

Fahrradkommunalkonferenz 2019

Kurzbericht zur AG 4: „Radverkehr als Chance für den ländlichen Raum“

Moderation

Dagmar Köhler, Deutsches Institut für Urbanistik, Fahrradakademie

Referentin und Referenten:

Elke Witt, Geschäftsführerin des WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V.

Die Bedeutung des touristischen Radverkehrs für den ländlichen Raum in der WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg

Michael Kösters, Generalbevollmächtigter, Bereichsleitung Tourismus, Münsterland e.V.

Radtourismus im Münsterland

Johannes Schaal, Landkreis Esslingen

Radverkehrsförderung und Baulastträgerübergreifende Kooperation im suburbanen Raum - Beispiel aus dem Landkreis Esslingen

Den Vormittag widmete AG4 dem touristischen Radverkehr und seiner Bedeutung für den ländlichen Raum, um dann im zweiten Teil, am Nachmittag, den Radverkehr als Alltagsmobilität außerhalb der urbanen Zentren zu beleuchten.

Elke Witt, Geschäftsführerin des WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V.:

Die Bedeutung des touristischen Radverkehrs für den ländlichen Raum in der WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg

Frau Witt stellte gleich zu Beginn ihres Vortrags fest, dass der Fahrradtourismus ein Segen für die Region sei. Beispielsweise hat sich seit den 1990iger Jahren die Anzahl der touristischen Betten am Elberadweg in etwa verdreifacht und so konnte mehr touristische Wertschöpfung im ländlichen Raum erzielt werden. Die Region verfügt über 700 km touristischer Radwege, wovon tatsächlich 80% im ländlichen Raum liegen. Für diesen Bereich wird das Verhältnis Freizeitradler zu Radtouristen (teilweise mit Übernachtungen) ca. 50/50 Prozent angegeben. Leider fehlen im gesamten Land Sachsen-Anhalt - mit Ausnahme des Elberadwegs - belastbare Zählungen. Der Versuch eine landesweite Zählung über eine der in Sachsen-Anhalt liegenden Universitäten zu organisieren, blieb ohne Erfolg.

Allerdings liegen Informationen zur Gästestruktur vor: Das aktuelle Durchschnittsalter liegt bei 51 Jahren (beispielsweise sind 27% der Gäste zwischen 50 und 59 Jahren sowie 28% zwischen 60 und 69 Jahren). Langfristig soll das Durchschnittsalter auf 40 Jahre gesenkt werden. Als Zielgruppe ist die Gruppe der so genannten LOSH (Lifestyle of Health and Sustainability), die einen aktiven Lebensstil bezüglich Gesundheit und Nachhaltigkeit pflegen und als ökologisch orientiert, kritisch, meinungsbildend sowie kaufkräftig gelten, identifiziert worden. Dazu bedarf es eine ständige Ergänzung, Instandsetzung, Werterhaltung und Verbesserung Bereich der Radverkehrsinfrastruktur und der Ausschilderung der touristischen Radwege: Eine Befragung ergab, dass die Zufriedenheit bei der Oberflächenbeschaffung bei nur ca. 36 Prozent der Radlerinnen und Radler lag; 42 Prozent gaben an, dass sie Beschilderung verbessert werden muss.

Michael Kösters, Generalbevollmächtigter, Bereichsleitung Tourismus, Münsterland e.V.:
Radtourismus im Münsterland

Herr Kösters stellte vor wie das Münsterland von der Topographie sowie der Nähe zu den Niederlanden profitiert und die vorhandene Alltags-Fahrradkultur in den touristischen Bereich überführen konnte. Ca. 5.000 Kilometer touristisches Radwegenetz sprechen eine deutliche Sprache. Die Radregion Münsterland belegt in der Radreiseanalyse des ADFC 2019 hinter Bayern den 2. Platz. Aber die fehlende Pflege des Bestands machen dem Tourismusverband große Sorgen: Nicht nur bei der Infrastruktur, sondern auch bei der Beschilderung. Er unterstreicht die Notwendigkeit, dass hohe Qualitätsstandards eingehalten werden: Da das radtouristische Klientel über sehr große Urlaubs- und Vergleichserfahrung verfügt, wird eine hohe Qualität bei Infrastruktur und Beschilderung von der Kundschaft zwingend vorausgesetzt: „Die Konkurrenz schläft nicht“. Hilfreich ist aber die quasi „unbezahlte“ Werbung, die der Münsteraner ARD-Tatort der Region beschert.

Eine Analyse hat ergeben, dass eine Vielzahl an Information vorhanden ist und nun überlegt werden muss, wie sich das „Chaos“ an Informationen und Kontaktmöglichkeiten in eine für den Nutzer und Nutzerinnen interessante Form bringen lässt. Zum einen wird – aufgrund guter Erfahrungen aus Belgien und den Niederlanden - ein Leit- und Knotenpunktsystem bis 2021 eingeführt, das die Beschilderung zusätzlich mit einem Knotenpunkthut, einem Knotenpunktneinenschub und einer Übersichtstafel ausstattet. Zum anderen ist ein digitaler Tourenplaner für Radfahrer und Reiter geplant, der als Endkundenportal für Touristen, Einheimische, Touristiker wie auch als Planungstool dienen soll, aber mit hohem Koordinations- und Pflegeaufwand (0,5 Stellenanteile) verbunden ist. Probleme bereitet das oben beschriebene sehr großes Netz und Rundrouten, die nicht gelebt und folglich nicht konsequent gepflegt werden. Die zahlreiche Themenrouten haben zu unterschiedliche Qualitäten und Strahlkraft entwickelt. Als problematisch beschreibt Herr Kösters, dass sich vielerorts unterschiedliche bis gar keine Zuständigkeiten etabliert haben, so dass die Wegequalität immer weiter abnimmt – wie eine ADFC Erhebung deutlich zeigt. Anstelle einer guten Bestandspflege werden immer wieder neue Routen eröffnet, was kurzfristig zwar der Attraktivität punktuell hilft, aber die Problematik mittel- bis langfristig eher verschärft.

Johannes Schaal, Landkreis Esslingen:

Radverkehrsförderung und Baulastträgerübergreifende Kooperation im suburbanen Raum - Beispiel aus dem Landkreis Esslingen

Herr Schaal zeigte in seinem Vortrag auf, wie die baulastträgerübergreifende Kooperation – auch oder gerade wegen der bewegten Topographie - im suburbanen Raum zur Radverkehrsförderung betragen kann. Insbesondere Landkreise sollten sich ihrer koordinierenden Rolle deutlich stärker bewusst werden. So führte er aus, dass der Kreis u.a. für den Bau- und Erhaltung von Radwegen an Kreisstraßen, die Durchführung von Radverkehrsschauen und Ableitung von Maßnahmen sowie die Koordination und Umsetzung von Kreisnetz- und RadNETZ BW-Maßnahmen verantwortlich sei. Der Kreis kümmert sich um die Organisation eines Betriebs- und Winterdienst für Radwege an Bundes-/Landes- und nach Möglichkeit auch an Kreisstraßen. Eine unterstützende Funktion für die im Kreis liegenden Städte und Gemeinden bei Radverkehrsmaßnahmen und bei der Suche nach Förderprogrammen wird gewährleistet sowie der Fachaustausch zum Thema Radverkehr aktiv unterstützt. Erklärtes Ziel ist die Erhöhung des Radverkehrs durch ein flächendeckendes und attraktives Radverkehrsnetz, das einen Radverkehrsanteil von 20% im Jahr 2030 erreichen soll. Neben einer Radschnellverbindung zwischen Plochingen und der Kreisgrenze zur Landeshauptstadt Stuttgart ist vor allem die Verbesserung der Verbindung zwischen Mittel- und Oberzentren sowie der touristischen Fernradwege (alle Maßnahmen aus dem RadNETZ BW) geplant. Neben den infrastrukturellen Maßnahmen wird ein hoher Wert auf Qualität gelegt – so sollen auch im Landkreis Esslingen die Wegweisung verbessert werden: U.a. ist die Ausstattung der Schilder mit einer QR-Code als Qualitätsgarant geplant, um Schäden o.ä. unverzüglich melden zu können. Dem

Kreis ist eine transparente Informationspolitik und Bürgerbeteiligung wichtig, welche über die Plattform <https://radschnellweg-neckartal.de/> sichergestellt wird.

Bei der abschließenden Diskussion mit den Referenten und dem Publikum äußerte Frau Witt für die WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg den Wunsch, dass es mehr touristische Radwege mit Sichtkontakt zu den Flüssen - in Einklang mit dem Deichschutz - realisiert werden. Herr Kösters unterstrich für das Münsterland die Dringlichkeit den Bestand zu ertüchtigen und – so vorhanden – die Qualität zu erhalten. Herr Schaal mahnte eine verbesserte Flächenaufteilung an, die der steigenden Bedeutung des Radverkehrs Rechnung trägt.

*Lutherstadt Wittenberg 12. November 2019
Dokumentation: Martina Hertel (Difu)*