wurde, sind diese Ergebnisse schwer einzuschätzen, da bisher keine Vergleichswerte zum Radtourismus am Regnitzradweg vorliegen. Stattdessen ist davon auszugehen, dass der gesamte Radtourismus als mittlere Maßstabsebene im Regnitztal einen spürbaren ökonomischen Effekt auf die Region ausübt. Die letzte umfassende Ebene stellt das Projekt Flussparadies Franken dar, welches sicherlich in der Lage ist ganzheitlich einen Beitrag zur Regionalentwicklung im ländlichen Raum zu leisten. Die Untersuchung des Projekts Regnitz Radweg spiegelt demnach einen kleinen Ausschnitt des Gesamtvorhabens Flussparadies Franken wider.

Im folgenden werden die anfangs aufgeführten Fragestellungen erneut aufgegriffen und eine kurze Stellungnahme zu diesen gegeben.

1) Welche Faktoren haben für eine Überarbeitung des Regnitzradwegs gesprochen?

Ausschlaggebend waren die bereits vorhandenen endogenen als auch exogenen Potentiale in der Region. Eine Herausarbeitung regionaler Besonderheiten hat dies nochmals zum Ausdruck gebracht. Somit waren gute Ausgangsbedingungen gegeben, um das Regnitztal radtouristisch zu erschließen. Für das Gelingen des Vorhabens waren die Beteiligung und das Zusammenspiel der Akteure maßgebend. Da gleiche Zielvorstellungen zu Grunde lagen, konnte die Inwertsetzung des Regnitztals und die Neugestaltung des Regnitzradwegs umgesetzt werden. Zudem konnten durch das Projekt mehrerer Funktionen im Sinne von Verbindungs- und Lückenschlussaufgaben erfüllt werden. Die Ausbildung einer eigenständigen Identität des Regnitztals zwischen den bereits erfolgreich erschlossenen Erholungsregionen stand dabei im Vordergrund. Des Weiteren galt es, eine Verbindung zwischen den beiden Städten Bamberg und Nürnberg herzustellen sowie eine Transferfunktion zu anderen Radwegen wie etwa dem Main- oder Donauradweg einzurichten. Mithilfe des Konzepts des Radtourismus lassen sich diese Ziele gut umsetzen und gleichzeitig die regionale Wirtschaft ankurbeln.

2) Wie stellen sich die raumplanerischen Vorgaben und Entwicklungsziele für den Raum dar?

Hierzu werden vom Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und dem Landschaftsentwicklungskonzept (LEK 4) der Region Oberfranken-West konkrete Vorgaben gemacht, die sich durch die Projekte Flussparadies Franken und Regnitz Radweg gezielt umsetzen lassen. So schreibt das LEP vor endogene Potentiale zu aktivieren, um eine nachhaltige Entwicklung zu gewährleisten. Außerdem setzt es fest, dass Flusslandschaften erhalten beziehungsweise zu intakten Ökosystemen renaturiert werden müssen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Tourismuswirtschaft soll zudem ausgebaut werden. Das LEK 4 stellt daher fest, dass das Main- und Regnitztal als Entwicklungsachse in den Bereichen Naturschutz und Erholung wichtige Aufgaben zu erfüllen haben, welche durch die Projekte angestrebt und teilweise schon erfolgreich umgesetzt werden.

3) Zufriedenheit: Haben sich die an den Standort gestellten Erwartungen erfüllt?

- a. Wie stellt sich die Häufigkeitsverteilung zwischen einheimischen und auswärtigen Radfahrern dar?

Die Untersuchungsergebnisse stellen den hohen Anteil einheimischer Radfahrer gegenüber auswärtigen klar heraus. In den Sommerferien ist der Anteil von Touristen etwas höher.

- b. Wird der Regnitzradweg als solcher von den Radfahrern überhaupt wahrgenommen?

Das Ergebnis fällt diesbezüglich sehr positiv aus, da der Mehrheit mit knapp 70% bewusst ist, auf dem Regnitzradweg unterwegs zu sein beziehungsweise diesen bewusst befährt.

- c. Wie wird der Radweg hinsichtlich Routenführung, Beschilderung und Wegbeschaffenheit nach seiner Neugestaltung von den Radfahrern bewertet?

Auch hier ist das Ergebnis positiv. Vor allem die Kategorie „Routenführung“ und „Wegbeschaffenheit“ werden mit 84% und 71% sehr gut bewertet. Die Kategorie „Beschilderung“ wird zwar noch von 55% gut beziehungsweise sehr gut bewertet, erhält aber auch einige kritische Anmerkungen.

- d. Aus welchen unterschiedlichen Blickwinkeln findet eine Bewertung der Experten und Laien statt?

Die Bürgermeister sehen im Radweg eine zusätzliche Chance, Touristen in die jeweiligen Kommunen zu bringen. Die Experten des ADFC loben den Radweg hinsichtlich seiner Verbindungsfunktion. Touristiker dagegen sehen die gesamte Entwicklung im Bereich des Raddtourismus sowie dessen wirtschaftliche Abschöpfung sehr positiv und möchten daher den Sektor Raddtourismus weiter ausbauen. Die Dienstleistungsanbieter der Gastronomie und des Radladens bewerten den Radweg sehr positiv, da Raddtouristen eine zusätzliche Einkommensquelle bedeuten. Im Hotelgewerbe wird der Radweg eher mit Gleichgültigkeit betrachtet.

- e. Kann der Raddtourismus am Regnitzradweg wirtschaftliche Impulse setzen?

Obwohl dies im Dienstleistungsbereich eindeutig bejaht wird und durch die Radfahrerbefragung eine sehr hohe Nachfrage im Gastronomiebereich erkennbar ist, bleibt es dennoch schwierig abzuschätzen, wie groß der Einfluss des Regnitzradwegs auf die Wirtschaft in der Region tatsächlich ist. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der gesamte Raddtourismus einen durchaus bedeutenden Einfluss auf die regionale Ökonomie ausübt, zu dem der Raddtourismus am Regnitzradweg beiträgt.

5.2. Handlungsempfehlungen

Anhand der gewonnenen Erkenntnisse können folgende Handlungsempfehlungen gegeben werden, in welchen die Verbesserungsvorschläge aus den Radfahrerbefragungen und den Experten- und Laieninterviews einfließen.

Beschilderung

Die Überarbeitung der Beschilderung am Regnitzradweg ist überwiegend gut gelungen. Anhand der Radfahrerbefragung konnten dennoch einige Lücken aufgedeckt werden, die jetzt im Folgenden angesprochen werden. Ein Problem stellt vor allem die Vielzahl unterschiedlicher Schilder anderer Routen dar, wodurch das ganze Beschilderungssystem verwirrend und unübersichtlich wirkt. Hier muss allerdings gesagt werden, dass die Überarbeitung der Beschilderung des Regnitzradwegs nach den **Richtlinien der FGSV** erfolgte, wie Abbildung 43 veranschaulicht.

Abbildung 43: Beschilderung nach Richtlinien der FGSV auf dem Regnitzradweg



Zukünftig sollten alle Radwegbeschilderungen nach den Vorgaben der FGSV, wie nachfolgend kurz erläutert, überarbeitet werden: Radwege werden separat von übrigen Freizeitwegen ausgewiesen. Es gibt ein Vollschild, welches Zielorte, Entfernungen und über Piktogramme touristische Informationen (Museen, Gastronomie) nennt (siehe Abbildung 43).

Quelle www.flussparadies-franken.de/ (2009)

Dem teilweise vorhandenen Schilderwald kann mithilfe einer **integrierten Beschilderung** vorgebeugt werden. Informationen zu Routen und Touren werden mit der Zielwegweisung zu Orten und Sehenswürdigkeiten in einem System zusammengefasst. Da sich die Interessen der

Radfahrer sehr vielfältig gestalten, sind Querbezüge in der Beschilderung wünschenswert. Bei einer Beschilderung nach FGSV-Standard bedeutet dies eine Verlagerung des Fahrradsymbols in das anhängte Kurzschild. Ansonsten bleiben die Vorgaben des FGSV erhalten (DTV 2009: 25).

Beschädigungen von Schildern durch Vandalismus oder durch landwirtschaftliche Geräte sind auf dem Regnitzradweg des Öfteren vorzufinden. Hier kann durch regelmäßige **Kontrollfahrten** entgegengewirkt werden. Auf der Talroute sollte das Schild, welches von Strullendorf aus kommend zur Fähre verweist (auf Höhe der Bundesstrasse B 505) verbessert werden. Obwohl es als Hinweis auf die Fähre eine wichtige Rolle spielt, befindet es sich nur knapp über dem Boden und wird daher schlecht wahrgenommen. Somit sollte es deutlicher und mit einer klaren Beschriftung angebracht werden. Als sehr wichtig gelten **Orts- oder Infotafeln**, die daher öfters aufgestellt werden sollten. Ortstafeln geben Auskunft über wichtige und sehenswerte Einrichtungen, deren Öffnungszeiten, wichtige Kontaktadressen sowie Übersichtspläne. Dadurch werden die Radfahrer direkt in die Orte geleitet und erhalten Anregungen zu Gaststättenbesuche und Besichtigungsmöglichkeiten. Außerdem müssen vermehrt **Hinweisschilder**, welche auf Sehenswürdigkeiten verweisen, angebracht werden. Zwischen Hausen und Nürnberg fehlen **Informationstafeln**, die ergänzt werden sollten. Abschließen ist anzumerken, dass zukünftig **Warnschilder** auf Baustellen im Voraus aufmerksam machen sollten und bestenfalls die lokale Presse über diese informieren sollte.

Generell ist es wichtig Beschilderungen einheitlich und über Zuständigkeitsbereiche hinweg anzubringen sowie eine durchgehende und stimmige Informationskette zu gewährleisten. Von der Autobahnausfahrt, dem Bahnhof, der Beschilderung des Radwegs selbst bis hin zur Internetpräsentation oder Kartenmaterial.

Routenführung und Wegbeschaffenheit

In Bezug auf die Routenführung ist es wichtig den fehlenden **Lückenschluss** zwischen Buttenheim und Eggolsheim (Unterstürmig) vorzunehmen. Dieser ist nach Angaben der Regnitzradweg-Broschüre für 2010 vorgesehen. Ansonsten ist die Wegführung durch das **Industriegebiet** nicht optimal. Hier sollte nach möglichen Alternativen gesucht werden. **Bademöglichkeiten** gelten als absolut beliebt unter den Radfahrern. So wäre die Einrichtung weiterer Badestellen zu überlegen. Auch Baggerseen könnten durch eine Beschilderung ausgewiesen werden, selbst wenn diese etwas abseits vom Radweg liegen.

Auf Teilabschnitten des Regnitzradwegs treten immer wieder **Belagsdefizite** auf. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um das Auftreten von Schlaglöchern und Schotter. Schlaglöcher

müssen beseitigt werden und im Fall der Schotterwege ist eine Abwägung zwischen einer erhöhten Unfallgefahr und „ökologischen Eingriffen“ vorzunehmen. Verbesserungswürdig ist besonders der Teilabschnitt, von dem Föhrenschild auf Höhe der Bundesstrasse B 505 (bei Beschilderung erwähnt) bis hin zur Fähre. Da dieses Stück eine hohe Frequenz an Radfahrern aufweist, sollte dieses unbedingt ausgebessert werden.

Radtouristische Infrastruktur

Am Regnitzradweg direkt sollten zusätzlich **Rastplätze** und **Sitzgelegenheiten** mit **Radabstellmöglichkeiten** angebracht werden. Da der Radweg besonders von Familien mit kleinen Kindern und älteren Radfahrern befahren wird sind Möglichkeiten zum Pausieren sehr wichtig. Zudem dienen sie dazu sich zwischendurch und abseits vom Radweg zu stärken oder zu erholen. Genauso wichtig sind radfahrerfreundliche **Unterkünfte**. Zwischen Forchheim und Nürnberg ist, nach Angaben der Regnitzradweg-Broschüre, die Auswahl sehr gering. Hier sollte Abhilfe geschaffen werden beziehungsweise vorhandene Übernachtungsmöglichkeiten in der Broschüre aufgenommen werden. Auch **Campingplätze** sind entlang des Radwegs kaum vorhanden. Dabei würden diese eine schöne Alternative zu Hotels oder Pensionen, gerade für Familien darstellen.

Ein weiteres Problem wird an der Schleuse bei Strullendorf genannt. Hier kritisieren Radfahrer, ihr Rad über eine Treppe auf den Radweg tragen zu müssen. Eine **Fahrradschiene** könnte hier Erleichterung schaffen.

Weitere Handlungsmaßnahmen gilt es an Bahnhöfen zu ergreifen. Hier sollte die Handhabe eines Fahrrads durch ebenerdige Rampen oder Radschienen erleichtert werden. Auch sollten Bahnhöfe an das Radwegenetz eingebunden sein. Darüber hinaus könnten in größeren Städten wie Bamberg, Erlangen oder Nürnberg **Radservicestationen** eingerichtet werden, mit dem Ziel auf jegliche Bedürfnisse der Zielgruppe einzugehen. Neben der sicheren Aufbewahrung des Rads (Abstellanlagen) als auch des Gepäcks (Schließfächer) sowie einem Reparaturservice und Fahrradverleih, sollte es ebenso möglich sein auf Werkzeug oder Fahrradersatzteile zurückgreifen zu können. Hilfreich sind besonders Schlauchautomaten, die außerhalb der Öffnungszeiten genutzt werden können.

Einer intakten Infrastruktur wird eine hohe Bedeutung zugemessen, da sie über das Wohlbefinden der Radfahrer und somit über das Image des Radwegs bestimmt.

Gastronomiebetriebe⁴³

⁴³ Zu Beherbergungsbetrieben werden keine Empfehlungen gemacht, da die befragten Betriebe bereits zertifiziert sind und nach Angaben der Gesprächspartner eine weitere Spezialisierung auf die Zielgruppe Radfahrer nicht

Radwege werden durch ein attraktives Angebot an Gastronomiebetrieben zusätzlich positiv wahrgenommen und in Erinnerung behalten. Gerade die Landgastronomie lebt von den Ortsansässigen und Ausflüglern (wozu auch Radfahrer gehören), kann aber durch eine gezielte Ansprache der Radtouristen zusätzliche Nachfrage generieren. Dazu sind folgende Handlungsfelder von Bedeutung. Die Entscheidende Rolle spielt der **Zugang** und die **Information** zum Betrieb. Informationen zu Öffnungszeiten, Entfernungen und Speiseangeboten sollten sich in der Beschilderung, auf Übersichtstafeln und in Prospekten widerspiegeln. Außerdem ist die betriebliche **Ausrichtung** auf die Bedürfnisse der Radfahrer wichtig. **Abstellmöglichkeiten** sind für die Radfahrer von Vorteil und signalisieren zusätzlich, wo Radfahrer willkommen sind. Auch auf Radfahrer abgestimmte **Speisen** und **Getränke**, **Serviceleistungen** wie die Bereitstellung von Werkzeug, Kartenmaterial, ÖPNV-Fahrpläne oder die Erstellung eigener Pauschalangebote sprechen die Zielgruppe der Radfahrer an. Für den Gastronomiebereich gibt es –wie im Beherbergungsbereich– auch **Gütesiegel**.

Marketing und Koordination

Marketingmaßnahmen können in verschiedenen Sparten durchgeführt werden. Regelmäßig abgehaltene Aktionen sowie Veranstaltungen mit bekannten Persönlichkeiten stellen nach meiner Auffassung die wirksamste Werbestrategie dar, um eine überregional Aufmerksamkeit zu erzeugen und positiv im Bewusstsein der Besucher zu bleiben. Solche Aktivitäten müssen auch auf stets aktualisierten Homepages angekündigt werden.

Die Regnitzradweg-Broschüre sollte regelmäßig in Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben ausgelegt werden und bei Bedarf aufgestockt werden. Zum Beispiel am Campingplatz in Bug⁴⁴. Durch seine Lage direkt am Radweg, ist zu vermuten, dass sich Besucher spontan zu einer Radtour entschließen, wenn sie über diesen informiert werden.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, über den Bereich Umweltbildung besonders die Zielgruppe der Kinder und junger Erwachsener anzusprechen. Auf diesem Gebiet ließe sich die Entdeckung von Natur- und Kulturschätzen mit dem Einsatz technischer Hilfsmittel gut kombinieren. So könnte man beispielsweise die regionalen Natur- und Kulturschätze in Rätseln „verschlüsseln“ („Auf den Spuren von...“). Durch die Unterstützung von Kompass oder moderner Navigationsgeräte können Kinder die Aufgaben lösen. Diese Ideen könnten speziell für Schulklassen oder in Ferienprogrammen umgesetzt werden. Aber nicht nur Kinder können für

gewollt ist. Für Handlungsempfehlungen siehe daher: DTV (Hrsg.) 2009 :Fahrradtourismus in Deutschland. Abrufbar unter: www.deutschertourismusverband.de/content/files/fahrrad.pdf (letzter Abruf: 28.01.2010).

⁴⁴ Da dieser direkt am Radweg liegt, ist anzunehmen, dass sich Personen spontan für eine Radtour auf dem Radweg entschließen.

solch eine moderne Schnitzeljagd begeistern werden, sondern jeder, der Spaß am Entdecken und Lösen von Aufgaben hat. Je nach Alter und Zielgruppe können diese Geländespiele einen unterschiedlichen Fokus haben.

Mit dem FluPa-Guide gibt es bereits die Möglichkeit den Regnitzradweg zu erkunden. Allerdings ist er nur bei drei Prozent der befragten Radfahrer bekannt. Der Guide könnte deshalb in Kooperation mit Schulen publik gemacht werden. Die Erkundung des Regnitztals mit dem Rad könnte beispielsweise eine abwechslungsreiche Alternative zum klassischen „Wandertag“ sein.

Als letzter Punkt bleibt festzuhalten, dass Marketingmaßnahmen über Zuständigkeitsgrenzen hinweg durchgeführt werden müssen. Das bedeutet, dass nicht nur in Oberfranken auf den Regnitzradweg aufmerksam gemacht werden muss, sondern auch in Mittelfranken⁴⁵. Klar abgesteckte Aufgabefelder, eine Koordinierungsstelle und eine regelmäßige Kommunikation könnten Abhilfe schaffen.

5.3. Entwicklungsperspektiven

Die Beschäftigung mit dem Projekt Regnitz Radweg hat gezeigt, dass zum einen die Ziele des übergeordneten Projekts Flussparadies Franken angestoßen werden konnten und zum anderen projekteigene Ziele erreicht wurden.

Die Entwicklungsperspektiven für den Radtourismus in Deutschland im Allgemeinen und für den Radweg im Speziellen sind sehr vielversprechend. Auslösende Faktoren sind vor allem das gestiegene Gesundheits- und Fitnessbewusstsein, Erholung sowie die Freude an der Bewegung in der Natur und das Kennen lernen regionstypischer Besonderheiten (SCHNELL 2003). Neben steigenden Benzinpreisen und einem wachsenden Umweltbewusstsein, sprechen die zukünftigen Prognosen angesichts einer aktiver werdenden älteren Bevölkerungsschicht und dem demographischen Wandels sowie der Klimaveränderung ebenfalls für eine ansteigende Nachfrage (DTV 2009).

Die 2012 stattfindende Landesgartenschau in Bamberg bietet eine optimale Möglichkeit den Umwelt- und den Fitnessaspekt miteinander zu verbinden. In diesem Zusammenhang kann der Regnitzradweg vor allem von der lokalen Bevölkerung als CO₂-freundlicher Anreiseweg genutzt werden. Radtourismus kann durchaus als eine umweltfreundliche Form des Touris-

⁴⁵ Das „Flussparadies-Franken“ ist ein Projekt in Oberfranken. Da der Regnitzradweg über den Regierungsbezirk Oberfranken hinaus in den Bezirk Mittelfranken geht, wurden die mittelfränkischen Kommunen am Regnitzradweg nach Einwilligung mit einbezogen. Allerdings ist deren Beitrag zum Projekt Regnitz Radweg sehr verhalten.

mus angesehen werden, solange dieser verantwortungsbewusst durchgeführt wird (BECKER, P. 2000).

Der Dynamischen Entwicklungsachse Forchheim- Bamberg- Bad Staffelstein- Coburg-Bad Rodach werden positive bis sehr positive Entwicklungstendenzen hinsichtlich des Tourismus zugeschrieben (HACKE et al. 2007). In diesem Sinne bieten sich dem Regnitzradweg als auch dem Flussparadies Franken noch viele erfolgreiche Ideen und Chancen.

„Franken ist wie ein Zauberschrank, immer neue Schubfächer tun sich auf und zeigen bunte, glänzende Kleinodien, und das hat kein Ende.“

Karl Leberecht Immermann 1837

Literaturverzeichnis

AGENDA 21 TREFFPUNKT (2010): Lexikon der Nachhaltigkeit.

Abrufbar unter:

<http://www.agenda21-treffpunkt.de/info/nachhalt.htm> (letzter Abruf: 28.01.2010).

ALBRECHT, W. et al. (1995): Tourismus, Regionalentwicklung, Nachhaltigkeit. In: ALBRECHT, W. (Hrsg.): Tourismus, Regionalentwicklung, Nachhaltigkeit. (Förderkreis Freizeit- und Tourismusforschung) Greifswald.

ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB (ADFC) (2009/10): Deutschland per Rad entdecken. Erfahren-Erleben-Genießen. (Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG) Kassel.

ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB (ADFC) (2010): Die ADFC-Chronik.

Abrufbar unter:

<http://www1.adfc.de/Metanavigation/Ueber-uns/Geschichte/Die-ADFC-Chronik/Uebersicht-ADFC-Chronik> (letzter Abruf: 28.01.2010).

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INFRASTRUKTUR, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (Hrsg.) (2009): Landesentwicklungsprogramm.

Abrufbar unter:

<http://www.landesentwicklung.bayern.de/instrumente/landesentwicklungs-programm.html> (letzter Abruf: 18.11.2009).

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INFRASTRUKTUR, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (Hrsg.) (2006): Landesentwicklungsprogramm Bayern. A I: Raumstrukturelle Entwicklung Bayerns und seiner Teilräume.

Abrufbar unter:

<http://www.landesentwicklung.bayern.de/uploads/media/s020.pdf> (letzter Abruf: 18.11.2009).

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INFRASTRUKTUR, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (Hrsg.) (2006): Landesentwicklungsprogramm Bayern. B I: Nachhaltige Sicherung und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen und nachhaltige Wasserwirtschaft.

Abrufbar unter:

<http://www.landesentwicklung.bayern.de/uploads/media/s031.pdf> (letzter Abruf: 18.11.2009).

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INFRASTRUKTUR, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (Hrsg.) (2006): Landesentwicklungsprogramm Bayern. B II: Nachhaltige gewerbliche Wirtschaft und Dienstleistungen.

Abrufbar unter:

<http://www.landesentwicklung.bayern.de/uploads/media/s037.pdf> (letzter Abruf: 18.11.2009).

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INFRASTRUKTUR, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (Hrsg.) (2006): Landesentwicklungsprogramm Bayern. B III: Nachhaltige soziale und kulturelle Infrastruktur.

Abrufbar unter:

<http://www.landesentwicklung.bayern.de/uploads/media/s162.pdf> (letzter Abruf: 18.11.2009).

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, INFRASTRUKTUR, VERKEHR UND TECHNOLOGIE (Hrsg.) (2006): Landesentwicklungsprogramm Bayern. B V: Nachhaltige technische Infrastruktur.

Abrufbar unter:

<http://www.landesentwicklung.bayern.de/uploads/media/s191.pdf> (letzter Abruf: 18.11.2009).

BECKER, C. (2000): Freizeit und Tourismus in Deutschland. Eine Einführung. In: **BECKER, C.** u. **JOB, H.** (Hrsg.): Bundesrepublik Deutschland Nationalatlas. Freizeit und Tourismus. (Spektrum Akademischer Verlag) Heidelberg.

BECKER, C. (1995): Ansätze für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus. Ausgewählte Vorträge der 14.-16. Sitzung des Arbeitskreises "Freizeit- und Fremdenverkehrsgeographie" sowie der Varia-Sitzung "Nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus" des 50. Deutschen Geographentages am 4.10.1995 in Potsdam (Verlag für Universitäre Kommunikation) Berlin.

BECKER, C. et al. (1996): Tourismus und Nachhaltige Entwicklung. Grundlagen und praktische Ansätze für den mitteleuropäischen Raum. (Wissenschaftliche Buchgesellschaft) Darmstadt.

BECKER, P. (2000): Unterwegs in der Landschaft. Wandern, Radfahren und Reiten. In: BECKER, C. u. JOB, H. (Hrsg.): Bundesrepublik Deutschland Nationalatlas. Freizeit und Tourismus. (Spektrum Akademischer Verlag) Heidelberg.

BRYSCH, A. (1999): Die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus. In: SCHNELL, P. u. POTTHOFF, K. (Hrsg.): Wirtschaftsfaktor Tourismus. Münstersche Geographische Arbeiten. Westfälische Wilhelms- Universität Münster Institut für Geographie.

BUND FÜR NATURSCHUTZ (BfN) (2010): Definition umweltverträglicher/umweltfreundlicher Tourismus.

Abrufbar unter:

http://www.bfn.de/0323_1yeumwelt.html (letzter Abruf: 28.01.2010).

BÜTOW, M. (1995): Regionalentwicklung und Tourismus. In: ALBRECHT, W. (Hrsg.): Tourismus, Regionalentwicklung, Nachhaltigkeit. (Förderkreis Freizeit- und Tourismusforschung) Greifswald.

DEUTSCHER TOURISMUSVERBAND E. V. (DTV) (2009): Fahrradtourismus in Deutschland. (Druckhaus PinkVoss) Hannover.

FEIGE, M. et al. (2000): Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Tourismus. In: BECKER, C. u. JOB, H. (Hrsg.): Bundesrepublik Deutschland Nationalatlas. Freizeit und Tourismus. (Spektrum Akademischer Verlag) Heidelberg.

FLUSSPARADIES FRANKEN E.V.: (2008): Projektverlauf Regnitz und Aischtal.

Abrufbar unter:

<http://flussparadies-franken.de/docs/regnitzaisch/ProjektverlaufRegnitzundAischtal.pdf> (letzter Abruf: 26.01.2010).

GIEBELER, B. u. FROITZHEIM, T. (2009): Die ADFC-Radreiseanalyse 2009. 10. bundesweite Erhebung zum fahrradtouristischen Markt.

Abrufbar unter:

http://www1.adfc.de/files/2/8/ADFC-Radreiseanalyse_2009.pdf (letzter Abruf: 26.01.2010).

HACKE, A. et al. (2007): Tourismus und Naherholung. In: MAIER, J. (Hrsg.): Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung. Wirtschaftsgeographie von OBERFRANKEN, H. 256, S. 159-181.

HENKEL, G. (2004): Der ländliche Raum. Studienbücher der Geographie. (Gebrüder Bornträger Verlagsbuchhandlung) Berlin, Stuttgart.

HRABAK, F. (2006): Freizeitorientierte Fließgewässernutzung und Naturschutz am Oberen Main. Analyse der Konfliktfelder und Regelungsstrategien. In: MAIER, J. (Hrsg.) Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, H. 253.

HÜRTEIN, D. (2008): Trendscape Marktstudie „Radreisen der Deutschen 2008“. Daten & Fakten zum Radtourismus im In- und Ausland (Trendscape GbR). (unveröffentlichte Studie).

JAUERNIG, B.(2009): Bamberg und die Flößerei. In: HANEMANN, R. (Hrsg.): Im Fluss der Geschichte. Bambergs Lebensader Regnitz (Spurbuchverlag) Baunach.

KREISEL, W. (2003): Trends in der Entwicklung von Freizeit und Tourismus. In: BECKER et al. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. (R. Oldenbourg) München, Wien.

MEIER KRUKER, V. (2005): Arbeitsmethoden der Humangeographie. (Wissenschaftliche Buchgesellschaft) Darmstadt.

MENNICKEN, C. u. BALDERJAHN, I. (2000): Naturnaher Tourismus im ländlichen Raum. Welche Chance haben Naturparks in Brandenburg?

Abrufbar unter: <http://opus.kobv.de/ubp/volltexte/2006/920/pdf/mennickenetalLFNr14.pdf>
(letzter Abruf: 17.01.2010).

MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU RHEINLAND-PFALZ (MWVLW) (2007): Regionalwirtschaftliche Effekte des Radtourismus in Rheinland-Pfalz.

Abrufbar unter:

<http://www.mwvlw.rlp.de/icc/c/internet/med/fe7/fe7d6554-3e35-1133-e2dc-e3742f22936b,11111111-1111-1111-1111-111111111111.pdf/> (letzter Abruf: 10.12.2009).

MOLL, P. (1995): Umweltschonender Tourismus. Eine Entwicklungsperspektive für den ländlichen Raum. (Kuron) Bonn.

MOSE, I.(1993): Eigenständige Regionalentwicklung. Neue Chancen für die ländliche Peripherie? (Vechtaer Druckerei und Verlag GmbH) Vechta.

OTT, E. (1997): Zukunft der Kulturlandschaften. Aufgaben und Konzepte nachhaltiger regionaler Entwicklungen. (Fachhochsch.-Verl.) Frankfurt am Main.

REGIERUNG VON OBERFRANKEN (Hrsg.) (2005): Landschaftsentwicklungskonzept Region Oberfranken-West (LEK 4). (creo Druck & Medienservice) Bamberg.

REGIONALER PLANUNGSVERBAND OBERFRANKEN-WEST (1995): Regionalplan Planungsregion Oberfranken-West (4). München.

REUBER, P. u. PFAFFENBACH, C. (2005): Methoden der empirischen Humangeographie. (Westermann) Braunschweig.

SCHÄFER, A. (2004): Regnitz- und Aischtal laden gemeinsam zum Genießen ein. Flussparadies-Franken vereint Region Bamberg-Forchheim. In: *FRÄNKISCHER TAG* vom 26.03.2004.

Abrufbar unter:

<http://flussparadies-franken.de/>. (letzter Abruf: 19.11.2009).

SCHEMEL, H.-J. (2001): Kommunikation und Umwelt im Tourismus. Empirische Grundlagen und Konzeptbausteine für ein nachhaltiges Verbraucherverhalten im Urlaub. (E. Schmidt) Berlin.

SCHMITT, A. (2006): Flussparadies Franken.

Abrufbar unter:

http://www.geoökologie.de/download_forum/forum_2006_3_spfo063b.pdf (letzter Abruf: 26.01.2010).

SCHNAPPAUF, W. (1999): Ideen für Oberranken. Oberfranken 2010. Oberfranken – Europäisches Modell für Nachhaltige Regionalentwicklung. Bayreuth.

SCHNELL, P. (2003): Fahrradtourismus. In: BECKER et al. (Hrsg.): Geographie der Freizeit und des Tourismus. Bilanz und Ausblick. (R. Oldenbourg) München, Wien.

SCHOLZ, R. et al. (2009): Evaluierung Radroutennetz Oberfranken. (unveröffentlichte Studie).

STEINECKE, A. (2006): Tourismus. Eine geographische Einführung. (Westermann) Braunschweig.

STEINER, J. (1999): Wirtschaftsfaktor Radtourismus. In: SCHNELL, P. U. POTTHOFF, K. (1999): Wirtschaftsfaktor Tourismus. Münstersche Geographische Arbeiten. Westfälische Wilhelms- Universität Münster Institut für Geographie.

TOURISMUSVERBAND FRANKEN (TV FRANKEN) (2008): Der RegnitzRadweg. Erlebnistour zwischen Bamberg und Nürnberg. (Bollmann Druck GmbH) Zirndorf.

WASSERWIRTSCHAFTSAMT BAMBERG (WWA Bamberg) (2003): Flussparadies Franken. Konzept für eine nachhaltige Tourismus- und Erholungsnutzung an Main und Regnitz. (H.O. Schulze KG) Lichtenfels.

Anhang

- 1) Fragebogen der Radfahrerbefragung
- 2) Interviewleitfaden der Experten- und Laiengespräche
- 3) Zähl- und Beobachtungsbogen
- 4) Erklärung

Liebe Radfahlerin, lieber Radfahrer,

August 2009

im Jahre 2006 wurde der **RegnitzRadweg** neu beschildert und mit Infotafeln ausgestattet. Um den Radweg weiterhin zu verbessern, ist es für die Projektbeteiligten wichtig zu erfahren, wie der Radweg von Ihnen angenommen und bewertet wird. Deshalb bitten wir Sie, sich kurz Zeit zu nehmen und den Fragebogen auszufüllen.

Vielen Dank im Voraus für ihre Unterstützung!

Fragebogen zum RegnitzRadweg

1) **Geschlecht:** männlich weiblich

2) **Herkunft (PLZ/Ort)** _____

3) **Wie alt sind Sie?**

15-29 30-39 40-49 50-59 60-69 70+

4) **Wofür nutzen Sie das Rad heute?**

Urlaub Freizeit Sport (Rennrad MTB) Alltag

5) **Mit wem sind Sie heute unterwegs?**

alleine Paar Gruppe (Familie/Freunde/Bekannte)

Bei Gruppen:

mit Kindern unter 15 mit Kindern über 15 ohne Kinder

geführte Tour: Name Veranstalter _____

6) **Wissen Sie, dass Sie auf dem RegnitzRadweg unterwegs sind?**

ja nein (weiter bei Frage 8)

7) **Wie sind Sie auf den RegnitzRadweg aufmerksam geworden?
(mehrere Antworten möglich)**

Bekannte Tourist-Info Internet Reisebüro Messebesuch
 Werbung/Berichte in den Medien ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club)

sonstiges _____

8) **Auf welcher Route sind Sie unterwegs?**

Kanalroute Talroute Rundtour (Kanal- und Talroute) weiß nicht

Brauereien und Bierkeller Sandachse Aischtal: Sonstige _____

9) **Wie oft sind Sie auf dieser Route schon gefahren?**

das erste Mal mehrmals regelmäßig

10) **Wo sind Sie gestartet, wie weit fahren Sie heute und wo ist das Ziel ihrer Tour?**

11) **Wie sind Sie zum Startort angereist?**

PKW Rad Bus Bahn

12) **Wie viele Tage sind sie voraussichtlich insgesamt unterwegs?** ____ Tage

13) **Planen Sie heute eine Übernachtung, wenn ja wo?** _____

Art der Übernachtung:

Camping Pension, Gasthof Hotel sonstiges _____

14) **Wie verpflegen Sie sich während der Tour? (mehrere Antworten möglich)**

- privat (selbst mitgebrachte Speisen) Örtliche Gastronomie
 Einzelhandel an der Strecke (Supermarkt, Metzger, Bäcker, ...) sonstiges

15) Sind Sie auf Ihrem eigenen Rad unterwegs oder haben Sie das Rad ausgeliehen?

- eigenes Verleih Name
-

16) Unternehmen Sie auf Ihrer Radtour bestimmte Besichtigungen?

Wenn ja, welche?

17) Warum haben Sie sich für diesen Radweg entschieden (Motive)?

18) Würden Sie den RegnitzRadweg weiterempfehlen?

- ja nein weiß nicht

Bewertung des RegnitzRadwegs/der Route

Wie bewerten Sie...?

...die **Routenführung** (landschaftlich reizvoll, kulturelle Angebote, familienfreundlich, ...)

- sehr gut gut brauchbar unzureichend

Bemerkung: _____

...die **Beschilderung** (Infotafeln, einheitliche Beschilderung, Logos)

- sehr gut gut brauchbar unzureichend

Bemerkung: _____

...die **Beschaffenheit des Radwegs** (gut zu befahrende asphaltierte Oberfläche, Breite,...)

- sehr gut gut brauchbar unzureichend

Bemerkung: _____

Wie zufrieden sind Sie mit ...?

... der **Anbindung an Bahn und Bus mit Radmitnahme**

- sehr zufrieden zufrieden eher nicht zufrieden unzufrieden keine Angaben

... **Einkehrmöglichkeiten**

- sehr zufrieden zufrieden eher nicht zufrieden unzufrieden keine Angaben

... **radfreundlichen Übernachtungsmöglichkeiten**

- sehr zufrieden zufrieden eher nicht zufrieden unzufrieden keine Angaben

... **Reparaturstationen**

- sehr zufrieden zufrieden eher nicht zufrieden unzufrieden keine Angaben

...dem **Radweg insgesamt**

- sehr zufrieden zufrieden eher nicht zufrieden unzufrieden keine Angaben

20) Sonstige Anmerkungen, Hinweise, Lob, Kritik und Vorschläge

21) Kennen Sie den GPS-Flupa-Guide für das Regnitztal? ja nein

<p style="text-align: center;">Interviewleitfaden*: Experten- und Laiengespräche</p>
--

Grundsatzfragen

- Kennen Sie den RegnitzRadweg?
- Wie bewerten Sie den RegnitzRadweg aus Ihrer Sicht? (positive, negative Seiten)
- Welche Ziele sollte aus Ihrer Sicht das Projekt „Regnitz- Radweg“ verfolgen?
- Welche wurden schon erreicht?
- Wie beurteilen Sie die momentane Situation?
- Welche neuen Maßnahmen planen Sie oder wünschen Sie sich für den RegnitzRadweg?

Bürgermeister

- Trägt der Radweg bzw. das gesamte Projekt Flussparadies Franken zu einer positiven Entwicklung der Region und Ihrer Kommune bei? Wenn ja, können Sie Beispiele nennen?
- Wie arbeiten Sie mit anderen Akteuren zusammen?
- Welche Marketing-Aktivitäten wären Ihrer Meinung nach wünschenswert?
- Was unternimmt die Kommune um diese voranzutreiben?

Touristiker

- Wie ist die Nachfrage nach Radwegen allgemein und speziell nach dem RegnitzRadweg?
- Welche Zielgruppen fragen das Produkt verstärkt nach?
- Werben Sie gezielt für den Regnitz- Radweg? Wenn ja, in welcher Form?

ADFC

- Bieten Sie spezielle Angebote zum RegnitzRadweg an? Wenn ja, wie werden diese angenommen?
- Wie arbeiten Sie mit anderen Akteuren zusammen?
- Welche Aktivitäten wären Ihrer Meinung nach wünschenswert?
- Was unternimmt der ADFC um diese voranzutreiben?

- Trägt der Radweg bzw. das gesamte Projekt Flussparadies Franken zu einer positiven Entwicklung der Region bei? Wenn ja, können Sie Beispiele nennen?

Gastronomie/Unterkunftsbetriebe

- Können Sie einen verstärkten Zulauf an Radfahrern feststellen? Wenn ja, in welcher Jahreszeit?
- Wie hoch schätzen Sie den Anteil an auswärtigen Radtouristen ein?
- Haben Sie Ihr Angebot an die Radfahrer angepasst? Wenn ja, wie?
- Bewerben Sie Ihren Betrieb speziell für Radfahrer? Wenn ja, wie?
- Ist die Anzahl an Radtouristen mit Übernachtungen gestiegen? Wenn ja, in welcher Jahreszeit?
- Wie lange bleiben die Radfahrer durchschnittlich?
- Arbeiten Sie mit anderen Akteuren (Gastronomie, Museen, Direktvermarkter, Radservice...) in der Region zusammen, um Ihr Angebot für Radfahrer attraktiver zu gestalten?
- Können Sie sagen, dass Ihr Betrieb von den Radfahrern profitiert?

Radladen

- Können Sie einen verstärkten Zulauf an Radtouristen feststellen? Wenn ja, in welcher Jahreszeit?
- Haben Sie Ihr Angebot an die Radtouristen angepasst? Wenn ja, wie?
- Bewerben Sie Ihren Betrieb speziell für Radtouristen? Wenn ja, wie?
- Welche Serviceangebote werden in Anspruch genommen?
- Können Sie sagen, dass Ihr Betrieb von den Radfahrern profitiert?

* Der Leitfaden diente der Orientierung und konnte im Verlauf des Gesprächs abgeändert werden.

**Zähl- und Beobachtungsbogen –
Radfahrer**

Datum	Uhrzeit	Standort	Wetter	Anzahl der Radfahrer	Befragte Radfahrer	Beobachtungen	durchgeführt von:
08.08.2009 Samstag	10-18	Fähre/ Talroute	ca. 28°C sonnig	ca. 88	53	Familien mit Kindern Paare viele Gruppen Alleinfahrende Radurlauber	J. Wagner
09.08.2009 Sonntag	13-14	Schleuse bei Hausen/ Kanalroute	ca. 30°C sonnig	ca. 31	5	Alleinfahrende Paare wenig Familien	J. Wagner
09.08.2009 Sonntag	14.30-19	Fähre/ Talroute	ca. 30°C sonnig	ca. 110	58	sehr viele Familien mit Kindern Paare viele Gruppen, allgemein sehr hohe Frequentierung	J. Wagner
12.08.2009 Mittwoch	12-18	Fähre/ Talroute	ca.23°C Sonne- Wolken Mix	ca. 85	32	Familien mit Kindern Paare Alleinfahrende	J. Wagner
14.08.2009 Freitag	11-18	Fähre/ Talroute	ca.26°C sonnig	ca. 118	52	Familien mit Kindern Paare Alleinfahrende Radurlauber	J. Wagner
23.09.2009 Mittwoch	12.30- 18.00	Fähre/ Talroute	ca. 23°C sonnig	ca. 77	36	Familien mit Kindern Paare viele Gruppen	J. Wagner
25.09.2009 Freitag	12.15- 16.00	Fähre/ Talroute	ca. 23°C Sonne- Wolken Mix	ca. 9	4	Familien mit Kindern Paare	J. Wagner
26.09.2009 Samstag	12-17.00	Fähre/ Talroute	ca. 21°C sonnig	ca. 47	35	Familien mit Kindern Paare viele Gruppen Wandergruppe von ca. 15 Personen	J. Wagner
27.09.2009 Sonntag	11.30- 15.30	Fähre/ Talroute	ca. 22°C sonnig	ca. 177	25	Familien mit Kindern Paare viele Gruppen	J. Wagner

9.10.2009 Samstag	12.30- 16.00	Strullendorf an der Schleuse/ Kanalroute	ca.24°C Sonne- Wolken Mix	ca. 270 Radfahrer davon ca. 57, Sportradfahrer (v.a. Rennrad)		Familien mit Kindern Paare Gruppen etliche Rennrad- und auch Mountainbikefahrer Radurlauber	J. Wagner
10.10.2009 Sonntag	11.-15.30	Strullendorf an der Schleuse/ Kanalroute	ca.24°C Sonne- Wolken Mix	ca. 267 Radfahrer, davon ca. 78 Sportradfahrer (v.a. Rennrad)		Familien mit Kindern Paare Gruppen etliche Rennrad- und auch Mountainbikefahrer	J. Wagner
Summe				1279	300		

ERKLÄRUNG

Ich versichere, dass ich die Arbeit selbstständig verfasst habe, dass ich keine anderen Quellen und Hilfsmittel als die angegebenen benutzt und die Stellen der Arbeit, die anderen Werken dem Wortlaut oder dem Sinn nach entnommen sind, in jedem Fall als Entlehnung kenntlich gemacht habe. Das Gleiche gilt auch für beigegebene Zeichnungen, Kartenskizzen und Abbildungen.

Bonn, den 28.02.09