

Carl von Ossietzky
Universität Oldenburg

Magisterstudiengang -
Geographie / Geschichte / Pädagogik

Magisterarbeit

Titel:

**Fahrradtourismus
als Möglichkeit einer
zukunftsfähigen Tourismusedwicklung**

vorgelegt von:

Edgar Knapp

Betreuender Gutachter:

Prof. Dr. Gert Jannsen

Zweiter Gutachter:

Prof. Dr. Jürgen Strassel

Oldenburg, 9. Dezember 1997

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. EINFÜHRUNG	5
1.1 Problemstellung und Zielsetzung	5
1.2 Aufbau der Arbeit	6
1.3 Fahrradtourismus als Gegenstand der Forschung	7
2. TOURISMUS UND ZUKUNFTSFÄHIGKEIT IM KONFLIKT	9
2.1 Lebensstil als globale Bedrohung	9
2.2 „Sustainable Development“	11
2.2.1 Paradigmen der zukunftsfähigen Entwicklung	13
2.2.2 Wachstum contra Entwicklung	15
2.2.3 Strategien	17
2.3 Zur Bedeutung des Tourismus in der „Freizeitgesellschaft“	19
2.3.1 Historische Entwicklung	19
2.3.2 Zur aktuellen Bedeutung und Dimension des Tourismus	22
3. TOURISMUS AUF DEM WEG ZUR ZUKUNFTSFÄHIGKEIT	25
3.1 Sanfter Tourismus	26
3.2 Zukunftsfähige Tourismusedwicklung	28
3.3 Auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Tourismusedwicklung	33
3.4 Strategien für eine zukunftsfähige Tourismusedwicklung	34
3.4.1 Strategien für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus	34
3.4.2 Touristische Nachhaltigkeitsbilanz	37
3.4.3 Entschleunigung	38
3.4.4 Ursachenbekämpfung	40
3.5 Ausblick	40
4. FAHRRAD UND TOURISMUS	43
4.1 Voll im Trend: Die Radtour	44
4.2 Faszination Fahrrad - Faszination Radfahren	45
4.2.1 Zur Wahrnehmungspsychologie des Radwanderns	47
4.3 Kurze Geschichte des Fahrrades und des Fahrradtourismus	49
4.3.1 Fahrradgeschichte - Würdigung einer beherrschbaren Technik	49
4.3.2 Kurze Geschichte des Fahrradtourismus	55
4.4 Die Frauen und das Fahrrad	61

4.5 Boomfaktoren des Fahrradtourismus	63
4.6 Fahrradtouristen als Zielgruppe	66
4.6.1 Freizeit- und Lebensstilgruppen	66
4.6.2 RadfahrerInnen-Typologie	68
4.6.3 Das Freizeit- und Lebensstilgruppen-Modell	70
4.6.4 Die Donauradler	74
5. FAHRRADTOURISMUS IN DER PRAXIS	77
5.1 Anbieter und Angebotsformen von Fahrradreisen	78
5.2 Einige Bemerkungen zur wirtschaftlichen Bedeutung des Fahrradtourismus	78
5.3 Radsporttourismus	81
5.3.1 Radmarathons als Auslöser für Kurzreisen	81
5.3.2 Radsportreisen/Trainingsreisen	86
5.4 Fahrradtouristische Infrastruktur	87
5.4.1 Radroutennetz	87
5.4.2 Anforderungen an Radroutennetze	89
5.4.3 Weitere Voraussetzungen	90
5.5 Beispiele kommunaler und regionaler Radtourismusprojekte	92
5.5.1 Die 100 Schlösser Route im Münsterland	92
5.5.2 Rad-Wandererlebnis Donauland-Strudengau	93
5.5.3 Silvretta Mountainbike Arena Ischgl	96
6. ZUKUNFTSFÄHIGER FAHRRADTOURISMUS	100
6.1 Anforderungsprofil für einen zukunftsfähigen Fahrradtourismus	101
6.1.1 Ökologische Dimension	101
6.1.2 Ökonomische Dimension	105
6.1.3 Soziale Dimension	106
7. ZUSAMMENFASSUNG	108
8. SCHLUßBEMERKUNG	111
9. LITERATUR	112
10. ANHANG	119
10.1. Fragenkatalog an Reisesportveranstalter	119

Abkürzungsverzeichnis

ABM	Arbeitsbeschaffungsmaßnahme
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobilclub
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
AG	Arbeitsgemeinschaft
BMU	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
FR	Frankfurter Rundschau
F.U.R.	Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen e.V.
FVV	Fremdenverkehrsverband
GNN	Gruppe Neues Reisen
Hrsg.	Herausgeber
IKU	Institut für kommunale Wirtschaft und Umweltplanung
ITB	Internationale Tourismus-Börse
MTB	Mountainbike
ÖAR	Österreichische Arbeitsgemeinschaft für eigenständige Regionalentwicklung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
o.J.	ohne Jahr
o.V.	ohne Verfasser
RA	Reiseanalyse
StVO	Staßenverkehrsordnung
taz	Die Tageszeitung
TUI	Touristik Union International
WTO	Welttourismusorganisation
WTTC	World Travel and Tourism Council

1. Einführung

1.1 Problemstellung und Zielsetzung

Zwischen „Stay home“¹ oder „Weiter so“ pendeln die Meinungen zum modernen Massentourismus. Während dieser zu einem riesigen Geschäft geworden und ein Trend zum Zweit- und Dritturlaub auszumachen ist, werden wir seit der Diskussion um einen „sanfteren“ Tourismus mit den negativen Erscheinungen der „weißen Industrie“ konfrontiert. Dazu gehören sowohl die Belastungen der Bereisten in den touristischen Zielgebieten als auch die Auswirkungen auf die Natur. Der Sextourismus nach Südostasien, der Skitourismus in den Alpen und das Ausbreiten touristischer Aktivitäten bis in letzte Refugien, was zu Angeboten wie „Heli-Biking“ in den kanadischen Rocky Mountains führt, sind Teile dieser sozialen, kulturellen und ökologischen Probleme.

Trotzdem wird das Abschaffen des Tourismus von der Mehrheit der Bevölkerung in den touristischen Quellländern nicht gewollt. Zu sehr wird das Verreisen als Grundbedürfnis empfunden.

Inzwischen wird auf internationaler Ebene mit dem Konzept der nachhaltigen bzw. zukunftsfähigen Entwicklung der Versuch unternommen, das menschliche Wirtschaften in sozial- und umweltverträgliche Bahnen zu lenken. Das schließt den Tourismus als ein Teilsystem der Humanwirtschaft ein.

Der Tourismus ist in seiner jetzigen Form nicht tragfähig, weder sozial noch ökologisch. Es stellt sich die Frage, in welcher Form und nach welchen Kriterien weiterhin gereist werden könnte.

Fahrradfahren ist eng mit der Geschichte des industriezeitlichen Menschen verbunden. Das Fahrrad wird seit mehr als einem Jahrhundert als Reiseverkehrsmittel genutzt und erfreut sich seit etwa 10 Jahren wieder einer zunehmenden Beliebtheit.

Fahrradtourismus könnte eine mögliche zukunftsfähige Tourismusform sein.

Hier ergeben sich die nächsten Fragen: Inwieweit könnte der Fahrradtourismus eine zukunftsfähige Tourismusform sein? Wie könnte er dann aussehen? Welche

¹ Korol 1988

Regeln müßten beachtet werden? Welche Vorteile könnte er den Menschen bringen?

In der vorliegenden Arbeit wird der Versuch unternommen, Sustainable Development und Fahrradtourismus zu verknüpfen und als Teil einer touristischen Suffizienzstrategie zu operationalisieren.

Anlass zu dieser Arbeit war eine von mir durchgeführte Radtour auf dem Donauradweg mit einem mehrtägigen Abstecher zum Rad-Wandererlebnis Donauland-Strudengau (siehe Kap. 5.5.2). Aufgrund meiner dort gewonnenen Eindrücke kristallisierte sich aus induktivem Erkenntnisinteresse das Thema meiner Magisterarbeit heraus.

1.2 Aufbau der Arbeit

Im ersten Teil der Arbeit wird der bestehende Konflikt zwischen dem aktuellen Tourismus und einer zukunftsfähigen Entwicklung erörtert. Dazu wird in Kapitel 2 der Diskurs um das Konzept der zukunftsfähigen Entwicklung kritisch gewürdigt und die Bedeutung des Tourismus in der historischen und heutigen Dimension herausgestellt. Kapitel 3 behandelt verschiedene Aspekte einer zukunftsfähigen Tourismusedwicklung und zeigt Strategien zur Umsetzung auf.

Der zweite Teil der Arbeit widmet sich dem Fahrradtourismus. Kapitel 4 beleuchtet das Fahrrad und das Radfahren bezüglich seiner sozialgeschichtlichen Bedeutung, gibt Erklärungen zur Popularität des Reisens mit dem Fahrrad und stellt mit einer Analyse der Fahrradtouristen die Überleitung zum nächsten Kapitel her, in dem die Praxis des Fahrradtourismus in seiner aktuellen Ausprägung untersucht wird und drei unterschiedliche Radtourismusprojekte vorgestellt werden. Mit dem Radsporttourismus wird ein von der wissenschaftlichen Forschung bisher nicht beachtetes Element des Fahrradtourismus beschrieben. Kapitel 5 wird zudem empirisch durch eine postalische Umfrage unter Radsportreiseveranstaltern und durch Projektbesichtigungen untermauert. Das anschließende Kapitel 6 stellt den Bezug zum ersten Teil der Arbeit wieder her und legt Kriterien für einen zukunftsfähigen Fahrradtourismus fest. In einem Anforderungsprofil werden Konflikte und Lösungsansätze aufgezeigt sowie Vorschläge zur Operationalisierung eines zukunfts-

fähigen Fahrradtourismus gemacht. Kapitel 7 fasst die wichtigsten Gedanken und Ergebnisse noch einmal zusammen.

1.3 Fahrradtourismus als Gegenstand der Forschung

In der wissenschaftlichen Forschung findet der Fahrradtourismus mit einer Ausnahme² erst seit Ende der achtziger Jahre Beachtung. In der Folgezeit entstanden einige wissenschaftliche Arbeiten, vor allem in Österreich und in Deutschland. Neben Universitäten und Fachhochschulen publizierten verschiedene Institutionen³, Verbände⁴, Institute⁵ und privatwirtschaftliche Planungs- und Beratungsbüros zu diesem Thema. Untersuchungsgegenstand waren im Wesentlichen nur die RadausflüglerInnen und der Radwandertourismus.

Die bislang umfangreichste Studie wurde von der ÖAR-Regionalberatung GmbH am Donauradweg zwischen Passau und Wien zwischen 1988 und 1990 durchgeführt⁶. Die Arbeit zielt nicht ausschließlich auf eine Untersuchung des Donauradweges ab, sondern bezieht sich vor allem auf die radtouristischen Entwicklungschancen im angrenzenden Mühlviertel, die sich aus der Nähe zum Donauradweg ergeben könnten.

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub e. V. (ADFC) vertritt die Interessen der Alltags- und FreizeitradlerInnen in Deutschland. Sein Fachausschuss Fahrradtourismus organisiert Fachtagungen und Seminare und brachte 1993 eine „Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus“ heraus. Dieser Leitfaden zielt auf eine einheitliche Umsetzung von fahrradfördernden Maßnahmen im Tourismus ab und richtet sich an EntscheidungsträgerInnen der Fremdenverkehrswirtschaft sowie an PlanerInnen in den Gemeinden und Kreisen, die einen am Fahrrad orientierten Tourismus fördern wollen.

Der Bereich Radsporttourismus ist ein bisher völlig unbearbeitetes Forschungsfeld. Vielleicht schenkt man ihm keine Beachtung, weil seine ökonomische Be-

² Schacht, H.J.: Das Radwandern. Berlin 1939; vertieft betrachtet in Kapitel 4.3 in dieser Arbeit

³ Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (Hrsg.) 1993

⁴ ADFC 1991, 1992, 1993

⁵ IKU 1993; Verband zur Förderung eines bewußten und sozialverträglichen Tourismus Flöha und Zschopautal e.V. 1991

⁶ Miglbauer et al. 1990; bzw. Kurzfassung der Ergebnisse in Miglbauer: Wie reisen Radler? In: ADFC 1991

deutung als gering eingeschätzt wird. Es kann aber auch an persönlichen Vorlieben der mit Fahrradtourismus beschäftigten WissenschaftlerInnen liegen. Eine Ausnahme bildet der Mountainbikesport. Einige unveröffentlichte Diplomarbeiten beschäftigen sich mit den Auswirkungen des Mountainbikefahrens auf die Natur⁷. Unter dem Aspekt der zukunftsfähigen Tourismusentwicklung wird der Radsport jedoch interessant, weil eine hohe Reiseintensität mit großen Personenkilometerleistungen an ihn geknüpft zu sein scheint.

Da einige Erscheinungen des Fahrradtourismus in der wissenschaftlichen Literatur bisher in keiner Weise Erwähnung finden, muss zum Teil auf nichtwissenschaftliche Quellen wie Fahrradzeitschriften zurückgegriffen werden.

⁷ Weigand 1993, Wöhrstein 1993, Twiehaus 1994

2. Tourismus und Zukunftsfähigkeit im Konflikt

2.1 Lebensstil als globale Bedrohung

„Die Grenzen des Wachstums sind bereits überschritten“⁸, so lautet das Resümee eines Berichtes, den der Club of Rome im Mai 1995 vorstellte. Unter dem Titel „Mit der Natur rechnen“ werden Belege dafür zusammengetragen, daß „sich die Welt schon seit einigen Jahren in einem Zustand der Degenerierung befindet“.

Eine erneute aktuelle Bestätigung, daß der eingeschlagene Mainstream-Kurs menschlichen Wirtschaftens einer dringenden Korrektur bedarf. Schreckensmeldungen und Warnungen gab es in den letzten zwei Jahrzehnten zuhauf, doch der Erkenntnis, daß dem Leben auf der Erde ernsthafte Gefahr durch menschliche Misswirtschaft droht, folgte nur allzu selten verantwortungsvolles Handeln. Der Anteil des weltweiten Tourismus an dieser Entwicklung ist vor allem durch seine an ihn gekoppelte Mobilität nicht unbedeutend, hat sich doch der Tourismus in den Jahrzehnten nach dem 2. Weltkrieg wie kein anderer Wirtschaftszweig entwickelt und ist zu einem der größten Arbeitgeber weltweit geworden. „Jeder 15. Arbeitnehmer weltweit ist im Tourismus beschäftigt, insgesamt mehr als 130 Millionen Menschen“.⁹ Die Einnahmen der Tourismusbranche insgesamt betragen 1993 nach Angaben der WTTC ca. 3,5 Billionen (!) Dollar¹⁰. Selbst in der exportorientierten Wirtschaftsmacht Deutschland liegt der Anteil des Tourismus an der Nettowertschöpfung bei rund fünf Prozent, was in etwa den Ergebnissen der Automobilindustrie entspricht und noch vor der Land- und Forstwirtschaft sowie der chemischen Industrie rangiert!¹¹

Angesichts dieser ökonomischen Dimension gerät zwangsläufig auch die ökologische ins Blickfeld. Die Auswirkungen des Tourismus sind vielfach und inzwischen hinlänglich bekannt.¹² Zwanzig Jahre Diskussion um den „Sanften Tourismus“ verdeutlichen, welche Brisanz das Thema „Reisen“ hat. Die derzeit größte Gefahr, die vom Tourismus selbst ausgeht, liegt in den Folgen der an ihn gekop-

⁸ FR., 31.5.95

⁹ Burghoff/Kresta 1995, S.43

¹⁰ ebd.

¹¹ ebd, S. 104

¹² Krippendorf 1975, 1984; Kramer 1983

pelten Mobilität, vor allem in der Form von Automobil- und Flugverkehr. Auch der Tourismus scheint an die oben erwähnten „Grenzen des Wachstums“ gekommen zu sein.

Ein Mix aus ökonomischen, ökologischen und sozialen Faktoren beeinflusst das touristische Geschehen. Die Folgen der Klimaveränderungen, die Zerstörung der Ozonschicht und die daraus resultierende erhöhte UV-Belastung, die sommerlichen Ozonkonzentrationen in den bodennahen Luftschichten, die Verschmutzung von Flüssen und Meeren, Wasser- und Nahrungsmittelknappheit sowie Kriege und Seuchen haben schon jetzt und werden in Zukunft noch mehr einen Einfluss auf das Reiseverhalten der Menschen haben. Hinzu kommt die Einkommensentwicklung in den Industrieländern, die durch das Auseinandergehen der „sozialen Schere“ zu einer Beeinflussung des Angebots und der Nachfrage führt.

„Unbegrenzttes Wachstum ist in einer begrenzten Welt nicht möglich“, so Greenpeace-Chef Thilo Bode in einem Interview.¹³ Eine Feststellung, die das Problem auf den Punkt bringt. Mit dem offensichtlichen Zerstören unserer Lebensgrundlagen und der unserer Nachkommen als Ergebnis seiner Wachstumsideologie stellt sich das kapitalistische Wirtschaftssystem selbst in Frage.

Nicht erst seit 1987 wird nach einer Lösung dieses Problems gesucht, aber mit dem Erscheinen des „Brundtland-Berichtes“¹⁴ ist mit dem Begriff „Sustainable Development“ und der in diesem Konzept enthaltenen ganzheitlichen Betrachtungsweise neuer Schwung in die Diskussion gekommen.

Als 1972 der Club of Rome sein Buch „Die Grenzen des Wachstums“ veröffentlichte, wurde noch erwartet, daß die knapper werdenden Rohstoffe uns diese Grenzen aufzeigen würden. Man hatte nicht damit gerechnet, wie schnell sich die Ökologie der Erde unter dem Einfluß des wirtschaftlichen Wachstums verändern würde. Heute sind wir zu der Erkenntnis gelangt, daß vor der Rohstoffknappheit der Mangel an sauberem Wasser, sauberer Luft und Ackerfläche uns zum Umdenken zwingen wird. „Amtlich“ wird diese Erkenntnis, wenn die Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des Deutschen Bundestages feststellt: *„Die Menschheit steht an einer Wegscheide. Es wird immer klarer, daß*

¹³ Die Zeit, 1.9.95, S.7

¹⁴ Weltkommission für Umwelt und Entwicklung: Unsere gemeinsame Zukunft / Our Common Future

*die verfügbaren Umweltressourcen, vor allem die Aufnahmekapazitäten der Umwelt, begrenzt sind, was die Möglichkeit ihrer Nutzung durch uns dramatisch einschränkt. Wechselwirkungen zu wirtschaftlichen und sozialen Krisenerscheinungen werden deutlich. Aus dieser existentiell bedrohlichen Situation gibt es nur dann einen wirklichen Ausweg, wenn Ökonomie, Ökologie und sozialer Ausgleich als Einheit begriffen werden, wenn politisches wie wirtschaftliches Handeln künftig alle drei Aspekte gleichermaßen ins Kalkül einbezieht, statt sie gegeneinander auszuspielen.*¹⁵

2.2 „Sustainable Development“

*„Es gab einmal eine Zeit, es ist vielleicht zwei, drei Jahrzehnte her, da konnte man auf die lästige Frage, die sich jeder nachwachsenden Generation früher oder später stellt: was tun wir nun? antworten: dasselbe wie bisher nur in gesteigerter Form. Statt einem Auto zwei, statt Telefon Telekommunikation, statt Pflanzen- und Tierzucht gentechnisch veränderte Natur und Menschennatur. Das nannte man damals abenteuerlicherweise ‘Fortschrittsglauben’.*¹⁶

Sustainable Development ist die Umkehrung dieses Denkens. Weg von dem „immer weiter, mehr und schneller“, hin zu neuen Vorstellungen von Wohlstand und gutem Leben, zu einer neuen Freiheit in selbstbestimmten Grenzen. Dazu gehört auch die Suche nach einer „Ethik für die technologische Zivilisation“ (H. Jonas), die - im Jonas’schen Sinne geprägt durch den Begriff der *Verantwortung* - nicht nur die „entferntere Zukunft in die Voraussicht“, sondern auch „den Erdenkreis in das Bewußtsein der eigenen Kausalität“ einbezieht¹⁷.

Der Begriff Sustainable Development wird im deutschsprachigen Raum übersetzt mit „dauerhafter“, „nachhaltiger“, „langfristig tragfähiger“ oder „zukunftsfähiger“ Entwicklung. Die Benutzung dieses Begriffes hat in den letzten Jahren eine wahre Inflation erfahren, ohne daß es bisher zu einer allgemein anerkannten Definition gekommen ist. Je nach Interessenlage wird etwas anderes darunter verstanden.

¹⁵ Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des Deutschen Bundestages (Hrsg.): Die Industriegesellschaft gestalten. Bonn 1994, S. 54

¹⁶ Ulrich Beck, Utopie der Selbstbegrenzung; in: Ästhetik & Kommunikation Heft 89, Mai 1995, S.27

¹⁷ Hans Jonas 1979, S.7

„Dauerhafte Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, daß künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können.“¹⁸

So lautet die „Ur“-Definition der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung (World Commission on Environment and Development / WCED) in ihrem Abschlußbericht „Our Common Future“ von 1987, auch bekannt als Brundtland-Bericht. „Mit diesem Leitbegriff verbindet sich die Erkenntnis, daß umweltpolitische Probleme nicht isoliert von der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung betrachtet werden können, sondern ein ganzheitlicher Ansatz erforderlich ist. (...) Die alte Entwicklungsmaxime, zunächst ökonomischen Wohlstand zu erreichen und die sozialen und ökologischen Folgekosten später zu reparieren, ist hinfällig geworden. **Das neue Denken erfordert eine Integration von ökologischen, sozialen und ökonomischen Belangen**“¹⁹.

Hierbei ist zu beachten, daß dieses „neue Denken“ (und Handeln!) auch auf dem Anerkennen von Werturteilen beruht, d.h. ein normatives Konzept ist. Ebenso wie den Ländern der sog. 3. Welt das gleiche Recht auf Entfaltung zuzugestehen ist es eine ethische Entscheidung, gleiche Lebenschancen für zukünftige Generationen zu fordern. Dieses Denken schließt sich dem von Jonas formulierten Imperativ an: „Handle so, daß die Wirkungen deiner Handlung verträglich sind mit der Permanenz echten menschlichen Lebens auf Erden“²⁰ Einem Satz, dem man im Sinne Albert Schweitzers²¹ hinzufügen möchte „... und nicht nur menschlichen Lebens!“²¹

Einen anderen Unsicherheitsfaktor deuten Haavelmo und Hansen²² an; es ist der der schwierigen Vorhersagbarkeit künftiger Entwicklungen: „Viele Leute betrachten heute diejenigen, die vor Umweltverschmutzung und Ressourcenerschöpfung warnen, als technische Pessimisten. Andererseits stützt sich technologischer Optimismus auf den Glauben an wissenschaftliche Entwicklung und technologischen Fortschritt. Auch hier taucht das Feld der Entscheidungsfindung bei Unsicherheit auf. Es stellt sich die Frage, wer die Beweislast trägt, der Pessimist oder der Opti-

¹⁸ Hauff (Hrsg.): Unsere gemeinsame Zukunft. 1987, S.46

¹⁹ BUND / MISEREOR 1996, S.24

²⁰ H. Jonas 1979, S. 36

²¹ vgl. A. Schweitzer: Kultur und Ethik. 1923

mist? Hier finden wir zwei extreme Standpunkte. Der eine lautet, warum sich sorgen, solange wir nicht sicher wissen, daß die Zukunft schwierig wird. Der andere Standpunkt hält dafür, daß man sich um die Zukunft sorgen sollte, weil man nicht sicher sein kann, daß sie nicht schwierig wird. Beide Standpunkte gehen das Risiko irrtümlicher Voraussagen ein. Selbst wenn wir die Chancen richtiger oder falscher Voraussagen abschätzen könnten, bleibt die Frage, welcher Irrtum gravierender ist. Hier gibt es ein starkes Ausmaß an Asymmetrie. Den irreversiblen Auswirkungen einer optimistischen rücksichtslosen Politik ist wahrscheinlich bei weitem schwieriger zu begegnen als denen einer vorsichtigeren pessimistischen Politik.“

Das wichtigste Ergebnis der UNO-Konferenz für Umwelt und Entwicklung von 1992 war wohl die Formulierung der **Agenda 21**, der sich außer Deutschland über 170 andere Staaten der Erde angeschlossen haben²³. In diesem Aktionsplan für das 21. Jahrhundert verpflichten sich die Unterzeichnerstaaten, ihre Politik nach dem Kriterium der Zukunftsfähigkeit auszurichten. Dabei läßt sich als das eigentliche Hauptziel der Agenda 21 das Erreichen von Gerechtigkeit formulieren, sowohl global für die heute lebenden Generationen (**intragenerative Gerechtigkeit**) als auch zukunftsorientiert für die uns nachfolgenden Generationen (**intergenerative Gerechtigkeit**). Dazu sind der **Erhalt der Lebensräume** und die **Regeneration der Lebensgrundlagen** notwendige Voraussetzungen. Das Gerechtigkeitspostulat wird allerdings von vielen Interpreten in den Ländern des Nordens „übersehen“, so daß häufig unter zukunftsfähiger Entwicklung hauptsächlich das Erreichen der ökologischen Überlebensfähigkeit verstanden wird.

2.2.1 Paradigmen der zukunftsfähigen Entwicklung

Gegenwärtig lassen sich drei unterschiedliche Paradigmen innerhalb der wissenschaftlichen Diskussion um „sustainable development“ herausarbeiten²⁴:

Die Anhänger der „**ökologischen Modernisierung**“ wollen das herrschende Wachstumsmodell mit Hilfe des technischen Fortschritts und einer effizienteren

²² in: Goodland et.al. 1992, S.43

²³ BMU (Hrsg.): Agenda 21. Bonn o.J.

²⁴ 1995, S.95

Nutzung von Energie und Ressourcen („Effizienzrevolution“) ökologisch akzeptabel machen. Nachhaltige Entwicklung wäre danach mit nachhaltigem oder qualitativem Wachstum vereinbar. Dieser Auffassung folgen z.B. der Brundtland-Bericht, der Business Council for Sustainable Development, ein internationaler Zusammenschluß von ökologisch orientierten Unternehmern als auch ein Teil der geographischen Fremdenverkehrsforschung.²⁵

Im Gegensatz dazu werden im Paradigma der „*strukturellen Ökologisierung*“ oder des „*ökologisch orientierten Strukturwandels*“ ökologische, ökonomische und soziale Aspekte als gleichberechtigte Komponenten eines erweiterten gesellschaftlichen Wohlstandsbegriffes angesehen. „Die Identifikation und politisch-operationale Umsetzung von Belastungsgrenzen der Ökosysteme oder die Abkehr von Grundgedanken des bis heute vorherrschenden neoklassischen Ökonomieverständnisses sind wichtige Elemente dieses Ansatzes. Nicht Effizienzkriterien stehen hier im Vordergrund, sondern Verteilungsaspekte und insbesondere die Frage nach dem optimalen bzw. zukunftsfähigen Produktions- und Konsumniveau einer Gesellschaft“.²⁶ Der Wohlstandsbegriff muß danach sowohl Umwelt- als auch Gerechtigkeits- und Partizipationselemente enthalten. Das dritte Paradigma, der Versuch, das Konzept von „sustainable development“ in konkrete *Regionalprojekte zur Nachhaltigkeit* umzusetzen, gewinnt zunehmend an Bedeutung. Dabei reicht das Spektrum von Projekten zum Verhältnis der Industrie- zu den Entwicklungsländern über Projekte zur Umstrukturierung einzelner Industrieländer bis hin zu Überlegungen, für einzelne Regionen Umstellungskonzepte und Indikatoren zu entwickeln, mit denen Zukunftsfähigkeit gemessen werden kann. Diesem Bereich sind sowohl die Bemühungen einer wachsenden Anzahl von Kommunen im Rahmen einer „Lokalen Agenda 21“ zuzurechnen²⁷ als auch der Versuch einer nachhaltigen Regionalentwicklung mit Tourismus.²⁸

²⁵ siehe Kap. 5.2

²⁶ Kopf Müller u.a. 1993, S. 27f

²⁷ vgl. Deutscher Städtetag (Hg.): Städte für eine umweltgerechte Entwicklung - Materialien für eine „Lokale Agenda 21“. Köln 1995

²⁸ siehe Becker (Hrsg.) 1995

Wolfgang Sachs²⁹ weist auf die Spaltung des ökologischen Diskurses in der Nachhaltigkeitsdebatte hin: „Auf der einen Seite wird die Umweltkrise als die quantitative Differenz zwischen natürlichen und anthropogenen Stoff- und Energiedurchsätzen im Mensch-Natur-System dargestellt, während auf der anderen Seite die Umweltkrise als Folge einer historisch spezifischen Konstellation von wirtschaftlicher Dynamik, sozialer Macht und kulturellen Mentalitäten entworfen wird.“ Er unterscheidet zwei Forschungsansätze, deren Denkfiguren und Sprechweisen, oft auch die politischen Zielrichtungen, deutlich auseinandergehen. Der quantitativ-stoffliche Ansatz „konzentriert sich darauf, die technischen Umwandlungssysteme auf Einsparung hin durchzumustern und verbrauchsmindernde Umstrukturierungen in Organisation und Technologie vorzuschlagen“. Sachs nennt dies eine

„Ökologie der Mittel“, die besonders der Denkwelt der Entscheidungsträger nahe kommt. Nachhaltigkeit hieße in diesem Diskurs, „die Nutzungsrate mit der Regenerationsrate der Natur in Einklang zu bringen“. Dem steht der historisch-qualitative Ansatz gegenüber, der die institutionelle Logik, die Lebensformen und den Wertewandel in den Blick nimmt und nach Möglichkeiten einer Entschärfung und Eindämmung des naturverbrauchenden Expansionsdrucks sucht. In dieser „Ökologie der Ziele“, die in Kategorien der Suffizienz denkt und tiefere Selbstverständlichkeiten der Gesellschaft herausfordert, würde als nachhaltig eine Gesellschaft bezeichnet werden, „welche nicht in der endlosen Spirale der Nicht-Sättigung gefangen ist“³⁰.

2.2.2 Wachstum contra Entwicklung

Vielfach wird „sustainable development“ als „sustainable growth“ interpretiert. In der Diskussion um die Frage „Wachstum oder Entwicklung?“ befinden sich zwei Realismen im Widerstreit³¹: Einerseits der politische Realismus, der das Erreichen einer Einkommensumverteilung und der Bevölkerungsstabilität nur über ein enormes wirtschaftliches Wachstum für möglich hält, andererseits der ökologische Realismus, der davon ausgeht, daß die Weltwirtschaft die Verträglichkeitsgrenzen

²⁹ Wolfgang Sachs: Zählen oder Erzählen?, in: Wechselwirkung Dezember 1995, S. 24-25

³⁰ ebd.

des globalen Ökosystems (Klimaveränderungen, „Ozonloch“) bereits überschritten hat und daher zu dem Schluß kommt, daß ein weiteres wirtschaftliches Wachstum mit dem ihm eigenen Stoffdurchfluß zu einem unvermeidbaren Kollaps führen muß. Der ökologisch orientierte Ökonom Goodland folgert, „daß im Konflikt zwischen biophysikalischer und politischer Realität die politische schließlich zurückstehen muß. Unser Planet wird zu einem neuen ökologischen Gleichgewicht finden: Wir haben die Wahl zwischen einem gesellschaftlich geplanten, geordneten Übergang und einem Übergang, dessen Zeitpunkt und Verlauf durch natürliche Begrenzungen und Umweltschäden diktiert werden.“³² Haavelmo (1989 Nobelpreis für Wirtschaftswissenschaften) und Hansen unterstützen diese These: „Ein erfolgreiches Erreichen globaler Gleichheitsziele über Wachstum und wirtschaftliche Effizienz, wie sie gewöhnlich in den nationalen Einkommensrechnungen gemessen werden, stehen im Widerspruch zu den ökologischen Dimensionen der tragfähigen Entwicklung. Selbst das tragfähigste Schiff muß schließlich sinken, wenn die Ladung zu schwer ist. Die Tatsache, daß die Ladung zum Zeitpunkt des Untergangs optimal verstaut und gleichmäßig verteilt war, ist nur ein geringer Trost!“³³ Daraus ergibt sich konsequenterweise die Forderung nach *Entwicklung statt Wachstum*.

„Wachsen“ bedeutet Zunahme der Größe durch Assimilieren oder Zufügen von Stoffen, „entwickeln“ dagegen das Expandieren oder Realisieren der Potentiale, das Vervollkommen oder Verbessern eines Zustandes³⁴. Demnach bedeutet Wirtschaftswachstum einen höheren Energieverbrauch und mehr Stoffdurchfluß, denn wenn etwas wächst, wird es quantitativ größer. Ergo kann es kein ökologisch nachhaltiges Wirtschaftswachstum geben!

Voraussetzung für „sustainability“ ist also das „Stillstellen der Dynamik der Unersättlichkeit. ‘Entwicklung’ (...) kann (...) nicht interpretiert werden als ‘qualitatives Wachstum’, sonder nur als wachstumsfreie, qualitative Veränderung.“³⁵

³¹ Goodland et.al.1992, S.10

³² Goodland et.al. 1992, S.10-11

³³ Haavelmo/Hansen; in: Goodland et al. 1992, S.43-44

³⁴ Goodland et.al. 1992: S. 10

³⁵ Otto Ullrich: Wissenschaft und Technik einer zukunftsfähigen Gesellschaft!, in: Wechselwirkung Dezember 1995, S. 27)

John Stuart Mill, einer der Vordenker der liberalen Ökonomie, schrieb über ein wachstumsfreies Wirtschaften bereits 1857: „Ein Zustand konstanten Kapitals (...) ist nicht mit einem stillstehendem Zustand menschlicher Erfindergabe gleichzusetzen. Es gäbe so viel Spielraum für alle Arten geistiger Kultur, für moralischen und sozialen Fortschritt, genauso viele Möglichkeiten, die Lebensführung zu verbessern, und es wäre wahrscheinlicher, daß dies auch geschehen würde.“³⁶

2.2.3 Strategien

Zum Erreichen zukunftsfähiger Entwicklung kommen drei Strategien in Betracht, die sinnvollerweise als Strategiemix Anwendung finden sollten:

die Effizienzstrategie, die Suffizienzstrategie und die Konsistenzstrategie³⁷.

Die **Effizienzstrategie** zielt darauf ab, über eine „Effizienzrevolution“ sowohl auf der Energieangebotsseite als auf der -nachfrageseite mit einem Minimum an Energie und Rohstoffen auszukommen. Bei der derzeitigen wachstumsbedingten Steigerung des Energieverbrauchs wäre allerdings zu befürchten, daß innerhalb kurzer Zeit die Einspareffekte von der vergrößerten Nachfrage „aufgefressen“ würden.

Deshalb zielt die **Suffizienzstrategie** über einen Lebensstilwandel auf eine Verringerung des Konsumismus, der Energienachfrage und der menschlichen Expansion ab. Die Suffizienzstrategie ist der Gegenpol zur Vorstellung von der Notwendigkeit wirtschaftlichen Wachstums und als eine Strategie der Selbstbeschränkung zu verstehen. Von Kritikern³⁸ wird sie gern als Verzichtsstrategie dargestellt, die in eine ökologische Planwirtschaft oder „Ökodiktatur“ führe. Dagegen verwechselt nach Ernst Ulrich von Weizsäcker eine Suffizienzgesellschaft „das Geschwinderdrehen von Hamsterrädchen nicht mehr mit Wohlstand, sondern entdeckt wieder die Freude am Genugsein - und nicht etwa die asketische Verpflichtung zum Verzicht.“³⁹

Die **Konsistenzstrategie** fordert die soziale, ökologische und ökologische Verträglichkeit menschlichen Wirtschaftens. Dazu zählt zum Beispiel ein Stoff-

³⁶ Mill 1857, zitiert nach BUND /Misereor (Hg.)1996, S.171

³⁷ siehe Huber, Joseph: Nachhaltige Entwicklung durch Suffizienz, Effizienz und Konsistenz. In: Der Hallesche Graureiher 6/1994, S. 12-16

³⁸ siehe Gerhard Voss: Der Irrtum des Verzichts. In: Zeit-Punkte 6/1995, S. 54f.

³⁹ Interview mit E.U.von Weizsäcker in NATUR 2/96, S. 23 (gemeint ist das sich immer schneller drehende Konsumkarussell mit seinem immer rascheren Wechsel von Moden)

strommanagement, wie es von der Enquetekommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ thematisiert wird⁴⁰.

Diese Strategien werden über verschiedene Instrumente und Maßnahmen umgesetzt. Das können unter anderem sein: Ökosteuern, Umwelt-Audits, Stop ökologisch kontraproduktiver Subventionen, Schuldenerlaß für die armen Länder des Südens, Demokratisierung, Regionalisierung, fairer internationaler Handel, Umweltbildung, Stärkung der Rolle der Frauen ...

These:

Aus den Ausführungen in Kapitel 2.1. und 2.2 ergibt sich die These, daß zukunftsfähige Entwicklung eine Form menschlichen Wirtschaftens meint, die über eine wachstumsfreie qualitative Veränderung die Bedürfnisse der Menschen befriedigt, ohne die Bedürfnisbefriedigung nachfolgender Generationen zu gefährden. Um dieses zu erreichen wird ein Strategiemix vorgeschlagen, der sich nach den Kriterien Effizienz, Suffizienz und Konsistenz ausrichtet.

Gabriela Simon⁴¹ vermutet hinter dem heutigen Konsumverhalten die Unfähigkeit, wirkliche Lust zu empfinden und Genuß zu kultivieren. Der Wohlstandskapitalismus der fünfziger Jahre habe die Pflicht zur Arbeit durch die Pflicht zum Konsum ergänzt. „Nicht Hedonismus macht uns zu unersättlichen Käufern, sondern - groteskerweise - die zunehmende Entfremdung von unseren Bedürfnissen, die Disziplinierung unserer Sinne im Dienste einer immer höheren Entwicklung der Arbeit und der Produktivität.“⁴² Deshalb fordert sie **„Mehr Genuß! Mehr Faulheit! Mehr Schlendrian!“**⁴³

In diesem Zusammenhang sei abschließend noch einmal auf Ulrich Beck verwiesen, der die Voraussetzungen zu einer zukunftsfähigen Suffizienzgesellschaft wie folgt umschreibt :

⁴⁰ Enquetekommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ (Hrsg.) 1994, S. 190 ff.

⁴¹ Simon, G.: Mehr Genuß! Mehr Faulheit! Mehr Schlendrian! In: Die Zeit Nr. 42/1992, S. 52

⁴² ebd.

⁴³ ebd.

„Also, der Schlüssel zur Selbstbegrenzung liegt *nicht* im Zurück, in der Nostalgie, in der Regression als ‘Reform’, wie sie jetzt überall gefordert wird. Diesen neo-konservativen Strömungen in allen Parteien und gesellschaftlichen Lagern muß der Übergang von der ersten, industriellen zur zweiten, aufgeklärten, reflexiven Moderne gegenübergestellt werden. Die Herausforderungen einer globalen Moderne in ‘weltbürgerlicher Absicht’ (Kant) werden danach nur dann verstanden und bestanden, wenn sie den erreichten Stand der Entwicklung, der Freiheit, der demokratischen Kultur, der Rechtsstaatlichkeit, der technologischen Raffinesse, der Selbstverwirklichung der Individuen als Voraussetzung akzeptieren. Selbstbegrenzung muß mit den Ansprüchen der Moderne auf Freiheit und Gerechtigkeit verbunden werden. Alles andere ist nicht nur historisch blind und ethisch bedenklich, sondern gänzlich unrealistisch. Handelt es sich doch um eine (...) Retortenpolitik, die ihre Rechnung ohne die Menschen und Gruppen macht, welche die Utopie der Selbstbegrenzung tragen, bejahen und verwirklichen sollen.“⁴⁴

2.3 Zur Bedeutung des Tourismus in der „Freizeitgesellschaft“

2.3.1 Historische Entwicklung

„Das Reisen generell ist mit der Geschichte der Menschheit untrennbar verbunden, es erscheint als zeitloses Phänomen: Wallfahrten, Handelskarawanen, Kreuzzüge, Entdecker- und Eroberungsfahrten, Nomadentum und die Wanderungen der Handwerksgesellen sind Belege dafür. Der Tourismus (...) hingegen ist eine relativ junge Erscheinungsform des Reisens, (...)“ (Prah / Steinecke)⁴⁵.

Das Reisen als reiner Ortswechsel, gewissermaßen als Zwangsmobilität hauptsächlich zum Zweck der Nahrungssuche, ist so alt wie die Menschheit selbst⁴⁶. Mit der Sesshaftwerdung und der folgenden Gründung erster Staatswesen wurde das vom Nahrungsangebot erzwungene permanente Weiterziehen von Ort zu Ort überflüssig.

⁴⁴ Ulrich Beck, a.a.O., S. 29

⁴⁵ Prah/Steinecke: 1981, S.16

⁴⁶ Enzensberger 1973, S. 185; Armanski 1986, S. 35; Kubina 1990, S. 30

Mit dem Aufkommen des Handels begann das Reisen im engeren Sinne. Reisen wurde „erstmalig die Folge eines persönlichen Entschlusses, der ökonomischen Motiven erwachsen ist“⁴⁷. Man orientierte sich anfangs vornehmlich an Flüssen. Ägypten verdankt seine frühe Blüte und Größe der Lage am Nil, der u. a. den Handel und die Verwaltung des Reiches auf dem Schiffswege begünstigte.

Im Altertum dominierten die zweckgebundenen Reisen wie Handel-, Dienst- und Verwaltungsreisen. Als Anlaß zu rein privaten Reisen kamen vornehmlich religiöse Motive hinzu. Hier sind zum einen die panhellenischen Feste des antiken Griechenlands als auch die Reisen von Kranken und Gebrechlichen zu den Heiligtümern des Askleopios erwähnenswert. In Ägypten entstand bereits zur Zeit des Neuen Reiches (1600-1200 v. Chr.) eine neue Reiseform, die Bildungsreise⁴⁸.

Im Römischen Reich entwickelte sich bei einem gut ausgebauten Fernverkehrsnetz ein reger Tourismus, der allerdings den höheren Gesellschaftsschichten vorbehalten war. Hier ist eine Reisebewegung zu beobachten, die an den modernen Tourismus denken läßt. Neben Bäder-, Bildungs- und Vergnügungsreisen gehörten auch Ferienwohnsitze und Badeorte zu dieser Erscheinung. Schon die Römer kannten organisierte Gruppenreisen, die über Agenturen und Reisebüros gebucht werden konnten. Es gab ein umfangreiches Beherbergungs- und Bewirtungswesen, Wechselstuben, Fremdenführer usw.

Mit dem Ende Roms versiegte auch der Strom privater Reisender, im Mittelalter reiste man „ausschließlich, weil man mußte, aber keinesfalls, weil es Vergnügen bereitet“⁴⁹. Neben den Kriegszügen und den Handels- und Dienstreisen sind uns die Pilgerreisen und die „Fahrten“ der Handwerksburschen, Studenten und Vagabunden bekannt. Das Ausmaß der Berufsreisen wurde noch durch die Fahrten der Pilger und Wallfahrer übertroffen.

Erst nach dem Durchbrechen des mittelalterlichen Primats der Religion konnten sich neue Formen des Reisens entwickeln. Mit der Rückbesinnung auf Werte der griechischen und römischen Kultur während der Renaissance galt das Reisen auch wieder dem Interesse an Kunst und Natur. Die ein- bis dreijährige „Grand Tour“ der jungen Adligen und die Gesellenwanderschaft sind als Ausbildungsreisen zu

⁴⁷ Kubina 1990, S. 42

⁴⁸ Casson, L. : Reisen in der alten Welt. München 1976, S. 26

⁴⁹ Kubina 1990, S. 50

verstehen und waren typisch für das 17. und 18. Jahrhundert. Neben der Bildung gewannen im 19. Jhd. auch die Motive „Vergnügen“ und „Erholung“ an Bedeutung⁵⁰.

Mit der ersten uns bekannten Pauschalreise der Neuzeit, einer organisierten Bahnfahrt zu ermäßigten Preisen von Leicester nach Loughborough und zurück, die der Engländer Thomas Cook im Jahre 1841 durchführte, wird der Beginn der Geschichte des modernen Tourismus und des Reisebürogewerbes angesetzt⁵¹. Kubina⁵² weist darauf hin, daß im 19. Jahrhundert jedoch noch längst nicht die Massen reisten, da Ihnen noch zwei wesentliche Voraussetzungen dazu fehlten: Zeit und Geld. Erst mit der Einführung verbindlicher Urlaubsregelungen und festgelegter bezahlter Freizeit waren diese Voraussetzungen gegeben. In Deutschland existierte ab 1873 ein gesetzlich fixierter Urlaubsanspruch für Beamte; nach 1891 war die Arbeit an Sonn- und Feiertagen bis auf wenige Ausnahmen untersagt⁵³. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts erkämpften auch Angestellte und Arbeiter einiger Betriebe tarifvertraglich festgelegte Urlaubsansprüche, erst nach 1918 wurden diese auf das gesamte Reichsgebiet ausgedehnt. Gesetzliche Bestimmungen entstanden nach dem zweiten Weltkrieg, die 1963 dann im Bundesurlaubsgesetz zusammengefaßt wurden⁵⁴. Erst mit diesen Urlaubsregelungen waren ausgehend von der Gründerzeit die grundlegenden Voraussetzungen für den Massentourismus moderner Ausprägung gegeben.

Nun stieg die Zahl der Reisenden kontinuierlich an. Neben den luxuriösen Reisen der Reichen auf Yachten, Ozeanriesen und in Luxuszügen wie dem Orient-Express entwickelten sich zwischen den Weltkriegen Reisebewegungen „von unten“⁵⁵. Kleinbürgerliche Gebirgs- und Wanderclubs, die proletarischen Naturfreunde und die Wandervogelbewegung suchten Erholung in der freien Natur. Der Mittelstand favorisierte die Sommerfrische, in der ein einfaches Leben auf dem

⁵⁰ Krippendorf et al. 1989, S.4

⁵¹ W. Loeschburg 1977: Von Reiselust und Reiseleid - Eine Kulturgeschichte, S.143

⁵² 1990, S.54

⁵³ Becker et al. 1996, S. 13

⁵⁴ Prahl, H.-W.: Freizeitsoziologie. München 1977, S. 107

⁵⁵ Burghoff / Kresta 1995, S.94

Lande geführt wurde, mit großer Treue zum einmal gewählten Urlaubsort, oft mit Familienanschluß bei der Gastgeberfamilie⁵⁶.

Der Beginn des Massentourismus ist mit den „Kraft durch Freude“- Reisen (KdF) des 3. Reiches anzusetzen. In den Jahren zwischen 1934 und 1939 wurden von dieser Nazi-Organisation 43 Millionen Reisen organisiert⁵⁷. Getreu Hitlers Auftrag, ein „nervenstarkes Volk“ zu schaffen⁵⁸, wurde der Freizeit- und Erholungsbereich „zum tragenden Element der Staatspolitik“⁵⁹ und diente der politischen und weltanschaulichen Erziehung.

In der Nachkriegszeit führte der wirtschaftliche Boom in den Industrieländern zur „Freizeitmobilität der Massen“⁶⁰. Seit den fünfziger Jahren wurde in der Bundesrepublik eine starke, kontinuierliche Zunahme der Reiseintensität verzeichnet. Auch in der DDR erreichte der staatlich organisierte Tourismus ein „Spitzenniveau“⁶¹ mit einer ebenso hohen Reiseintensität wie in der alten BRD. In den letzten Jahrzehnten wurde das Reisen für einen großen Teil der Bevölkerung Deutschlands und vergleichbarer Staaten zu einer Selbstverständlichkeit.

Die Entwicklung der Einkommen und die Verkürzung der Arbeitszeiten waren die Hauptfaktoren für diesen Entwicklungsprozeß. Begünstigend kam die Ausbreitung des PKWs und die damit verbundene gute und bequeme Erreichbarkeit entlegener Urlaubsziele hinzu. Eine nochmalige Steigerung wurde durch den Aufschwung des Charterflugverkehrs nach 1965 erreicht, durch die sich die Reisedistanzen zunehmend erhöhten. Der Verzicht auf eine Besteuerung des Flugbenzins ermöglichte günstige Flugtarife. 1994 machten 78 % aller Deutschen über 14 Jahre eine Urlaubsreise. 33,6 % aller Haupturlaubsreisen wurden mit dem Flugzeug unternommen.⁶²

2.3.2 Zur aktuellen Bedeutung und Dimension des Tourismus

Freizeit und Tourismus stehen in enger Wechselbeziehung zu allen anderen Lebensbereichen. Sie sind sowohl Folgeerscheinungen als auch feste Bestandteile

⁵⁶ Stadler, Georg: 1975, S. 263; zitiert bei Kubina 1990, S. 56

⁵⁷ Burghoff / Kresta 1995, S. 94

⁵⁸ Prahl / Steinecke 1979, S. 160

⁵⁹ Kubina 1990, S. 57

⁶⁰ Krippendorf / Kramer / Müller 1989, S. 10

⁶¹ Becker et al. 1996, S.14

⁶² ebd., S. 14-16

des industriegesellschaftlichen Systems. Soziokulturelle und -psychologische, ökonomische, ökologische und politische Rahmenbedingungen bestimmen und begrenzen die touristischen Bewegungen. Das heutige Reise- und Freizeitverhalten steht in direktem Zusammenhang mit den Lebens- und Arbeitsverhältnissen in der Industriegesellschaft.

„Die Initialzündung der touristischen Entwicklung ging vom wissenschaftlich-technischen Fortschritt aus, der eine starke Verstädterung, eine hohe Motorisierung und eine große Reduktion der Arbeitszeit zur Folge hatte. Der Preis, den unsere Gesellschaft dafür zu bezahlen hatte, war eine zunehmende Reglementierung unseres gesellschaftlichen Lebens und die Auflösung traditioneller Gemeinschaften. Dies wiederum führte zu individuellem Streß durch technisierte und funktionalisierte Arbeits- und Lebensabläufe, zu sinkender Umweltqualität und schließlich zu einem verstärkten gesellschaftlichen Druck. Der Tourismus als befreiende Freizeitform außerhalb der Alltagswelt bot sich als willkommene Lösung an. Er wurde zu einem Zwangsbedarf, zu einer Lebensnotwendigkeit, zu einem ‘Essential’.“⁶³

Die Hauptfaktoren des Tourismusbooms sind somit nach Krippendorf⁶⁴:

- Der wachsende Wohlstand in Form zunehmender Einkommen und damit auch die Erhöhung der frei verfügbaren Einkommensteile.
- Die Verstädterung und mit ihr der Wunsch, den unwirtlichen städtischen Lebensverhältnissen zu entkommen.
- Die explosionsartige Motorisierung und die damit verbundene uneingeschränkte Mobilität.
- Die Abnahme der Arbeitszeit respektive die Zunahme der Freizeit, vor allem in Form längerer Wochenenden, längerer Feriendauer und früherer Pensionierung.

Nach Klingenberg und Aschenbrenner⁶⁵ lassen sich drei in ihrer Bedeutung gleichwertige Funktionen des Urlaubs herausstellen: Erholung, Distanz zum Alltag und der Wunsch, eine Gegenwelt zum Alltag zu erleben.

⁶³ Hansruedi Müller: Das Phänomen Tourismus mit seinen Triebkräften. in: Klingenberg/Trensky/Winter (Hg.): Wende im Tourismus. Stuttgart 1991, S. 8

⁶⁴ Krippendorf et al. 1989; S. 7-8

⁶⁵ Klingenberg/Aschenbrenner: Reisestationen. in: Klingenberg/Trensky/Winter (Hg.): Wende im Tourismus, Stuttgart 1995, S. 95

In den Neunzigern haben Freizeit und Urlaub nicht allein den Zweck der Regeneration dem Tourismus wird inzwischen ein Eigenwert beigemessen. „Die neue Urlaubsgeneration erlebt den Urlaub nicht mehr als Anhängsel des Arbeitslebens, sondern als Höhepunkt des Freizeitlebens. Im Urlaub will sie ihren Lebensstil und ihre Freizeitinteressen weiterentwickeln“.⁶⁶

Tourismus in Zahlen⁶⁷:

1995 nahm die Reiseintensität leicht ab, dennoch waren 49 Millionen Deutsche über 14 Jahre mehr als 5 Tage auf Reisen. Die Zahl der Urlaubsreisen ging um fast drei Millionen auf 64,5 Mio. zurück, ein Effekt steigender Arbeitslosigkeit und sinkender Einkommen. Rund ein Drittel der Reisen führte ins eigene Land, gefolgt von Spanien, Italien, Österreich, Frankreich und Griechenland. Kräftig aufholen konnte die Türkei und rangiert nun vor den Niederlanden und der Schweiz. Die Hälfte der Urlauber benutzte ihr Auto, über 18 Mio. Reisen begannen im Flugzeug. Durchschnittlich blieben die Bundesbürger 14,1 Tage weg und gaben dabei 1410 DM aus. Ihre Gesamturlaubsausgaben lassen sich auf 90 Milliarden Mark hochrechnen. „Raus aus dem Alltag“ war für fast 60 % das wichtigste Ferienmotiv. Mehr als die Hälfte gibt den Gaststättenbesuch als die häufigste Urlaubsaktivität an, noch vor Baden und Sonnenbaden. „Ganz ungebremst scheint der Drang in die Ferne aber nicht mehr zu sein. Was ihre Reisepläne für dieses Jahr (1996) angeht, sind die Urlauber vorsichtiger geworden. Nur noch knapp siebzig Prozent werden wahrscheinlich verreisen. 1995 äußerten noch 4% mehr diese Absicht“.⁶⁸

Während sich die Flugkilometer der reisenden Deutschen zwischen 1980 und 1993 verdreifacht haben, wird eine nochmalige Verdoppelung des Standes von 1993 bis zum Jahre 2010 erwartet⁶⁹.

⁶⁶ Opaschowski 1989, S. 162

⁶⁷ Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (F.U.R.): Jahresbericht 1995; in: Die Zeit, 15.3.1996

⁶⁸ Die Zeit, 15.3.1996

⁶⁹ Politische Ökologie Heft 46, Mai / Juni 1996, S. 15

3. Tourismus auf dem Weg zur Zukunftsfähigkeit

Das Formel-1-Rennen in Jerez de la Frontera können Kunden der Firma Poppe Sportreisen, Mainz (Tel. 06131/27066-30) am 26. Oktober live erleben. Der Tagesausflug ab und bis Frankfurt inklusive Eintrittskarten kostet 985 Mark.

Die Zeit / 17.Okt. 1997, S. 73

Der Tourismus zählt heute zu den führenden Wachstumsbranchen. Seine ihm eigene Vielschichtigkeit (Transportwesen, Beherbergung, Gastronomie, touristische Dienstleistungen) macht ihn zu einem der bedeutendsten Wirtschaftszweige der Welt. Wenn wir zum Beispiel an die Produktion von Anlagen, Geräten und Gütern zur Durchführung tourismusimmanenter Tätigkeiten denken, wird deutlich, daß die Bedeutung des Tourismus bis in andere Branchen hineinreicht. Zum Phänomen Tourismus gehört nicht nur, daß Menschen von A nach B reisen, um dort in einem Hotel zu wohnen und ihre Mahlzeiten einzunehmen, sondern auch die Tatsache, daß diese Hotels erst einmal gebaut werden müssen, daß Lebensmittel für die Gäste produziert werden müssen und Wasser bereitgestellt wird, daß es eine Reisebusproduktion gibt, daß es Fluggesellschaften und eine davon abhängige Flugzeugindustrie gibt, daß Urlaubsgäste eigens für sie hergestellte Güter (wie z.B. Andenken, Reiseführer) konsumieren, daß sie Dienstleistungen nutzen, spezielle Medikamente und Produkte der Kosmetikindustrie benötigen, daß der Grund der Reise oft die Ausübung einer Sportart ist, die wiederum die Produktion spezieller Kleidung, Ausrüstung und den Bau von Sportanlagen beinhaltet. In diesem Sinne ist auch ein Skigebiet mit seinen Liften, Seilbahnen, Zufahrtswegen, Schneekanonen, Pistenraupen, seiner Flutlichtanlage und den eigens angelegten Gasthäusern eine Sportanlage mit einem riesigen Investitionsvolumen. Es dürfte deutlich werden, daß eine ungeheure Zahl von Menschen vom Tourismus lebt, profitiert und auch abhängig ist.

Ebenso klar wird, daß an vielen Stellen angesetzt werden muß, wenn ein solches System zukunftsfähig werden soll. Letztendlich stellt sich dieses Vorhaben als eine Aufgabe mit gesamtgesellschaftlichen Ausmaßen und -wirkungen dar und ist nur mit einem ganzheitlichen Ansatz im Rahmen einer allgemeinen zukunftsfähigen

gen Entwicklung denkbar. Was nicht ausschließt, hier und heute damit zu beginnen.

3.1 Sanfter Tourismus

Kritik am Tourismus existiert schon so lange wie der Gegenstand selbst. Zur Zeit des römischen Reiches beklagte Seneca das Treiben in den italienischen Badeorten: „Wozu muß ich Betrunkene am Strand herumirren und Leute mit lautem Gesang auf dem See herumfahren sehen?“⁷⁰

Während in der Vergangenheit vornehmlich die sozialen Auswirkungen des Tourismus kritisiert wurden⁷¹, gerieten seit den siebziger Jahren des 20. Jahrhunderts die Auswirkungen auf die Natur ins Blickfeld⁷². Nach und nach wurden Modelle für ein „sanfteres“⁷³, umwelt- und sozialverträglicheres Reisen entwickelt, die sich nach **Kriterien** wie

- naturnahe und nichttechnisierte Tourismusangebote
- landschaftsschonende Formen der touristischen Erschließung
- sozio-kulturell verträgliche Entwicklung des Tourismus
- touristische Entwicklung im Rahmen einer Strategie der eigenständigen Regionalentwicklung⁷⁴

ausrichteten. Dabei wird als Minimalposition der sanfte Tourismus als ein strukturell alternatives Segment der Tourismusedwicklung⁷⁵ verstanden, während in der Maximalposition der sanfte Tourismus ein eher globales Korrektiv der bisherigen Tourismusedwicklung⁷⁶ darstellen soll.

Die theoretischen Ansätze operationalisieren sich in der Praxis in einigen Modellprojekten (z.B. Sanfter Sommer Saar)⁷⁷ und in einem quantitativ unbedeutenden

⁷⁰ Seneca, zit. nach: Casson 1976, S. 167

⁷¹ Enzensberger, Hans Magnus: Eine Theorie des Tourismus. In : Universitas, 42 (2), S. 660-676

⁷² Krippendorf, J.: Die Landschaftsfresser. Bern 1975; Prahl / Steinecke: Der Millionen-Urlaub. Darmstadt 1979; Kramer, D.: Der sanfte Tourismus. Wien 1983

⁷³ Den Begriff „Sanftes Reisen“ prägte Robert Jungk: Wieviel Touristen pro Hektar Strand? In: GEO 5 / 1980, S. 154-156

⁷⁴ Mose 1988, S. 44

⁷⁵ Haßlacher, P.: Sanfter Tourismus - Virgental. Innsbruck 1984

⁷⁶ Krippendorf, J.: Tourismus und regionale Entwicklung. Versuch einer Synthese. In: Krippendorf / Messerli / Hänni (Hrsg.) 1982, S. 365-382

⁷⁷ Projekt Sanfter Tourismus der Naturfreunde Saarland (Hrsg.): Sanfter Sommer Saar - ein Modellprojekt zum Sanften Tourismus im Saarland. Stuttgart 1990

Nischantourismus⁷⁸. Immerhin führte die Diskussion um sanftes Reisen zu einigen Umweltschutzmaßnahmen auch bei großen Reiseveranstaltern, die sich jedoch meist als Maßnahmen zur Kostenersparnis erwiesen. „Statt teurer Rasenmäher treten die guten alten Schafe zum Rasenmähen an, statt neuer Putzlappen wird jetzt zerschlissene Bettwäsche verwendet.“⁷⁹ Die Tourismuskritik, die anfangs auf globale Auswirkungen des Tourismus verwies und die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen diskutierte, propagierte bei dem Versuch der Umsetzung „die offene Marmelade auf dem Frühstückstischchen“⁸⁰ und den reduzierten Handtuchwechsel in Hotels. Letztendlich schrieb sich die Branche öffentlichkeitswirksam den Umweltschutz auf die Fahnen und setzte jedoch trotzdem die umweltzerstörerische Expansion fort. Zwischen 1970 und 1990 wuchs der Tourismus insgesamt um beinahe 300% und es ist mit einem nochmaligen Zuwachs um die Hälfte bis zum Ende des Jahrhunderts zu rechnen⁸¹. „Zweifellos ist ein Wandel eingetreten: Allgemein gestiegenes Umweltbewußtsein und zu Medienspektakel hochstilisierte, singuläre Umweltkatastrophen haben dazu geführt, daß auch die Touristen umweltsensibler geworden sind. Jedoch stehen Problemeinsichten und Absichtserklärungen des homo ludens einem gewaltigen Handlungsdefizit gegenüber. Fraglich scheint, ob sich hinter den ökologischen Bekenntnissen mehr verbirgt als bloße Umweltrhetorik.“⁸² Zu einer prinzipiellen Neuorientierung des Tourismus ist es trotz der breiten Diskussion um die negativen Auswirkungen bisher nicht gekommen, da eine Neuorientierung den gegenwärtigen Interessen der Mehrzahl der Bevölkerung und der Touristikunternehmen widersprechen würde. Den umweltsensibleren wurden grüne Nischen geschaffen, doch „die tatsächlichen strukturellen Ursachen, wie fortgesetztes Wachstum und unbegrenzte Mobilität, werden vor dem Hintergrund der gepflegten Kleinidylle nicht mehr gesehen.“⁸³ Unter dem Schlagwort Ökotourismus erleben umwelt- und sozialverträgliche Formen des Reisens „zur Zeit weltweit einen Boom, oft allerdings nur mit seinen Ansprü-

⁷⁸ für eine detaillierte Beschreibung zur Entwicklung und Theorien des „sanften Tourismus“ siehe: Mose 1988, S. 17-45; Burghoff / Kresta 1995, S. 11-40

⁷⁹ Burghoff / Kresta 1995, S. 46

⁸⁰ ebd., S. 25

⁸¹ Eber 1992, S. VI

⁸² Becker et al. 1996, S.7

⁸³ Burghoff/Kresta 1995, S. 101

chen und Vermarktungschancen, eingeschränkter in seiner Umsetzung in die Realität.“⁸⁴

Für Burghoff und Kresta ist deshalb der sozial- und umweltverträgliche Tourismus „eine halbherzige Kompromißformel zwischen dem Konsumprodukt Urlaub und der Einsicht in seine zerstörerischen Auswirkungen. Ein Besänftigungsprogramm für die weiterhin ungebrochene Expansion des Urlaubsgeschäfts.“⁸⁵ Der schonendere Umgang mit Mensch und Natur in der Oase verhindere nicht, daß auch mit ‘sanften’ Urlaubspaketen neue Umweltschäden entstehen. Der sanfte Tourismus propagiere das Sowohl-als-auch. Wer eine Flugreise in die sanfte Destination Costa Rica buche, habe mit den zurückgelegten Flugkilometern wahrhaft keinen Beitrag zum Umweltschutz geleistet. Das gleiche gelte für die Fahrt mit dem Auto zum sanften Waldspaziergang im Biotop.⁸⁶

3.2 Zukunftsfähige Tourismusentwicklung

Die Diskussion um „Sustainability“ erweitert die Debatte um den „sanften“ Tourismus um ein grundlegendes Kriterium: der Forderung nach Zukunftsfähigkeit des Tourismus im Ganzen und seiner nicht nur aktuellen, sondern auch zukünftigen Verträglichkeit. Hier geht es mitnichten um das Besetzen von Nischen, sondern um den **sozial-ökologischen Umbau der Gesamterscheinung Tourismus**. Als ein wesentlicher Aspekt kommt die Forderung nach sowohl intergenerativer als auch intragenerativer Gerechtigkeit hinzu, was über die alte Forderung nach Umwelt- und Sozialverträglichkeit hinausgeht.⁸⁷ Gleichwohl werden die Ideen des „sanften“ Tourismus aufgegriffen und weiterentwickelt.

Es stellt sich die Frage, ob es Tourismusformen gibt, die zukunftsfähig sind und wie diese gegebenenfalls aussehen? Wie muß der Tourismus umgestaltet werden, um zukunftsfähig zu werden? Der Rahmen dieser Diskussion wird durch inzwischen reichhaltig erschienene Publikationen zum Themenkomplex Sustainable Development umrissen (vgl. Kap. 2.3).

⁸⁴ Vorlaufer 1996, S. 212

⁸⁵ Burghoff / Kresta 1995, S. 99

⁸⁶ ebd.

⁸⁷ vgl. Becker et al. 1996, S. 9

3.2.1 Aspekte einer zukunftsfähigen Tourismusedwicklung

Innerhalb der geographischen Fremdenverkehrsforschung ist das Thema Zukunftsfähige Tourismusedwicklung umstritten, auch hier spiegelt sich mit zum Teil kontroversen Aussagen der widersprüchliche Diskurs um zukunftsfähige Entwicklung wider. Im folgenden werden diese unterschiedlichen Positionen und Sichtweisen wiedergegeben.

Elsasser et al.⁸⁸ verstehen unter Nachhaltigkeit die Gewährleistung der drei gleichberechtigten Ziele *Wirtschaftswachstum* (Hervorhebung E.K.), Sozial- und Umweltverträglichkeit. „(...) In Relieffanpassungen im Zusammenhang mit Pistenplanierungen oder Aufschüttungen zur Schaffung künstlicher Strände oder Badeinseln“⁸⁹ sehen sie dann keinen Widerspruch zum Nachhaltigkeitsprinzip. Denn Nachhaltigkeit bedeute „eben auch, daß touristische Projekte nicht nur kurzfristig, sondern während längerer Zeit ökonomisch nachhaltig existieren (...)“.⁹⁰

Becker⁹¹, für den „das Verreisen im Urlaub heutzutage in den Industrieländern den Rang eines Grundbedürfnisses angenommen hat“⁹², sieht Reisen als ein Privileg, daß nur durch das Einlösen damit verbundener Verpflichtungen - „wie eine umweltschonende Gestaltung“⁹³ - zu rechtfertigen sei. „Gewiß wird die Umwelt am meisten geschont, wenn der einzelne den Urlaub zu Hause verbringt; aber es ist auch erwiesen, daß das Verlassen der gewohnten Umwelt zu einem besonderen Erholungseffekt führt. Jedoch sollte das jährliche oder noch häufigere Verreisen nicht zu einem Ritual erstarren.“⁹⁴ Es gelte, bei der Bevölkerung ein Bewußtsein für das Privileg des Reisens zu entwickeln, das die Verpflichtung zur Schonung unserer natürlichen und sozialen Umwelt unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit beinhalte. In diesem Sinne solle beim Reisen u. a. „auch immer wieder einmal ein gewisses Maß an Verzicht geübt werden: Es sollte nicht jedes Jahr eine Fernreise unternommen werden; auf Kurzurlaubsreisen in ferne Länder sollte generell verzichtet werden; bringt ein Badeurlaub in der Karibik wirklich mehr als ein Mit-

⁸⁸ Elsasser et al.: Nachhaltigkeit im Tourismus, in: Becker (Hg.): Ansätze für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus, Berlin 1995; S. 7-19

⁸⁹ ebd., S.12

⁹⁰ ebd., S. 15

⁹¹ Becker: Nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus: ein Strategienrahmen, in: Becker (Hg.) 1995, S.21-31

⁹² ebd., S. 23

⁹³ ebd., S. 24

telmeerurlaub?⁹⁵ Becker schließt bezüglich der ökonomischen Entwicklung „ein gewisses quantitatives Wachstum“ im Rahmen einer qualitativen Weiterentwicklung „nicht grundsätzlich“ aus.⁹⁶

Für **Job**⁹⁷ stellt das Nachhaltigkeitsprinzip sowohl das Privileg des Reisens als auch den Tourismus heutiger Prägung in Frage. „Ein zentrales Problem unseres Wirtschaftssystems ist die nicht vorhandene Internalisierung der externen Umweltkosten. Das betrifft sowohl den Produktions- als auch den Transportbereich.“⁹⁸ Gerade der Bereich Transport verursache einen Großteil der tourismusbedingten Umweltschäden. Die Erstellung des touristischen Produkts erfolge nicht an ein und demselben Standort, sondern impliziere Mobilität. Deshalb führe das Charakteristikum des modernen Tourismus, „die massenhafte Überwindung räumlicher Distanzen, (...) über den Verbrauch an nicht regenerativen Energien sowie die Belastung der Absorptionsfähigkeit der Ökosphäre mit CO₂ und Schadstoffen zur Gefährdung des fundamentalen Nachhaltigkeits-Postulats der intergenerativen Gerechtigkeit. Solange wegen ungleicher Einkommensverteilung nur ein kleiner Teil der Weltbevölkerung selbstverantwortlich über die Teilnahme am Tourismus bestimmen kann, ist zudem auch das Ziel der intragenerativen Gerechtigkeit nicht erfüllt.“⁹⁹

Busch¹⁰⁰ hat den Eindruck, „daß die geographische Fremdenverkehrsforschung zunehmend einseitig die Interessen der Bevölkerungsteile unterstützt, die vom Reisen anderer wirtschaftlich profitieren“¹⁰¹. Auch „die derzeitige Praxis der Forschungsreisen und der zahlreichen Exkursionen mit Studierenden mit oft sehr großen Distanzüberwindungen“¹⁰² sei auf den Prüfstand zu stellen. Er sieht demgegenüber die künftige Aufgabe der Tourismusforschung darin, „schrittweise die

⁹⁴ ebd.

⁹⁵ ebd.

⁹⁶ Becker, Ch.: Nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus: Ein Strategienrahmen. In: Becker (Hrsg.) 1995, S. 23

⁹⁷ Job, H.: Bilanzierbarkeit von Nachhaltigkeit im (Fern)Tourismus. Manuskript eines Vortrages vom 5. 10 1995 gehalten auf dem Deutschen Geographentag in Potsdam

⁹⁸ ebd., S.1

⁹⁹ ebd., S.2

¹⁰⁰ Busch: Fremdenverkehr als Gegenstand geographischer Forschung und Lehre. In: Becker 1995, S. 33-39

¹⁰¹ ebd., S. 33

¹⁰² ebd., S. 38

Rolle des Mahners einzunehmen¹⁰³ und „die Möglichkeiten der Minimierung des Reisens zu erforschen und aufzuzeigen“¹⁰⁴.

Vorläufer¹⁰⁵ sieht angesichts des wachsenden Flugtourismus die Möglichkeit einer zukunftsfähigen Entwicklung durch Tourismus generell in Frage gestellt. „Eine zunehmende Akzeptanz neuer, umweltverträglicher Lebensstile und Konsummuster, die nicht mehr an einer maßlosen Überwindung von Raum und Zeit ausgerichtet sind, (...) wird zukünftig eine Voraussetzung ‘nachhaltiger Entwicklung’ sein.“¹⁰⁶

Außerhalb der geographischen Fremdenverkehrsforschung widmet die vom **Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie** erstellte Studie „**Zukunftsfähiges Deutschland**“ eine ihrer Wendeszenen dem Thema Ferntourismus¹⁰⁷: „Zwei-Wochen-Trips in die Karibik mit Unterbringung im Strandhotel sind nicht zukunftsfähig.“ Der Ressourcenverbrauch für die Flugreise sei zu hoch, die ökologischen Belastungen durch den Aufenthalt erheblich. Fraglich sei auch, wie weit dem Gastgeberland diese Form von Tourismus nütze, zumal, wenn ausländisches Kapital eingesetzt werde, von dessen Rendite nur wenig im Land bleibe. Den Arbeitsplätzen und den Einnahmen aus dem Konsum der Touristen stehe die Beschädigung des sozialen Zusammenhaltes und der Umwelt gegenüber.

Ferntourismus sei aber inzwischen zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor für viele der armen Länder des Südens geworden. „Für 22 der weniger entwickelten Länder (nach der Klassifizierung der UNCTAD) machen diese Einkünfte mehr als 20 % ihres Bruttosozialproduktes aus (Jamaica 28 %, Malediven 75 %). Für 11 der 47 ärmsten Länder der Erde lag das Verhältnis der Deviseneinnahmen aus dem Tourismus zu den Exporterlösen bei über 40 % (...). Blieben diese Urlauber aus, würde das diese Länder hart treffen. Also ist zu überlegen: Welche Arten von Ferntourismus sollten eingestellt werden, welche können erhalten bleiben? Wie kann Tou-

¹⁰³ ebd., S. 37

¹⁰⁴ ebd., S. 38

¹⁰⁵ Vorläufer 1996, S.231f.

¹⁰⁶ ebd., S. 232

¹⁰⁷ BUND / MISEREOR 1996, S. 279

rismus in die Länder des Südens einigermaßen umwelt- und sozialverträglich werden?“¹⁰⁸

Die Antwort der „Wuppertaler“ auf die Frage nach dem „Wie?“ eines zukunftsfähigen Reiseverhaltens lautet: „Seltener und intensiver. Wenn die Erwerbsarbeit sich verändert (...), wenn arbeitsfreie Zeiten angespart werden können, werden auch längere Fernreisen möglich. Sie sind nicht allein auf das Flugzeug angewiesen. Schiffsreisen¹⁰⁹, Landreisen gewinnen wieder Anziehungskraft. Der Aufenthalt vor Ort findet Formen, die Teilnahme an der fremden Kultur ermöglichen, gleichzeitig Ressourcen schonen und der Wirtschaft des gastgebenden Landes zugutekommen. Solche Programme stecken freilich in den Anfängen.“¹¹⁰

Die Studie „**Sustainable Netherlands**“¹¹¹ (als Vorläufer der Wuppertal-Studie) widmet dem Bereich Erholung und Freizeit ein eigenes Kapitel und macht sich Gedanken über Formen „dauerhaften“ touristischen Verhaltens. Hauptaugenmerk wird auf den Energieverbrauch bei An- und Abreise zum bzw. vom Urlaubsgebiet gelegt: „Wenn die Verwendung des Kraftfahrzeugs drastisch reduziert wird, und wenn der Flugverkehr nicht weiter zunimmt, kann die Gesamtzahl der zurückgelegten Kilometer für Urlaubszwecke in den dauerhaften Niederlanden (einschließlich Auslandsurlaube) etwa auf dem heutigen Stand bleiben oder sogar noch leicht ansteigen“¹¹².

Diese unterschiedlichen Aspekte spiegeln eindrücklich das Spektrum der Meinungen wider, die zwischen einer radikalen Begrenzung des Tourismus und der Befürwortung der Dominanz einer ökonomischen Tragfähigkeit schwanken.

Nach meiner Meinung muß sowohl für den Bereich der An- und Abreise als auch für den Aufenthalt im Zielgebiet nach Möglichkeiten gesucht werden, wie der

¹⁰⁸ ebd., S. 279

¹⁰⁹ An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, daß bei Fernreisen auch die Hinwendung zum Verkehrsmittel Schiff zur Zeit große ökologische Risiken beinhaltet. Nach einem Bericht des US-Wissenschaftsjournals „Science“ (Nov.1997) gehört die Seeschifffahrt zu den größten Luftverschmutzern der Welt. Für 14% der globalen Stickstoffemissionen und 16% der Schwefelabgase aus Erdöl- und Petroleumverbrennung sei die Seeschifffahrt verantwortlich. Als Ursache werden veraltete Dieselmotoren mit hohem Schadstoffausstoß und minderwertige Brennstoffe genannt. Eine schrittweise Besserung der Situation sei erst nach dem Jahr 2000 zu erwarten, da zu diesem Zeitpunkt erstmals Grenzwerte für neue und grundüberholte Schiffe in Kraft treten. Da jedoch jährlich nur 1,5% der globalen Schiffsflotte ausgetauscht werden, sei eine deutliche Verbesserung der Situation erst viele Jahre später zu erwarten (taz 31.10.1997, S. 9).

¹¹⁰ BUND / Misereor 1996, S. 279

¹¹¹ Milieudéfense/Friends of the Earth - Netherlands (Hg.): Sustainable Netherlands. 1992

Tourismus umwelt- und sozialverträglich gestaltet werden kann und dabei zusätzlich dauerhaft ökonomisch ergiebig bleibt. Was einschließt, daß einige der heute beliebten Reiseformen unter Umständen nicht weiterbestehen können.

3.3 Auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Tourismusedwicklung

In Kapitel 2.2 wurde die These aufgestellt, daß zukunftsfähige Entwicklung eine wachstumsfreie qualitative Veränderung meint. **Somit erfordert auch ein zukunftsfähiger Tourismus eine Absage an primär wachstumsorientierte Vorstellungen zugunsten einer qualitätsorientierten, wachstumsfreien Entwicklungsstrategie**, deren gleichrangige Ziele nach Müller¹¹³

- der wirtschaftliche Wohlstand,
- die optimale Befriedigung der Gästewünsche,
- das subjektive Wohlbefinden der Gastgeber,
- eine intakte Kultur,
- eine intakte Natur und der Ressourcenschutz
- ein Gestaltungsrecht zukünftiger Generationen sind.

Der aktuelle Trend zu immer häufigeren und immer kürzeren Reisen mit immer schnelleren Verkehrsmitteln, die tendenziell in immer weiter entlegene Ferienzele führen¹¹⁴, steht in krassem Gegensatz zu der sogar von der deutschen Tourismuswirtschaft erkannten Notwendigkeit einer nachhaltigen, umweltgerechten Tourismusedwicklung. Am 8. Oktober 1997 wurde den Bundesministerien für Umwelt und Wirtschaft eine entsprechende Erklärung überreicht¹¹⁵. In ihr verpflichtet sich die Reisebranche u.a. ein Umweltmanagement in den einzelnen Betrieben aufzubauen und neue Tourismusregionen umweltgerecht zu erschließen. Eine möglichst umweltschonende An- und Abreise wird propagiert, eine Verminderung des Flugverkehrs allerdings nicht in Erwägung gezogen. Die namhaften Reiseveranstalter verkaufen dafür ihre Flugreisen ab 1. Dez. 1997 (TUI) bzw. für die Sommersaison

¹¹² ebd., S.188

¹¹³ Müller 1995, S.16

¹¹⁴ Becker 1996, S. 8

¹¹⁵ Reiner Metzger: Schonend in den Urlaub fliegen. In: taz / 9. Okt. 1997, S. 8

1998 (Neckermann) mit einer integrierten Bahnreise zu den 14 wichtigsten deutschen Flughäfen¹¹⁶.

Zweieinhalb Jahre vorher, im April 1995, kamen in Lanzarote 500 TeilnehmerInnen aus 80 Staaten zur „**World Conference of Sustainable Tourism**“ zusammen. In einer 18-Punkte-Charta für eine nachhaltige Tourismusedwicklung forderten sie konkrete Entwicklungsmaßnahmen in den vier Bereichen

- Schutz der natürlichen Ressourcen
- Schutz des Kulturerbes
- Änderungen im Wirtschaftsverhalten
- Setzung von Schutzprioritäten für bestimmte Regionen.

Ausgangspunkt ihrer Forderungen war die Feststellung, daß der Tourismus weltweit für die sozioökonomische und politische Entwicklung vieler Länder wesentlich und damit zentrales Element jeder Gesamtentwicklung zur Verträglichkeit sei. Weiterhin sei Tourismus jedoch eine ambivalente Erscheinung und biete zwar positives Potential für eine ökonomische Entwicklung, beute aber andererseits die Umwelt aus und trage zum Verlust lokaler Identitäten bei. Aus der Erkenntnis, daß die Ressourcen, auf denen Tourismus beruht, endlich sind, ziehen sie den Schluß, daß sustainable development ein globales Management und internationale Verbindlichkeiten erfordere und regen Allianzen zwischen den Hauptakteuren des touristischen Bereiches an.¹¹⁷

3.4 Strategien für eine zukunftsfähige Tourismusedwicklung

3.4.1 Strategien für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus

Das Konzept der zukunftsfähigen Entwicklung ist eine Utopie auf globaler Ebene. Zur Umsetzung dieses Konzeptes ist trotz der Forderung nach Ganzheitlichkeit eine sektorspezifische Betrachtung nötig¹¹⁸. Nach Vorstellung des **Arbeitskreises Freizeit und Fremdenverkehrsgeographie** gilt es, einen ökologisch verantwortbaren, einen ökonomisch ergiebigen und einen sozialverträglichen Tourismus zu entwickeln, zu dessen Konkretisierung eine Regionalisierung notwendig ist. „Hier

¹¹⁶ taz 6./7.12.1997, S. 23

¹¹⁷ Ecoletter / Dezember 1995, S. 5

¹¹⁸ Becker 1995, S. 22

kann aus der Sicht des Tourismus an die Ideen zur Nutzung des endogenen Potentials und an das Konzept der eigenständigen Regionalentwicklung angeknüpft werden.“¹¹⁹

Der Arbeitskreis legt auf Grundlage einer Theoriediskussion über „Nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus“ einen **Strategienrahmen** vor, dessen gedanklicher Hintergrund kleinere, überschaubare Fremdenverkehrsgebiete in Mitteleuropa bilden. Der Strategienrahmen kann als Checkliste für Fremdenverkehrsgebiete, -orte, -projekte und -betriebe zur Überprüfung der Nachhaltigkeit benutzt werden. Sein Kriterienkatalog bietet als normativer Ansatz einen ersten theoretischen Rahmen für eine zukunftsfähige Tourismusedwicklung.

Die drei Dimensionen eines zukunftsfähigen Tourismus werden weiter konkretisiert und Kriterien herausgearbeitet. Dabei ist den VerfasserInnen bewußt, daß der Katalog noch erweiterungsfähig und weiter konkretisierbar ist.¹²⁰

Zusammengefaßt ergeben sich folgende **Hauptkriterien**:

1) Ökologische Dimension

Ziel ist das Erhalten eines Gleichgewichtes bei den erneuerbaren Ressourcen zwischen Abbau und Regenerierungsrate und das Reduzieren des Verbrauchs nicht erneuerbarer Ressourcen. Die Assimilationsfähigkeit der Ökosphäre darf durch Abfallaufkommen und Schadstoffemissionen nicht überschritten werden.

Das soll geschehen durch ein(e)

- Erhalten bzw. Weiterentwickeln der Flächennutzung im Hinblick auf eine vielfältige und harmonische Kulturlandschaft
- Schaffen eines Bewußtseins in der Bevölkerung, den hohen Energieverbrauch bei der Urlaubsreise und bei Fahrten im Urlaubsgebiet zu reduzieren (Suffizienzrevolution zur Selbstbeschränkung der Konsumenten)
- Ausschöpfen aller Möglichkeiten zur Reduzierung des Energieaufwandes für den touristischen Verkehr (Effizienzrevolution durch Weiterentwicklung der Technik)
- Senken des Energieverbrauchs in den touristischen Betrieben, möglichst durch Umstellen auf örtlich vorhandene, erneuerbare Energieträger und dezentrale Energieversorgung

¹¹⁹ ebd. S. 23

¹²⁰ ebd., S. 26

- Schonende Nutzung der Ressource Wasser
- Vermeiden einer dauerhaften Schädigung von Fauna und Flora
- Reduzieren von Abfallaufkommen und Schadstoffemissionen beim touristischen Angebot
- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für ein umweltgerechtes Verhalten

2) Ökonomische Dimension

Hier wird als Ziel eine stabile wirtschaftliche Entwicklung formuliert.

Dies soll erreicht werden durch

- eine zielgerichtete Weiterentwicklung des Tourismus - insbesondere in qualitativer Hinsicht
- das Anstreben eines möglichst hohen Anteils der regionalen Wertschöpfung an den touristischen Umsätzen
- einen offenen Handlungsrahmen für unterschiedliche Entwicklungspfade im Tourismus auf lokaler und regionaler Ebene
- das Fördern von langfristig ausgerichteten, zukunftssträchtigen Entwicklungsprojekten und Angeboten im Bereich des Fremdenverkehrs
- das Sichern eines vielfältigen Arbeitsmarktes
- das Sichern eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen Tourismus und anderen Wirtschaftssektoren
- das Schaffen eines ausgewogenen Verhältnisses hinsichtlich der Betriebsgrößen bei den Anbietern
- das Vermeiden einer örtlichen und regionalen Gesamtentwicklung auf der Basis von staatlichen Dauersubventionen
- das Sichern der Verträglichkeit mit anderen Funktionen, wenn diese bereits im Sinne der Nachhaltigkeit gestaltet sind.

3) Soziale Dimension

Ziel ist die gerechte Verteilung der Lebenschancen zwischen den Generationen am Ort und in der Region. Dazu ist notwendig,

- den kommenden Generationen Entwicklungsperspektiven und Chancen offenzulassen

- eine Partizipation breiter Schichten der einheimischen Bevölkerung an touristischen Entscheidungsprozessen und an der Entwicklung entsprechender Leitbilder und Planungen
- eine Partizipation breiter Schichten der einheimischen Bevölkerung an den Wohlfahrtswirkungen durch Tourismus
- die Erhaltung und Förderung der kulturellen Eigenständigkeit
- das Regionalbewußtsein und das Engagement der Bevölkerung zu mobilisieren
- und das Einbinden der Tourismusedwicklung in die allgemeinen und fachplanerischen lokalen und regionalen Entwicklungskonzeptionen.¹²¹

3.4.2 Touristische Nachhaltigkeitsbilanz

Die Touristen selbst entscheiden über Ziel, Entfernung, Dauer, Art und Häufigkeit ihrer Reisen. Um die Möglichkeit zu bekommen, ihre Reisen nach dem Gesichtspunkt der Zukunftsfähigkeit beurteilen zu können, hat Hubert Job ein Modell zur Überprüfung der Nachhaltigkeitsbilanz von Reisen erarbeitet.¹²² Darin wird jede Reise als Aggregat mit den vier Komponenten An-/Abreiseweg, Wege im Zielgebiet, Beherbergung und Reisezweck (dominante Reiseaktivitäten) betrachtet. Dabei ist allerdings die Dauer der Reise ein entscheidendes Kriterium, das berücksichtigt werden muß.

Verschiedene Schlüsselindikatoren fungieren als Grundlage des Modells. In der ökologischen Dimension beurteilt der Raumüberwindungsindikator eine Reise in Abhängigkeit von der zurückgelegten Distanz in Kilometern und dem dafür benutzten Transportmittel. Der Wohlstandsindikator betrachtet die Komponenten Beherbergung und Reisezweck und untersucht die Inanspruchnahme von Boden und Wasser. In der ökonomischen Dimension geht es um die volkswirtschaftlichen Effekte einer Reise für das Zielgebiet. Dazu wird ein Arbeitsplatzindikator und ein Wirtschaftlichkeitsindikator herangezogen. In der sozialen Dimension ist die Meßbarkeit der Reiseauswirkungen besonders problematisch. Ein Akkulturationsindikator untersucht, inwieweit eine Reise zur Nivellierung der kulturellen Vielfalt beiträgt. Der Menschenrechtsindikator benutzt als Datenbasis die Jahres-

¹²¹ Becker 1995, S. 26-29

¹²² Job, in: Becker/Job/Witzel 1995, S. 130-145

berichte von „amnesty international“. Anhand dieses Indikators wird ersichtlich, in welche Länder aufgrund von Verstößen gegen die UN-Menschenrechts-Charta nicht gereist werden sollte.

Die Absicht des Modells ist, zur Bewußtseinsbildung bei den Touristen beizutragen und letztendlich deren Reiseentscheidung zu beeinflussen. Aus der Betrachtung der Einzelindikatoren ist es möglich, eine touristische Nachhaltigkeitsbilanz aufzustellen, um die Tauglichkeit der geplanten Reise zu überprüfen.

Anhand dieser vorhandenen Daten kann für die Nachfrager ein anschaulich aufbereitetes Diagramm erarbeitet werden, das als Medium in der Verbraucherberatung Einsatz finden kann. „Somit wird der Verbraucher in die Lage versetzt, nicht nur einen schnellen Vergleich zwischen den einzelnen Reiseangeboten zu ziehen, sondern auch die konkreten Schwachstellen seines Reisewunsches einzusehen. Eine solch relativ detaillierte Produktinformation bietet dem Touristen bei seiner Entscheidung mehr Transparenz als konventionelle Gütesiegel.“¹²³

Als Beispiel entwirft Job den „Reisestern“, bei dem anhand der fünf differierenden Zacken die sektoral dargestellten Effekte abgelesen werden können. Normativ wäre festzulegen, wo die jeweiligen Grenzen zwischen den einzelnen Bedenklichkeitsstufen verlaufen und ab wann von einer Reise abgeraten werden muß.

Das Modell ließe sich auch in ein Reisekonto umsetzen, das ähnlich wie ein Bankkonto geführt werden könnte. „Das Reisekonto funktionierte, indem von einer fiktiven Punktezahl ausgehend mittels der errechneten Werte der Nachhaltigkeitsbilanz Abbuchungen vorgenommen würden. Logischerweise schlugen umweltaggressivere Reisen viel stärker zu Buche als nachhaltigere. (...) Wäre die Habenseite aufgebraucht, so müßte zu Hause geblieben und gewartet werden, bis wieder genug Punkte angespart sind.“¹²⁴

3.4.3 Entschleunigung

Ein großer Teil der tourismusbedingten Umweltschäden ist auf den Faktor Transport und den damit verbundenen CO₂-Ausstoß und anderer Schadstoffe zurück-

¹²³ ebd., S. 142

¹²⁴ Job, H.: Bilanzierbarkeit von Nachhaltigkeit im (Fern)Tourismus. Vortrag gehalten auf dem Dt. Geographentag in Potsdam am 5.10. 1995. Manuskript S. 10

zuführen. Müller¹²⁵ schätzt, daß für Transporte bis zu 95 % des Gesamtenergiebedarfs einer Ferienreise aufgewendet werden. Daher ist ein Beschränken der touristischen Mobilität auf ein tragfähiges Niveau die notwendige Voraussetzung für einen zukunftsfähigen Tourismus. Eine qualitative Veränderung der Mobilität und der Reiseaktivitäten, z.B. durch Förderung des Fahrradtourismus, kann dazu einen wertvollen Beitrag leisten.

Sinnvoll erscheint eine **Entschleunigung** als Teil einer Suffizienzstrategie, wie sie die Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“ vorschlägt: „Gegen systematische Überentwicklung helfen keine Rezepte vom Typus ‘Mehr vom Gleichen’. Es ist vielmehr kluge Selbstbeschränkung, welche am ehesten Entlastung verspricht. (...) Dazu gehört der Verzicht auf Spitzenleistungen in Geschwindigkeit und Fernerreichbarkeit. (...) Es ist die Nulloption auf weitere Beschleunigung und Verflechtung, welche den Freiheitsspielraum eröffnet, ein sozial angepaßtes Verkehrssystem für das 21. Jahrhundert zu schaffen.“¹²⁶

Der Verkehrswissenschaftler Karl-Otto Schallaböck schlägt ein gestaffeltes Tempolimit von 100 km/h auf Straßen, von 200 km/h auf Schienen und 400 km/h in der Luft vor¹²⁷. Das Problem des Luftverkehrs sei, daß er so schnell ablaufe und zu billig angeboten werde. Dabei sei gerade im Flugverkehr (wie bei anderen Schnellverkehren) die kritische Größe der Energieverbrauch pro Zeit. Über eine Entschleunigung könne auf energetisch günstigere Flugzeugtypen ausgewichen und der Raumwiderstand erhöht werden. Damit sei auch sozialpsychologisch ein wichtiger Schritt getan, da das Raumbild des Menschen wiederhergestellt werde: „Flugverkehr zerstört nämlich ganz eminent das Raumbild in den Köpfen. Wenn ich von Gladbeck nach Wuppertal, meinem täglichen Arbeitsweg, ungefähr zwei Stunden brauche, aber von Düsseldorf nach Mailand nur eine Stunde, dann ist das desorientierend, zumal, wenn man sich das nicht ständig bewußt macht. Raum und Zeit sind nun mal unsere primären Orientierungsgrößen in der Umwelt.“¹²⁸

¹²⁵ Müller, Hansruedi: Hin zur gläsernen Reise. in: Gruppe Neues Reisen (Hg.)1992, S.8

¹²⁶ BUND / MISEREOR 1996, S. 156

¹²⁷ Guido Bröer: Tempo runter auch am Himmel - Interview mit Karl-Otto Schallaböck. Fairkehr 3 / 1994, S. 22

¹²⁸ ebd.

3.4.4 Ursachenbekämpfung

Neben den genannten Möglichkeiten und Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Tourismusedwicklung liegt ein Schlüssel zum Erfolg darin, die Gründe für den weitverbreiteten „Fluchturlaub“ zu beseitigen. Das Leben, das die Bevölkerung der Städte fern von der Natur und deren Eigenheiten führt, ist geprägt von Maschinen, Lärm und Hektik. Kein Wunder, daß das Reise-Motiv „Natur erleben“ einen ständig wachsenden Zuspruch hat.¹²⁹ Der Unwirtlichkeit der Städte wollen die BewohnerInnen wenigstens am Wochenende und im Urlaub entkommen. Der für Umweltschutz und Stadtentwicklung zuständige Berliner Staatssekretär Hans Stimmann sorgte für Aufregung, als er mit Blick auf die Berliner Verdichtungsplanungen meinte: „Die Lebensstile haben sich geändert. Jeder von uns fliegt doch nach Mallorca oder Hawaii oder fährt zumindest ins Umland. Jeder geht ins Fitnesscenter. Wer braucht da noch wohnungsnah Grünflächen?“¹³⁰ Diese Einschätzung widerspricht den Vorstellungen fortschrittlicher Stadt- und RaumplanerInnen sowie ihrer KollegInnen aus der Verkehrswissenschaft, deren Philosophie es ist, die Funktionen Wohnen, Arbeiten und Erholen wieder zusammenzuführen. Durch das funktionelle Verdichten städtischer Räume (Mischnutzung) soll die Urbanität gefördert und der Verkehr verringert werden. Dadurch soll der Nahraum an Attraktivität gewinnen und der Wunsch nach verkehrserzeugenden Fluchten gemindert werden. „Kompakt, urban, grün“ - so läßt sich die Stadt als Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung beschreiben.¹³¹ Eine Stadt als Lebensraum mit hoher sozialer und ökologischer Qualität könnte über den Abbau belastender Faktoren wie Lärm, schlechte Luft, ästhetische Unwirtlichkeit etc. zu einer quantitativen Reduzierung des „nix-wie-weg-Urlaubs“ führen.

3.5 Ausblick

Wenn der Tourismus zukunftsfähig werden soll, was eine Suffizienz einschließt, muß sein Gesamtumfang bezüglich seines Energie- und Flächenbedarfs deutlich schrumpfen. Die Assimilationskapazität der Biosphäre und das

¹²⁹ Becker 1996, S.18

¹³⁰ taz 18.9.1997 / S. 11

Stoppen des Verschwindens von Lebensräumen für Flora und Fauna setzen hier den Rahmen. Das Einführen energieintensiver Tourismusangebote ist zu vermeiden. Unter ökologischen Gesichtspunkten sind somit Center-Parcs und ähnliche Einrichtungen nur akzeptabel, wenn sie tatsächlich helfen, Flugreisen zu vermeiden. Das ist leider zur Zeit nicht der Fall: „Ein Urlaub in einem der neuen Ferienzentren ersetzt (...) weder die Haupturlaubsreise, noch ist er vermutlich ein Ersatz für Tagesausflüge (...)“¹³² Badeparadiese dieser Art sind im Betrieb energieintensiv, die Anreise erfolgt in der Regel in PKW's. Sie sollten zumindest mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein (Bahnanschluß evt. mit Abholservice). Gegenwärtig geht die Stoßrichtung der Center-Parcs-Werbung jedoch in die Richtung, daß man ein zusätzliches Kurzreise-Angebot (für ein verlängertes Wochenende) schaffen will.

„Nachhaltige Entwicklung im Tourismus wird nicht (...) von selbst entstehen; dazu bedarf es der Politik.“¹³³ Der Glaube an ein Einsehen von Unternehmen

und Verbrauchern reicht allein nicht aus. Politische Konzepte zur Steuerung des wachsenden Freizeitmarktes sind gefragt¹³⁴; Wachstumsobergrenzen und handlungsfähige Rahmenbedingungen müßten festgelegt werden. Wenn zukunftsfähiger Tourismus staatlich gewollt wäre - Deutschland hat die Agenda 21 unterzeichnet und die deutsche Tourismusindustrie hat sich auf eine gemeinsame Umwelterklärung verständigt, in der sie sich selbst zu einer nachhaltigen, umweltgerechten Tourismusedwicklung verpflichtet (s. o.) - so ließe sich dieses Ziel auch verwirklichen. Wenn sich eine solche Verpflichtung dann aber in der Tatsache niederschlägt, daß bei den Flugreisen der großen Anbieter nun die Bahnan-/abreise zum Flughafen im Preis enthalten ist, bleibt dieser Anspruch halbherzig.

Trends werden gemacht, dazu bedient sich die Industrie der Werbung, die wiederum nach neuesten Erkenntnissen der Psychologie und der Lebensstilforschung arbeitet. Wollte man wirklich das „Produkt Zukunftsfähigkeit“ am Markt erfolgreich machen, man könnte unter Zuhilfenahme der Werbung und anderer Marketing-Strategien mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Akzeptanz erreichen.

¹³¹ siehe Brake / Richter (Hrsg.): Sustainable Urban Development. München 1995

¹³² BMU (Hrsg.): Freizeitzentren der zweiten Generation. 1992, S. 60

¹³³ Becker et al. 1996, S. 9

¹³⁴ Burghoff / Kresta 1995, S.118

4. Fahrrad und Tourismus

Der **Sporttourismus**, eine der neuesten Erscheinungen des Tourismusmarktes, verbindet zwei der bedeutendsten deutschen Freizeitphänomene: über zwei Drittel der Deutschen fahren jährlich in den Urlaub, über ein Drittel ist in Sportvereinen organisiert, noch mehr treiben außerhalb von Vereinen Sport. „Insofern ist die Verbindung von Sport und Reisen eine naheliegende Entwicklung gewesen.“¹³⁵

Der **Fahrradtourismus**, der sich in seiner heutigen Erscheinungsform seit Mitte der achtziger Jahre ausprägte¹³⁶, ist das Segment des Sporttourismus, das in den letzten Jahren die höchsten Zuwachsraten zu verzeichnen hatte. Mehrere Trends waren für diesen Erfolg ausschlaggebend: das Fahrrad gilt als umweltfreundliches Verkehrsmittel, es ermöglicht naturverbundenen Urlaub, Radfahren stellt eine gesunde, körperliche Aktivität dar und kann individuell oder in Gruppen erfolgen¹³⁷.

Unter **Fahrradtourismus** werden laut ADFC „alle Arten der Fahrradnutzung verstanden, die zum Zweck der Freizeit- und Urlaubsgestaltung unternommen werden“¹³⁸.

Dazu zählen

- der Kurz- und Tagesausflug
- die Wochenendtour
- die mehrtägige Radtour
- die ausgedehnte Radreise¹³⁹.

Weiter kann unterschieden werden in **Radwandertourismus**, in dem die eher leichte körperliche Aktivität bevorzugt wird, und in **Radspporttourismus** auf Rennrädern oder Mountainbikes mit leistungsbezogener Orientierung.

¹³⁵ Freyer, in : Dreyer / Krüger 1995, S. 53

¹³⁶ Miglbauer, in: Dreyer / Krüger 1995, S. 342

¹³⁷ ebd., S. 55

¹³⁸ ADFC 1993, S. 4

¹³⁹ ebd.

4.1 Voll im Trend: Die Radtour

Wer heute eine Fahrradzeitschrift aufschlägt, kann die Angebote der verschiedenen Radreiseveranstalter nicht übersehen. Da gibt es Bike-Wochenenden am Gardasee mit Shuttle-Verkehr zur Downhill-Piste, Genußtouren an der Loire, „14 Tage Radtraining mit ehemaligem Weltmeister auf Mallorca“ oder „per Paddel und Pedale durch die Mecklenburgische Seenplatte“. Die Branche bommt, die Radtour ist voll im Trend. 1995 ermittelte der ADFC bereits 182 Veranstalter bei einer Zuwachsrate von 52% in nur zwei Jahren; 1990 waren es nur vierzig. Die Zahl der Radfernwege und fahrradtouristischen Angebote einzelner Regionen hat sprunghaft zugenommen¹⁴⁰.

Von Hoteliers und Gastwirten wurden die Radler lange Jahre belächelt und verachtet. „Sie galten als knickrig und sparsam, würden nur eine Nacht bleiben und lediglich den mitgebrachten Proviant verzehren.“¹⁴¹

Doch das Gastgewerbe hat seine Vorurteile längst über Bord geworfen. Heute reißen sich die Wirte entlang des 280 km langen Tauernradweges im Salzburger Land um die Auszeichnungsfahne, die ihre Häuser als „radfreundliche Betriebe“ kennzeichnet. „War es früher schwierig, Betrieben zu erklären, daß sie Radfahrer beherbergen sollen, so melden sich jetzt Hotels und Pensionen mit dem Vorschlag, die Radroute im Verlauf zu ändern, damit sie direkt an ihren Häusern vorbeiführt,“ berichtet Martin Uitz, Marketingfachmann der Salzburger Land Tourismus GmbH¹⁴². 25.000 RadlerInnen pro Jahr allein auf dieser Strecke „haben durchaus eine pekuniäre Überzeugungskraft“¹⁴³. Auf der Klassiker-Strecke, dem Donauradweg, sind inzwischen jährlich mehr als 100.000 Menschen mit dem Rad unterwegs. „...die Kassen klingeln. Der Radtourismus ist in vielen Ferienregionen zu einem wesentlichen Wirtschaftsfaktor geworden.“¹⁴⁴ Die über 2.000 Kilometern lange 100-Schlösser-Route im Münsterland existiert seit 1987 und gehört heute zu den bedeutendsten Radwanderwegen. „Das Radfahren ist der muskelbetriebene Motor der touristischen Entwicklung in dieser vormals weniger bekannten und besuchten Region geworden. Rund ein Drittel der jährlich gut drei Millio-

¹⁴⁰ vgl. Frank Hofmann: Fahrradtourismus, in: Provelo 1/94

¹⁴¹ taz 19.3.94, S.25

¹⁴² IKU-Seminarunterlagen 1993

¹⁴³ taz, 19.3.95, S. 25

¹⁴⁴ ebd.

nen Übernachtungen im Münsterland sind auf die radelnden UrlauberInnen zurückzuführen. Hinzu kommen jedes Jahr etwa zehn Millionen Tagestouristen auf zwei Rädern, die so etliche Mark in den Registrierkassen lassen. (...) Kein Wunder, daß auch die ‘neuen’ Länder Deutschlands sich angesichts des wirtschaftlichen Kollapses vom Radtourismus etwas versprechen. Ob in Mecklenburg-Vorpommern, in Brandenburg oder in Sachsen, überall werden Radfernrouen kreiert.“¹⁴⁵

4.2 Faszination Fahrrad - Faszination Radfahren

„Man läßt alles Irdische hinter sich, fährt zum Horizont, ins Unendliche!“ (...sagt Marie in Emile Zolas’ Roman „Paris“¹⁴⁶ über das Radfahren)

„Wir leben im Zeitalter der Raketen, der Jets und der schnellen Autos, aber die freundlichste und wundersamste aller Maschinen ist für mich das Fahrrad geblieben. Es ist die Maschine des Gleichgewichts, das ich spielerisch mit dem Körper herstelle und das sich dem Geist mitteilt, wenn die Sonne in den Speichen blitzt und das Plätschern des Baches am Wegesrand sich mischt mit dem Surren der Naben und dem Pfeifen des Winds. Das Fahrrad transportiert mich, aber sein Motor bin ich selbst, und mit prächtiger Zuverlässigkeit gibt es mir alles zurück, was ich investiere.“ Hans Blickensdörfer¹⁴⁷

„Und in einem letzten Aufbäumen, das aus den Fußsohlen aufstieg und mir mit wunderschön sprudelndem heißen Blut Schenkel, Brust, Nacken und Stirn durchströmte, in einem unaufhaltsamen Prozeß spürte ich, wie das Gefälle der Abfahrt eine Sekunde lang abnahm, und ich öffnete die Augen, zwang sie in die Sonne zu sehen, und dann stoben die Reifen wirklich qualmend und quietschend davon, die Kette jubilierte, die Lenkstange flog wie ein Vogelkopf voraus, zeichnete sich scharf gegen den Himmel ab, und das Blitzen der Räder splitterte die Sonne in tausend Stücke und wirbelte sie durch die Luft, und dann hörte ich, hörte, mein

¹⁴⁵ ebd.

¹⁴⁶ Zola: Paris. 1898, S.419

¹⁴⁷ Blickensdörfer, in: Stevens: 20.000 Meilen mit dem Hochrad um die Welt 1884-1886, Hrsg. von H.-E. Lessing. Stuttgart 1984; S.5

Gott! wie die Leute auf den Lastwagen mich hochleben ließen, hörte das Quieken der Kinder in der Kurve zur Zielgeraden, den Lautsprecher, der die Positionen der ersten fünf durchgab. Und während des freien Falls, als ich dahinschoß auf dem neuen Asphalt, goß mir einer der Organisatoren lachend einen Eimer Wasser über den Leib, und zwanzig Meter weiter, ich triefte noch immer, lachte, fühlte mich leicht, sah jemand mich an, ein rothaariges Mädchen, und sagte „naß wie ein junger Hund“, und nun war keine Zeit mehr für Albernheiten, die Straße wurde glitschig, ich mußte aufpassen, die Bremse benutzen, die Kurve wie einen Tango tanzen oder einen Walzer mit großem Orchester.“ Antonio Skarmeta: Der Radfahrer von San Cristobal¹⁴⁸

Diese „wundersame Maschine“ Fahrrad, in Frankreich oft liebevoll als „la petite reine“ bezeichnet, fasziniert seit mehr als 100 Jahren KünstlerInnen aller Art. Samuel Becket war begeisterter Radfahrer, Henry Miller nannte es seinen besten Freund, Toulouse-Lautrec und A.M. Mucha sind bekannt für ihre Radsportbegeisterung und künstlerischen Werbeplakate der Fahrradindustrie. Lyonel Feiniger, selbst sportlicher Radler, zeichnete zahllose Radfahrerkarikaturen für verschiedene kulturkritische Zeitschriften wie „Die fliegenden Blätter“ oder den „Simplicissimus“¹⁴⁹. In Uwe Johnsons’ „Das dritte Buch über Achim“¹⁵⁰ ist der Rennfahrer „Täve“ Schur, Amateurweltmeister und mehrfacher Gewinner der Friedensfahrt, Vorbild für eine der Hauptfiguren des Romans. Uwe Timm erzählt in seinem Buch „Der Mann auf dem Hochrad“ die Geschichte seiner Vorfahren als Pioniere des Hochradfahrens¹⁵¹. Warum Radfahren diese Begeisterung auslöst(e), erklären zu einem Teil schon die vorangestellten Textpassagen. Doch galt am Ende des 19. Jahrhunderts das Fahrrad auch als Symbol des Fortschritts, der Geschwindigkeit und der Dynamik. In den Kaffeehäusern der Metropolen bildete sich eine eigene Subkultur rund um die dort verkehrenden Radsportler, Radrennveranstalter, Künstler, Journalisten und ihre Bewunderer. Berühmt wurde das Pariser „Café de l’Espérance“, später vom „Café Brun“ abgelöst. Das Pariser Straßenbild wurde

¹⁴⁸ Skarmeta, zit. nach: Uwe Wittstock (Hg.): Sport-Stories, F.a.M. 1993, S.185-186

¹⁴⁹ Rabenstein 1991, S. 253-261

¹⁵⁰ Johnson: Das dritte Buch über Achim. 1961

¹⁵¹ Timm: Der Mann auf dem Hochrad. 1984

vom Fahrrad geprägt, „ (...) und es gehörte zum guten Ton, Radfahrer zu sein und Gast des ‘Café de l’Espérance’.“¹⁵²

Welche Faszination auch heute der Radsport ausübt, kann an den Etappenzielen und Bergankünften der großen Rundfahrten wie Tour de France und Giro d’Italia erlebt werden. Und es gibt nicht wenige HobbyfahrerInnen, die versuchen, es den „Giganten der Landstraße“ gleichzutun.

4.2.1 Zur Wahrnehmungspsychologie des Radwanderns

Wenn wir die Ebene des Radsports verlassen und das Radfahren unter anderen Gesichtspunkten betrachten und zum Beispiel mit dem Wandern vergleichen, erweitern wir das Spektrum der Wahrnehmung und erkennen, warum das Radfahren in der Freizeit und im Urlaub so beliebt ist.

Aufgrund seiner Effektivität sind wir mit dem Fahrrad schneller als zu Fuß. Je nach Trainingsstand sind 100 bis 200 und mehr Kilometer pro Tag machbar, zu Fuß sind 50 km schon eine „reife“ Leistung.

Dabei können wir unser Gepäck in am Gepäckträger befestigten Taschen mitführen und müssen nicht, wie beim Wandern, einen Rucksack schleppen.

„Radtourismus ist im Gegensatz zum Wandern eine Freizeit- und Urlaubsaktivität, die schnell die lokalen Horizonte überschreitet.“¹⁵³ Während beim Wandern kleine Dinge wie Blumen und Insekten besser und länger betrachtet werden können, bietet das Rad aufgrund der schnelleren Fortbewegung mehr Abwechslung. Landschaften lassen sich schneller durchmessen.

Trotzdem läßt sich auf dem Rad im Vergleich mit motorgetriebenen Fahrzeugen Langsamkeit erfahren. Das Innehalten fällt beim Wandern leichter.

Bei beiden Fortbewegungsarten sind die Düfte und Gerüche der Umgebung deutlich wahrnehmbar, die natürlichen Geräusche ebenso wie die Temperaturunterschiede (durch Schatten/Sonnenschein/geogr. Höhe) und der Wind. Natürlich ist man auch den Unbilden des Wetters ausgesetzt.

Das Erleben der Geschwindigkeit ist auf dem Rad besonders beim Bergabfahren sehr intensiv und durch den Fahrtwind körperlich spürbar.

¹⁵² Rabenstein 1991, S. 251

¹⁵³ Miglbauer, in: Dreyer / Krüger 1995, S. 351

Bergab komme ich auf dem Rad ohne oder mit vermindertem Krafteinsatz aus. Zu Fuß kann es dagegen bergab sehr anstrengend und belastend werden.

Der Bewegungsablauf beim Rad ist rund und schonend für die Gelenke. Voraussetzung ist natürlich die richtige Einstellung des Sattels und des Lenkers. Der Trainingseffekt für Herz und Kreislauf ist größer als beim Wandern.

Die Wegebeschaffenheit wird unterschiedlich erfaßt. Das Rad läuft auf glattem, harten Untergrund am Besten. Der Wanderer geht dagegen nicht gerne auf Asphalt. Aufgrund ihrer Wegegebundenheit bleiben Touren- und RennradfahrerInnen in der Regel ökologisch sensiblen Gebieten fern. Die Gefahr, die diesbezüglich durch MTBs ausgeht, wird oft überschätzt¹⁵⁴. Wer einmal versucht hat, mit dem Mountainbike querfeldein zu fahren, weiß das. Zu Fuß ist diese Wegegebundenheit jedoch nicht gegeben¹⁵⁵.

Radfahren und Wandern ergänzen sich gut. Da das Wandern in den Bergen erst abseits der Fahrwege richtig Spaß macht, lassen sich die besonders in den Alpen oft langweiligen Anmärsche durch die Täler mit Hilfe des Fahrrades verkürzen, ohne mit dem Naturschutz in Konflikt zu geraten.

Nach Gisela Wegener-Spöhring kann Radwandern einen Beitrag zum tieferen Verständnis und zur Vertiefung ökologischer Zusammenhänge leisten. Es regt zum bewußten Umgang mit der Natur durch stimulierende Naturentdeckungen an, ermöglicht aber auch das Erkennen von Beschädigungen der Landschaft und Natur¹⁵⁶. Von den Möglichkeiten der Natur- und Umwelt-Wahrnehmung her gesehen sind beide Fortbewegungsarten ganzheitlich und im Wortsinn „naturnah“, somit dem Autofahren in diesen Disziplinen deutlich überlegen. Sowohl Wandern als auch Radfahren sind in der Regel gesundheitsfördernd und umweltschonend, was vom Autofahren nicht behauptet werden kann.

¹⁵⁴ vgl. Becker et al. 1991, S. 48; Schemel et al. 1992, S. 160f.; Weigand 1993; Wöhrstein 1993; Twiehaus 1994

¹⁵⁵ siehe Elsasser, Hans: Durch den Wandertourismus verursachte Schäden dargestellt am Tourismus im Schweizerischen Nationalpark. In: Neuerburg et al. (Hrsg.) 1993, S. 131

¹⁵⁶ Wegener-Spöhring 1991, S. 57

4.3 Kurze Geschichte des Fahrrades und des Fahrradtourismus

4.3.1 Fahrradgeschichte - Würdigung einer beherrschbaren Technik

Mit der lenkbaren Laufmaschine des Freiherrn von Drais begann das Fahrrad seinen Siegeszug um die Welt. 1818 in verschiedenen europäischen Ländern patentiert, ermöglichte das Laufrad Strecken in viel kürzerer Zeit als zu Fuß oder mit der Postkutsche zurückzulegen. 1817 lief Drais mit seiner Maschine von Mannheim bis zum sogenannten „Relaishaus“ in Schwetzingen und legte dabei die 14,4 km lange Strecke in einer Stunde zurück. Von Karlsruhe nach Kehl benötigte er 4 Stunden, was zu Fuß etwa 16 Stunden gedauert hätte.¹⁵⁷

Großen Erfolg hatte das frühe Zweirad zunächst in England. „Man nannte es Hobby- oder Dandyhorse, womit schon klar ist, welche feinen Kreise damit ihre Kreise zogen“¹⁵⁸. Ähnlich positive Aufnahme fand die „Draisienne“ in Frankreich. Vornehmlich in Paris war sie verbreitet. In Deutschland behinderte das preußische Turnverbot zwischen 1820 und 1848 den Erfolg des Laufrades¹⁵⁹. Letztlich blieb Drais' Erfindung eine Modeerscheinung, deren Bedeutung als Verkehrsmittel nicht erkannt wurde.

Ab 1830 wurde die Eisenbahn das neue Verkehrsmittel. „Diese mit Dampfkraft fahrende Maschine, die nur auf neuen Wegen, den Schienen fahren konnte, revolutionierte das Verkehrswesen und überholte schnell die bis dahin so wichtige Postkutsche“¹⁶⁰. Sie sprengte aber auch „das Maß der Natur; der Schienenstrang, ohne Rücksicht auf die Hindernisse der Topographie, überbrückt Täler und durchsticht Berge, während die Lokomotive, unbeeindruckt von den Schwächen der Körperlichkeit, gleichmäßig und scheinbar ohne Erschöpfung dahineilt. (...) Auf dem Hintergrund dieser Erfahrung konnte fortan das Ideal der andauernden und steigerbaren Geschwindigkeit triumphieren“¹⁶¹.

Erst mit der Anbringung der Tretkurbeln an der Vorderradnabe durch Michaux wurde der nächste entscheidende Schritt in der Fahrradentwicklung getan, mit dem aus dem Lauf- ein Fahrrad wurde. Nach seiner Vorstellung auf der Pariser Weltausstellung fand die 'Michauline' sehr schnell Verbreitung. Ab 1868 wurden

¹⁵⁷ Gronen/Lemke 1978, S.29

¹⁵⁸ Beduhn 1982, S.12

¹⁵⁹ Franke 1987, S.12

¹⁶⁰ Franke 1987, S.12

erste Rennen durchgeführt, zuerst in Parks, ab 1869 auch als Hallenwettbewerbe¹⁶².

Im gleichen Jahr wurden in Altona, Berlin, Magdeburg und München die ersten deutschen Bicycle- oder Velocipeden-Clubs gegründet.

Um das Rad leichter und stabiler zu machen, wurden die Holzkomponenten zunehmend durch stählerne ersetzt. Die Entwicklung schritt schnell voran; 1869 wurden zum ersten Mal Stahldrahtspeichen und Rollenlager verwendet, ein Jahr später Kugellager.

Da die Tretkurbel des Fahrrades mit der Achse des Vorderrades verbunden war und man die Kraftübertragung durch Zahnkränze und Gliederketten noch nicht kannte, war eine Verlängerung der Entfaltung und somit eine Erhöhung der Geschwindigkeit nur durch eine Vergrößerung des Vorderrades zu erreichen.

So entstand das Hochrad, das die Fahrradproduktion der siebziger und achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts bestimmte. Seine Entwicklung führte jedoch in eine Sackgasse. Das Besteigen erforderte eine große Geschicklichkeit und schon die kleinsten Hindernisse auf der Strasse konnten zu den gefürchteten Kopfstürzen führen¹⁶³.

Erst mit der Vorstellung des „Rover“, einem von John Kemp Starley in der Mitte der achtziger Jahre entwickelten Nieder-Sicherheitsrades, war der entscheidende Schritt für die massenhafte Verbreitung des Fahrrades getan. Die Rover-Räder wurden als Wettbewerbsmaschinen konstruiert und zeichneten sich durch niedriges Gewicht, Hinterradkettenantrieb und zwei gleich große Räder aus.

Dieses Prinzip ist bis heute im wesentlichen nicht verändert worden. Gleichwohl existieren auch andere sinnvolle Rahmenkonstruktionen (Pedersen, Tandem) und Fahrradtypen wie z.B. Dreiräder als auch Liege- und Sesselräder.

Während das Fahrrad bis dahin in der Regel als Sportgerät gesehen wurde, entwickelte es sich von nun an zu einem alltagstauglichen Individualverkehrsmittel. Eine der wichtigsten Neuerungen auf dem Weg dorthin war Dunlop's Erfindung des Luftreifens, die wesentlich mehr Leichtlauf und erhöhten Komfort ermöglichte.

¹⁶¹ BUND/MISEREOR 1996, S. 154

¹⁶² Rabenstein 1991; S. 26

¹⁶³ siehe auch: Timm 1984; S. 17-21

Mit diesem neuen Reifen gelang es dem jungen unbekanntem Rennfahrer William Hume am 18. Mai 1889 die versammelte englische Elite, die ausnahmslos auf Vollgummireifen antrat, bei einem Bahnrennen sensationell zu besiegen¹⁶⁴.

Der scharfe Konkurrenzkampf innerhalb der rasch aufblühenden Fahrradindustrie bewirkte eine Verbesserung der Fabrikationstechnik und das Absinken der Preise, so daß sich nun auch Einkommensschwächere ein Fahrrad leisten konnten.

Obwohl schon seit 1867 Freilaufnaben und seit 1877 Hinterradnaben mit Gangschaltung patentiert wurden, konnten sich erst um die Jahrhundertwende diese Konstruktionen durchsetzen. Weltberühmt wurde die „Torpedo“-Freilaufnabe mit Rücktrittbremse von Ernst Sachs (1903). Im gleichen Jahr ging die Dreigangnabe von Sturmey-Archer in Produktion.

Für die Zeit zwischen 1870 und dem 1. Weltkrieg ist das Fahrrad als ein wichtiger Träger des Fortschrittgedankens anzusehen, da es Geschwindigkeit optisch und emotional erlebbar machte¹⁶⁵. Um 1900 wurden bei Straßenrennen mit über 25 km/h Durchschnittsgeschwindigkeiten erreicht, die nur von der Eisenbahn übertroffen wurden. Radsportveranstaltungen auf speziellen Rennbahnen stießen auf ein Publikumsinteresse, das vergleichbar ist mit der heutigen Fußballbegeisterung. Besonders beliebt waren die Steherrennen, die hinter speziellen Schrittmachermaschinen ausgetragen wurden. Das Fahrrad galt als Hochgeschwindigkeitsfahrzeug, im Windschatten von Lokomotiven wurden auf speziell präparierten Strecken Geschwindigkeiten bis zu 100 Stundenkilometer erreicht.

In den Anfangstagen des Motorrades und des Automobils wurden sehr viele Elemente der Fahrradtechnik übernommen. Bis zum zweiten Weltkrieg blieb der „Drahtesel“ das wichtigste Individualverkehrsmittel. Erst die allgemeine Volksmotorisierung der Wirtschaftswunderjahre verdrängte das Rad nach und nach. Nachdem es (in den Industrieländern) viele Jahre als Klappversion in den Kofferräumen der Autos verbracht hat, ist das Fahrrad heute in das allgemeine Interesse zurückgekehrt und wird wahrscheinlich das verbrennungsmotorgetriebene Auto überleben!

¹⁶⁴ Gronen/Lemke 1978, S.85

¹⁶⁵ Rabenstein 1991, S. 42

In den letzten Jahren ist das Fahrrad wesentlich benutzerInnenfreundlicher geworden. Seine Antriebstechnik ist inzwischen so weit gediehen, daß selbst steile Paßstraßen auch von durchschnittlich sportlichen Menschen überwunden werden können, mit modernen Hydraulik- oder Scheiben-Bremsen werden Verzögerungswerte eines Automobils erreicht, aus der Motorradtechnik wurden inzwischen Vorder- und Hinterradfederungen entliehen, das leidige Beleuchtungsproblem scheint mit der Markteinführung moderner Nabendynamos gelöst zu sein, die Verwendung stabiler Leichtbauwerkstoffe hält das Gesamtgewicht erstaunlich niedrig.

In dem Maße, wie die Probleme zunehmen, die durch den Autoverkehr entstanden sind, wird die Weiterentwicklung des Fahrrades vorangetrieben werden. Im Bereich windschlüpfriger Verkleidungen, die den Fahrer/die Fahrerin vor Regen und Schnee schützen, ist noch sehr viel Entwicklungsarbeit zu leisten. Das Zubehör, das ein Fahrrad alltagstauglich macht und uns hilft, auf das Auto zu verzichten, muß weiter verbessert werden. Bei den Transporträdern kann an zum Teil heute noch gebaute Konstruktionen aus den zwanziger und dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts angeknüpft werden. Kinder- und Transportanhänger gehören in fahrradfreundlichen Städten schon zum Alltagsbild. Doch auch hier sind noch etliche Verbesserungen denkbar. Bei der Reparaturfähigkeit des Fahrrades und seiner Komponenten könnte sich die Industrie auf frühere Ideale zurückbesinnen.

Gerade im letztgenannten Bereich als auch in dem der Transporträder können wir sehr viel von den sogenannten Entwicklungsländern lernen, in denen sich das Auto mangels Reichtum bisher nicht durchsetzen konnte.

Die Chancen für die Recyclierfähigkeit von Fahrrädern sind gut, allerdings ist die Trennfähigkeit der verschiedenen Werkstoffe verbesserungswürdig. In Hinblick auf die Sortenreinheit sollte zum Beispiel auf Töpfe und Ösen bei Aluminiumfelgen verzichtet werden. Stattdessen könnte, wie bei einigen Produkten schon erfolgreich erprobt, im Bereich des Felgenbodens die Materialstärke erhöht werden. Ebenso ist in Hinblick auf die Wiederverwertbarkeit als Oberflächenschutz das Polieren dem Anodisieren oder Lackieren vorzuziehen.

Die Reparaturfähigkeit von Fahrrädern war einmal deutlich größer, doch in den letzten Jahren sind einige Wegwerfartikel üblich geworden. Ein Beispiel hierfür

sind die gekapselten, industriegelagerten Innenlagereinheiten, die, wenn die Lager ausgeschlagen sind, komplett im Müll landen, während die Lebensdauer der anderen Komponenten wie Achse/Welle und Lagerschalen noch längst nicht erschöpft ist. Die Austauschbarkeit der Lagerungen würde diesem Mißstand ein Ende bereiten.

Bezüglich der Langlebigkeit ist bereits hervorragende Technik vorhanden, sie müßte nur umfassend eingesetzt werden, was sich allerdings in Billigfahrrädern nicht realisieren läßt.

Der Werkstoff Stahl kann bis heute als der wichtigste Bestandteil des Fahrrades bezeichnet werden. Der überwiegende Teil der Rahmen wird nach wie vor aus Stahl gefertigt. In der Regel finden vergütete Stähle mit Chrom- und Molybdän-Beimischungen Verwendung.

Das leidige Thema Korrosionsschutz läßt sich inzwischen ebenfalls lösen. Bei der Rahmenbehandlung bietet sich die Pulverbeschichtung an, ein Verfahren, das ohne Lösungsmittel auskommt und materialsparend ist; zudem sind Pulverbeschichtungen aus technischer Sicht hochwertig. Bei Aluminium hat sich das Eloxieren, das künstliche Auftragen einer schlagfesten Oxidschicht, bewährt.

Auf das Verchromen sollte weitestgehend verzichtet werden, in den verbleibenden Ausnahmen muß dieser Vorgang in geschlossenen Kreislaufsystemen erfolgen. Ein sinnvoller Ersatz für das aus ästhetischen Gründen nach wie vor beliebte Verchromen von Fahrradrahmen und Gabeln könnte der Einsatz polierfähiger nicht-rostender Stahlsorten sein.

Die Bedeutung des Werkstoffs Aluminium hat in den letzten Jahren stark zugenommen und ist im Fahrradbau scheinbar unersetzbar geworden. Aluminium trägt, sinnvoll eingesetzt, zur Erhöhung der Sicherheit und der Verminderung des Gesamtgewichts des Rades bei. Aluminium wird in verschiedenen Legierungen verwendet, die über spezifische Qualitäten (Schweiß- und Schmiedbarkeit, Korrosionsunanfälligkeit) verfügen. Seiner problematischen Erzeugung (Bauxittagebau, hoher Energieeinsatz bei der Erzeugung) steht seine gute und im Vergleich zu Stahl energieunaufwendigere Recyclierfähigkeit gegenüber¹⁶⁶.

¹⁶⁶ siehe: tour Velowerkstatt VI S. 54; Bike 9/94 S. 94-101

Die carbonfaserverstärkten Kunststoffe (CFK), die ebenfalls im Fahrradbau Verwendung finden und unter technischen Gesichtspunkten ein hohes Potential besitzen, sind bezüglich der Umweltverträglichkeit nicht unbedenklich. Die Herstellung von CFK ist auf Erdölwirtschaft angewiesen, sie entstehen bei der Verkohlung organischer Substanzen in der Petrochemie; der Werkstoff selbst ist nur zum Teil recycelfähig.

Das korrosionsbeständige Titan ist im Fahrradbau nur eine Randerscheinung. Es ist teuer und mit einer umweltschädlichen, energieintensiven Gewinnung verbunden. Aus technischer Sicht kann auf den Einsatz dieses Prestige-Werkstoffes auch durchaus verzichtet werden.

Schlecht schneiden die meisten Fahrräder hinsichtlich der Stoffströme bei ihrer Herstellung ab. Hier ließen sich viele unnötige Wege vermeiden¹⁶⁷. Es ist durchaus möglich, daß in Brasilien gewonnenes Bauxit in den USA zu Aluminiumrohren verarbeitet wird, die anschließend in Taiwan zu einem Fahrradrahmen verschweißt werden, der dann in Deutschland mit japanischen, französischen, italienischen und schweizerischen Komponenten zu einem Fahrrad komplettiert wird, das letztendlich in Österreich verkauft wird.

Ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Energiebilanz ist die Erhöhung der Lebensdauer des Gesamtproduktes Fahrrad durch hochwertige Komponenten und seine häufige Nutzung anstelle von motorisierten Verkehrsmitteln. Der Material- und Energieeinsatz für ein kurzlebige Billigfahrrad ist in etwa der gleiche wie bei einem Edelgefährt mit einer möglichen Gebrauchsdauer von mehreren Jahrzehnten. Im Vergleich der Ökobilanzen steht das Fahrrad jedoch allemal besser da als jedes „3-Liter-Auto“, das bisher auch nur als Prototyp zu bestaunen war.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß es sich beim Fahrrad um ein verbesserungswürdiges (die Betonung liegt auf *würdig*), potentiell zukunftsfähiges Fahrzeug mit geringem Gefährdungspotential handelt, das auf eine reiche Tradition zurückblickt und das sich hervorragend mit anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie etwa der Eisenbahn kombinieren läßt.

¹⁶⁷ siehe: Mountainbike 8/95, S.20-24

4.3.2 Kurze Geschichte des Fahrradtourismus

Nachdem auf der Pariser Weltausstellung 1867 das tretkurbelgetriebene Zweirad von Ernest Michaux vorgestellt worden war und in der zweiten Jahrhunderthälfte auch das Landstraßennetz ausgebaut und verbessert wurde, stand der Nutzung des Fahrrades zur Überwindung längerer Distanzen nichts mehr im Wege. Die Michauline und ihre Nachahmungen verbreiteten sich in den folgenden Jahren über Europa und Nordamerika. Einzelne wagemutige Pioniere und Mitglieder der ersten Radclubs unternahmen in dieser Zeit erste ausgedehnte Touren, zum Teil bis in ferne Länder - und das, obwohl die damals benutzten Michaulinen und die bald darauf folgenden Hochräder ein Gewicht von 30 - 35 kg erreichten. Einige in der Literatur erwähnte Reisen, die bis Ende der achtziger Jahre, der Hochzeit der Abenteuer-touren, unternommen wurden, sind im folgenden aufgeführt:

1869	Paris - Kiew
1873	London - John O'Groats
1875	Paris- Wien
1880	Paris - Mailand - Paris
	Land's End - John O'Groats
1883	London - Pesth (Budapest)
1884	Chiasso - Mainz
1884-86	San Francisco - San Francisco (um die Erde)
1885	Gera - Neapel - Gera
1886	Pau - Calais
	Wien - Paris
1888	Kronstadt - Nürnberg
1888-90	Melbourne - Rotterdam

(entnommen aus: Rabenstein 1991: Radsport und Gesellschaft. S. 13-14)

Besonders beachtenswert ist die Reise von Thomas Stevens. Dieser anglo-amerikanische Journalist machte sich im Jahre 1884 von San Francisco aus auf den Weg zu einer Reise um die Welt, die ihn quer durch die USA, durch Europa von Liverpool nach Konstantinopel, durch Klein- und Vorderasien, Indien, China

und Japan führte. Zu seiner Ausrüstung gehörte neben seinem Hochrad und dem, was er am Leibe trug, eine Lenkertasche und eine Pistole gegen Diebe und wilde Tiere. So hat er ca. 20.000 Kilometer Landweg auf seinem Stahlroß, das er oft auch schieben mußte, zurückgelegt. Stevens wurde mit den Zeitungsberichten und einer Monographie (in Deutschland 1889 als „Um die Erde mit dem Zweirad“ erschienen) über seine Tour weltberühmt und inspirierte zahllose andere Abenteurer zu ähnlichen Reisen.

Rabenstein schreibt den Abenteuerreisenden und Radtouristen jener Zeit eine gesamtgesellschaftliche Bedeutung zu. Ihre Reisen seien im Rahmen der gesellschaftlichen Umwälzungen der wilhelminischen Zeit zu sehen, nicht nur das Technisch-Mögliche, sondern auch die geistig-ideologische Perspektive sei beachtenswert. „In dieser Phase der industriellen Revolution entsteht eine neue Schicht, die wesentlicher Träger von Veränderungen wird. Es handelt sich in der Mehrheit um Fabrikanten, Kaufleute und Händler. Bei ihnen tritt neben den vorherrschenden Strömungen des Nationalismus und Chauvinismus deutlich ein Internationalismus auf, der wohl nur in Einzelfällen einen Gegensatz zum Nationalismus darstellt, sonst aber als liberale Weltoffenheit auf nationalpatriotischer Grundlage gesehen werden kann. Gerade diese Berufsgruppen stellen einen hohen Mitgliederanteil in der Allgemeinen Radfahrer-Union, die sich (in Deutschland, E.K.) intensiv für die Radtouristen engagiert. (...) Die Motive der Abenteurer und Radtouristen (...) reichen vom Wunsch, die Poesie des Naturerlebnisses zu erfahren bis hin zur fanatischen Rekordbesessenheit. (...) So können zahlreiche Velocipedisten einer geistigen Bewegung ‘Zurück zur Natur’ -im weitesten Sinne- zugeordnet werden, während bei anderen Fernweh, Abenteuerertum oder Sport-, Leistungs- und Technikorientierung dominieren.“ Während z.B. die Wanderburschen der Jugendbewegung der Technik eher ablehnend gegenüberstehen, „akzeptieren die Radwanderer oder Radtouristen die Technik des Fahrrades durchaus und sind gar stolz auf ihr Velo.“ Rabenstein schreibt ihnen aufgrund ihrer Naturverliebtheit bei gleichzeitiger Technikgläubigkeit ein „merkwürdig ambivalentes“ Verhalten zu. Im Gegensatz dazu bescheinigt er den Abenteurern eine ausgeprägte Technik- und Fortschrittsgläubigkeit, da sie ein besonderes Vertrauen in ihr Velociped und ihre eigene Leistungsfähigkeit haben mußten. „Aufgrund ihrer Popularität in den

Medien kann man sie gar als Träger und Propheten des Technik- und Fortschrittsglaubens bezeichnen. (...) Die Abenteurer auf dem Rad können als ‘Vorreiter’ im touristischen Sport gesehen werden. Sie leisten einen Beitrag, dem Menschen des späten 19. Jahrhunderts ein neues Bewußtsein von Zeit und Raum zu vermitteln.“ Ihre Reisen sind im Kontext mit den Entdeckungsreisen eines Livingstone, Stanley, Nansen oder Hedin zu sehen und finden in einer Zeit statt, in der zahlreiche Abenteuerromane (Gerstäcker, Kipling, Conrad, Verne, May) erscheinen. „Die Sehnsüchte nach fernen Ländern, Abenteuer, Fortschritt und nach menschlicher Stärke werden formuliert und aktiviert.“ (alle Zitate: Rabenstein 1991, S. 22-25)

In den zwanziger und dreißiger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts scheint das Fahrrad neben seiner enormen Bedeutung im Alltagsgebrauch ein Reiseverkehrsmittel vornehmlich für „den kleinen Mann“ gewesen zu sein. Andreas Heckmair sen., einer der Erstbesteiger der Eiger-Nordwand und Vater des deutschen Mountainbike-Pioniers und Fahrradhändlers Andi Heckmair, berichtet über seine kombinierten Rad- und Kletterreisen¹⁶⁸: „Bereits in den Jahren 1929 bis 1932 sind wir, um von München aus das Gebiet unserer Ski- und Kletterberge zu erreichen, mit dem Fahrrad gefahren. Nicht nur in unsere Voralpen - Kaiser, Wetterstein, Karwendel - fuhren wir mit unseren Rädern, auch die Dolomiten waren für unser Verkehrsmittel nicht zu fern. (...) Unsere Räder hatten Torpedo-Rücktrittbremsen und zusätzlich vorne Felgenbremsen. Dies reichte jedoch für die steilen Schotterstraßen nicht aus, und so banden wir häufig große Stauden, oft auch kleinere Bäume hinten ans Rad. Sie wirbelten zwar gewaltig Staub auf, unterstützten aber auch die Bremskraft sehr.“¹⁶⁹ 1931 fuhren Heckmair sen. und seine Klettergefährten mit den Rädern ins Montblanc-Gebiet und an die französische Riviera. Ein Jahr später starteten sie zu einer größeren Tour zu den Bergen des Hohen Atlas in Marokko. „Die Strecken, die wir pro Tag schafften, waren sehr unterschiedlich. Manchmal kamen wir auf nur 80 Kilometer, weil wir des öfteren in Schuhnägeln fuhren und flicken mußten. Reserveschläuche hatten wir nicht, das wäre auch über unseren Reiseetat gegangen. Wenn es gut ging, radelten wir sogar Strecken von über 200

¹⁶⁸ Andreas Heckmair sen. in: Heckmair / Hirtreiter 1989, S.18-20

¹⁶⁹ ebd.

Kilometer am Tag. Wir erreichten tatsächlich unser Ziel, unternahmen einige Touren im Hohen Atlas, unter anderem auf den Tubkal, und kehrten auf unseren Rädern zufrieden nach Hause zurück.¹⁷⁰

Im nationalsozialistischen Deutschland hatte das Radfahren trotz Volksmotorisierungsträumereien einen hohen Stellenwert und wurde in die faschistische Ideologie eingebunden. Aus dem Geleitwort Hermann Görings zu Schachts „Das Radwandern“ von 1939¹⁷¹: „Der Ausbau der Radfahrwege ist mit Nachdruck zu fördern. Sie erschließen unzähligen Volksgenossen die Schönheiten der deutschen Heimat. Sie sichern ihnen schnelle und gefahrenlose Beförderungsmöglichkeiten zur Wohn- und Arbeitsstätte, zur Erholung bei Sport und Spiel und zur Teilnahme an Veranstaltungen, die der Gemeinschaft dienen.“¹⁷²

Schacht gibt einen damaligen Welt-Gesamtbestand von 60 Millionen Fahrrädern an, von dem etwa „ein Drittel in Deutschland rollen“¹⁷³. Aus einer 1936/37 durchgeführten Radverkehrszählung geht hervor, daß im Vorkriegsdeutschland abgesehen vom Hochgebirge ein starker Sonntagsradverkehr zu verzeichnen war, der zwischen 50 und 70% des Wochentagsverkehrs ausmachte¹⁷⁴. Zum mehrtägigen Radwanderverkehr liegen keine Zahlen vor, gleichwohl wird er von Schacht propagiert als „gesundeste und billigste Art (...) abseits der großen Verkehrsströme“¹⁷⁵ Ruhe und Erholung zu finden.

Ein besonders beliebtes Ziel der Radtouristen scheint das Rheintal gewesen zu sein. Aus einem bei Schacht zitierten Bericht des Regierungspräsidenten Düsseldorf geht hervor, daß besonders unter dem Eindruck der Wirtschaftskrise sich der Rheintourismus sowohl in Umfang und Struktur veränderte. Während den teureren Beherbergungsbetrieben Gäste fehlten, stieg ab 1931 der Gesamtanteil der Radtouristen und übertraf besonders an den Feiertagen die Zahl der übrigen Gäste. Zahlreiche Touristen seien auch vom Zug auf das Fahrrad umgestiegen. Beliebt waren auch die Besucher aus den Niederlanden, bei denen es sich vielfach um wohlhabende Gäste handelte, „die sich leicht ein komfortableres Transportmittel

¹⁷⁰ ebd.

¹⁷¹ Schacht, H.J.: Das Radwandern. 1939

¹⁷² ebd.

¹⁷³ ebd., S. 7

¹⁷⁴ ebd., S.8f.

¹⁷⁵ ebd., S.21

hätten gestatten können, die aber aus sportlichen Gründen eine Reise mit dem Fahrrad bevorzugten. Das waren überall gern gesehene Gäste, die auch am Abend nach den körperlichen Anstrengungen der Tagestour hinsichtlich Speise und Trank sich keinerlei Zurückhaltung auferlegten¹⁷⁶. Eine Beschreibung, wie sie ebenso auf die Radtouristen von heute zutreffen könnte. Den WanderradfahrerInnen kam in der rheinischen Fremdenverkehrswirtschaft der dreißiger Jahre eine wesentlichere Bedeutung zu als in dem vorangegangenen Jahrzehnt. Schon damals stellte sich nach Auffassung des Regierungspräsidenten „hinsichtlich verkehrstechnischer Gesichtspunkte die Aufgabe, dafür Sorge zu tragen, daß der Radfahrer die vielseitigen Naturschönheiten des rheinischen Landes genießen kann, ohne dabei durch den starken Kraftwagenverkehr Leben und Gesundheit auf's Spiel zu setzen“¹⁷⁷.

1937 gab es im Deutschen Reich 1276,7 Kilometer staatliche Radwanderwege. Holland und Belgien werden von Schacht in punkto Radwandern als vorbildlich dargestellt¹⁷⁸, auch in den USA muß das Radwandern in den Dreißiger Jahren sehr beliebt gewesen sein. Das Rad wurde dort jedoch weniger für den Berufsverkehr eingesetzt, sondern „vielmehr zur körperlichen Schulung und zu Wanderungen“¹⁷⁹. Schacht berichtet von Radfahrerzügen, die mit besonderen Gepäckwagen ausgestattet in landschaftlich schöne Gebiete führten.

Geradezu visionär zeigt sich Schacht in der Einschätzung einer Verbindung von PKW und Fahrrad, die Jahrzehnte später Wirklichkeit werden sollte: „Für uns in Deutschland ist nur besonders beachtlich, daß auch die amerikanischen Kraftfahrer in letzter Zeit für die Benutzung des Fahrrades eintreten. Das zusammenklappbare Fahrrad, das serienmäßig von der amerikanischen Fahrradindustrie hergestellt wird, ist zur Zeit das stärkste Moment für eine Wiederbelebung der Fahrradindustrie der Vereinigten Staaten. Das Auto erschließt die weite Landschaft, bringt den Menschen rasch an ein fernes Ziel. Mit dem aus dem Gepäckraum hervorgeholten oder im Kraftwagen mitgeführten Fahrrad kann sich der Kraftfahrer am Zielpunkt seine Fahrt körperlich ausarbeiten, die Landschaft kennenlernen, ohne von Moto-

¹⁷⁶ ebd., S. 26

¹⁷⁷ ebd., S. 26

¹⁷⁸ ebd., S. 21

¹⁷⁹ ebd., S. 23

rengeräusch belästigt zu werden. Diese Verbindung von Kraftwagen und Fahrrad dürfte sicher auch für unsere Freizeitgestaltung Vorzüge mit sich bringen und in Deutschland Anklang finden und dem Radwandern neue Anhänger zuführen¹⁸⁰.

Die von Thomas Stevens begründete Tradition der Extremradtouren setzte der deutsche Journalist Heinz Helfgen Anfang der fünfziger Jahre fort. Spät aus der Kriegsgefangenschaft zurückgekehrt sah er alle Journalistenstellen bereits besetzt. Als ehemaliger Auslandskorrespondent mit Sprachkenntnissen, dabei in guter körperlicher Verfassung -aber ohne Geld- sah er eine berufliche Chance in der Idee, mit dem Fahrrad um die Welt zu reisen und von unterwegs interessierte Zeitungen mit Erlebnis-Reportagen zu versorgen. Im Frühjahr 1951 brach er von Düsseldorf zu seiner zweieinhalbjährigen Weltumradlung auf; mit einem Startkapital von 3,80 Mark, einem geliehenen Dreigangrad und einer gesponserten Campingausrüstung. Viele Länder besuchte er als erster Deutscher seit Ende des zweiten Weltkrieges und traf berühmte Persönlichkeiten seiner Zeit wie Tito, den Prinzen Sihanouk und Ernest Hemingway. In 157 Reportagen öffnete er dem Nachkriegsdeutschland „das Fenster zur großen Welt“.¹⁸¹ Nach seiner Rückkehr strahlte der damalige nordwestdeutsche Rundfunk über viereinhalb Jahre zweimal wöchentlich eine Schulfunksendung Helfgens aus. Seine Reisebeschreibung „Ich radle um die Welt“ wurde zum Bestseller und über 500.000 mal verkauft. Mitte der sechziger Jahre ebte das Interesse an Helfgen und seinem Buch ab, doch wurde es im Rahmen der Renaissance des Fahrradtourismus 1988 neu aufgelegt.

Zu den jüngsten Vorreitern dieses Booms gehört neben Wolfgang Reiche, der inzwischen für den ADFC aktiv ist, der Südtiroler Tilmann Waldthaler, der als „der Profi“ der Weltumradler anzusehen ist. Er hat das Tourenfahren zu seinem Beruf gemacht, seit dem Ende der siebziger Jahre ca. 300.000 Kilometer auf dem Rad zurückgelegt und dabei 104 Länder bereist. Seit Jahren berichtet er in Diashows und Reiseberichten¹⁸² über seine Erlebnisse als radelnder Globetrotter und hat sicher unzählige Menschen animiert, es ihm zumindest in kleinem Rahmen nachzutun. Während seiner Reisen hat Waldthaler den Reiz der Langsamkeit kennengelernt und dabei ist ihm das Fahrrad inzwischen zu schnell geworden. Um unter-

¹⁸⁰ ebd., S.24

¹⁸¹ Helfgen: Ich radle um die Welt.1988, S. 16

¹⁸² Tilman Waldthaler: Expeditionen mit dem Fahrrad. Kiel 1994

wegs die Natur noch besser wahrnehmen zu können und den Austausch mit Menschen zu erleichtern, will er sich in Zukunft zu Fuß oder auf dem Rücken von Reittieren bewegen.¹⁸³

4.4 Die Frauen und das Fahrrad

„Lebet wohl ihr Mutterbräuche / Ach, wie ferne seid ihr jetzt / Seit das Weib des Stahlrads Speiche / Strampelnd in Bewegung setzt. / Seit dies schreckliche Vergnügen / Es entfremdet dem Beruf, / Strudel walken, Kinder wiegen / Wozu uns der Herr erschuf.“¹⁸⁴

Eine ganz besondere Bedeutung bekam das Fahrrad für die Frauen. Es wurde zu einem Symbol ihrer Befreiung und Emanzipation. Als sie begannen, dieses Gefühl für sich zu entdecken, gab es eine nicht geringe Zahl von Männern, die versuchten, dies zu verhindern. Die fürchteten den Anfang einer „widernatürlichen Gleichmacherei“ und machten sich „ernsthafte“ Sorgen um die Sittlichkeit und Gesundheit der Frauen: „Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß, wenn die betreffenden Individuen es wollen, kaum eine Gelegenheit zu vielfacher und unauffälliger Masturbation so geeignet ist, wie sie beim Radfahren sich darbietet.“¹⁸⁵ „Mann“ befürchtete, daß ihnen die Ehegattinnen aus dem häuslichen Bannkreis radeln könnten oder die Gebärfähigkeit durch das Radfahren beeinträchtigt werden könnte¹⁸⁶. Es gab jedoch auch fortschrittlicher Denkende: „Mangel an genügender Bewegung des Körpers in frischer, sauerstoffreicher Luft und behinderte Atmung in derselben sind meiner Ansicht nach zwei Hauptursachen des häufigen Vorkommens der Bleichsucht. Wie dankbar können wir da einem gütigen Geschick sein, daß es uns mit dem Fahrrad einen mächtigen Heilfaktor gegeben hat, der, wie kein zweiter geeignet ist, unsere Mädchen- und Frauenwelt ganz umzuwandeln und ihnen eine Gesundheit und Kraft zu verleihen, von denen sie sich früher nichts haben träumen lassen!“¹⁸⁷ Die Frauen selbst, waren sie erst einmal begeis-

¹⁸³ tour 9/97, S.154

¹⁸⁴ Draisena, 1897; zitiert nach: Maierhof/Schröder 1992, S. 130

¹⁸⁵ Mendelsohn, Martin: Ist das Radfahren als eine gesundheitsmässe Uebung anzusehen und aus ärztlichen Gesichtspunkten zu empfehlen?, in: Deutsche Medizinische Wochenschrift, Teil 1-4, 43. Jg., 1896, Nr. 48, S.1177; zitiert in: Maierhof/Schröder 1992, S.45

¹⁸⁶ siehe: Maierhof/Schröder 1992, S. 39-43

¹⁸⁷ Fressel 1897, S. 41f.; zitiert nach: Franke 1987, S.78

terte Velocipedistinnen, wußten nur Gutes zu berichten: „Welcher Kopfschmerz, welche Migräne vermag es einer schönen Fahrt stand zu halten?“¹⁸⁸

In der Tat revolutionierte das Radfahren die Kleiderordnung der Frauen. Es verschwand das Korsett und der Zwang zum Rock. Endlich konnten Frauen sich (wieder) in einer Kleidung zeigen, die ihnen eine ungehinderte Beweglichkeit ermöglichte. „Das Fahrrad hat die Frauen mehr emanzipiert, als alles andere auf der Welt. Es gab ihnen ein Gefühl der Freiheit und Selbständigkeit.“¹⁸⁹

Doch nicht nur die neugewonnene Freiheit der Frauen fürchteten ihre männlichen Zeitgenossen. Diese bekamen etwas zu spüren, was man dem „schwachen“ Geschlecht gern in Abrede stellte: weibliche Kraft und Ausdauer. So gelang es der Dänin Susanne Lindberg gegen Ende des vorigen Jahrhunderts, den bestehenden Rekord im 1000-KM-Straßenfahren zu brechen. Mit ihrer Zeit von 54 Stunden und 30 Minuten war sie zwei Stunden 50 Minuten schneller als der damalige männliche Rekordhalter.¹⁹⁰ 1896 stellte die Französin Lisette mit 43,461 Km einen neuen Stundenweltrekord auf.¹⁹¹ Die männerdominierte Sportgeschichtsschreibung schweigt sich über dieses Ereignis aus. Sollte dieser Rekord tatsächlich den offiziellen Anforderungen genügen, so wäre er eine absolute Sensation. Denn erst im Jahre 1913 konnte ein Mann, der Schweizer Oscar Egg, mit 43, 525 Km/h eine gleichwertige Zeit erreichen¹⁹².

Der „Bund Deutscher Radfahrer“ entzog sich diesem für das Selbstverständnis der Männer gefährlichen Kräfteressen, in dem er von 1896 bis 1967(!) ein Rennverbot für Damen erließ. Auch international wurde erst 1958 die erste Radsport-Weltmeisterschaft der Frauen ausgetragen, obwohl die ersten Damenrennen schon 90 Jahre früher bekannt wurden und es gegen Ende des 19. Jahrhunderts in Frankreich und Belgien Berufsfahrerinnen gab¹⁹³.

Nicht verwundern kann deshalb die Klage von Alice Profe aus dem Jahre 1928: „Aber gerade, daß man die Frau, trotz aller ‘Gleichberechtigung’, im Grunde immer noch nicht als Vollmensch ansieht, immer noch glaubt, sie sei zur Erbauung

¹⁸⁸ Amalie Rother: Das Damenfahren, in: Paul von Salvisberg (Hg.): Der Radfahrersport in Wort und Bild, München 1897, S. 113

¹⁸⁹ Susan Brownell Anthony, um 1900, zitiert in: Maierhof/Schröder 1992, S.126)

¹⁹⁰ Franke 1987, S. 83-84

¹⁹¹ Maierhof/Schröder 1992, S. 118

¹⁹² Gronen/Lemke 1978

des Mannes und zur Erhaltung der Art geschaffen, alles andere müsse doch in den Händen des Mannes bleiben, gerade das ist das Unglaubliche.“¹⁹⁴

Faktisch und weltweit gesehen hat sich an dieser Situation nicht viel geändert. In vielen Ländern Afrikas sind erst jetzt die Frauen dabei, das Fahrrad für sich zu erobern und es ist zweifelhaft, ob in allen Ländern der islamischen Welt den Frauen das Radfahren überhaupt erlaubt ist. Immerhin gibt es zumindest in Europa und Nordamerika wieder einen starken Frauenradspport mit mehrtägigen Rundfahrten (Tour de France feminin, Giro d’Italia für Frauen) und Weltmeisterschaften auf der Bahn, der Straße und im Gelände. Während in der Tagespresse und leider auch in den meisten Radsportzeitschriften der traditionelle Frauenradspport gar nicht oder nur am Rande erwähnt wird, ist die Situation im MTB-Sport erfreulicher. In den einschlägigen MTB-Magazinen tauchen die Frauen gleichberechtigt auf. Es gibt weibliche Stars wie Missy Giove oder Julie Furtado, die ebensoviel Bekanntheit erreichen wie ihre männlichen Kollegen.

4.5 Boomfaktoren des Fahrradtourismus

Die enormen Zuwachsraten, die der Fahrradtourismus in den letzten Jahren zu verzeichnen hatte, ist auch auf seine Vielgestaltigkeit zurückzuführen. So kann er verschiedene Lebensstilgruppen und Freizeittypen ansprechen. Für SportlerInnen gibt es ein breites Angebot von Radsportreisen in Europa als auch in überseeischen Destinationen. Die Kanarischen Inseln, die Dominikanische Republik und die USA sind die „heißesten“ Tips der einschlägigen Mountainbike-Magazine, doch auch die Gardaseeregion, die Dolomiten und die französischen See-Alpen sind beliebt. Die RennradfahrerInnen finden in den Alpen, den Pyrenäen, auf Mallorca und den Kanaren herausfordernde Trainingsstrecken.

Für WanderfahrerInnen gibt es inzwischen ausgedehnte Radwanderrouen und Radfernwege, für den Tagesausflug bieten sich Teilstrecken dieser Routen oder die inzwischen in vielen Gemeinden ausgeschilderten Rundstrecken an. Inzwi-

¹⁹³ Maierhof/Schröder 1992, S. 116

¹⁹⁴ zitiert in Maierhof/Schröder 1992, S. 103

schen gibt es in Deutschland etwa 170 überregionale ausgeschilderte Fahrradrouten mit über 35.000 km Gesamtlänge¹⁹⁵.

Begünstigt wurde die Entwicklung dieses touristischen Sektors zum einen durch neue Trends im Sport- und Gesundheitsbewußtsein. Für immer mehr junge Menschen gewinnt Gesundheit an Bedeutung, für immer mehr ältere Menschen wird Sport zu einer Freizeitbeschäftigung. So ist zum Beispiel das Radfahren neben dem Schwimmen als sportliche Betätigung für ältere Menschen besonders geeignet, da es gelenk- und bänderschonend ist (wenn Sattel- und Lenkerposition stimmen!), als Ausdauersportart Herz und Kreislauf positiv beeinflußt und so das biologische Altern verlangsamen kann¹⁹⁶.

Dieser Trend entwickelte sich etwa zeitgleich mit einem wachsenden Umweltbewußtsein und dem Wunsch nach mehr Naturnähe, was dem touristischen Radfahren ebenfalls zugute kommen konnte. Als verstärkende Faktoren kommen neben den beliebter werdenden Kurzurlauben (oft neben dem jährlichen Haupturlaub) die Lust zum Aktiv- und Erlebnisurlaub hinzu.

Ein anderer wichtiger Impuls ist das allgemein gestiegene Image des Fahrrades. „War es vor 10 Jahren schick, von einer Flugreise an einen Mittelmeerstrand zu berichten, beeindruckt man heute Nachbarn und sonstige Bezugspersonen viel eher mit einem Bericht über eine Fahrt am Tauernradweg oder die Teilnahme am Samson-Radmarathon.“¹⁹⁷

Die Fahrradneuentwicklungen Mountainbike und Trekkingrad mit ihrer benutzerfreundlichen Technik machten das Fahrrad für weite Kreise wieder interessant. Weder haben diese Kreationen den Mief des alten Dreigang-Tourenrades noch erzeugen sie die Schwellenangst eines Rennrades. Mountainbike (MTB) und Trekkingrad eignen sich auch für Untrainierte durch ihr Übersetzungsspektrum und breitere Reifen für Touren in den Bergen und abseits der geteerten Straßen. So werden sie zum idealen Mittel für „kleine Fluchten“ aus der Hektik der Ballungsräume und vor dem größten „Feind“ der Radler, dem Automobil. Durch geschicktes Marketing wird vor allem in den Radsportmagazinen an einem positiven Image

¹⁹⁵ Radfahren 3/96, S. 91

¹⁹⁶ Konopka, in Velo 6/95, S.56/57

¹⁹⁷ Uitz, IKU 1993

des „Bikes“ gearbeitet, mit dem fast alles möglich ist: Hohe Berge werden mit ihnen erklommen, Wüsten durchquert oder einfach mal die Welt umrundet.

Auch als Objekt der Technikbegeisterung eignen sich die modernen Räder mit ihren 24 Gängen, den Federungen, Gewichtsreduzierungen und edlen Materialien.

Da werden Rahmen aus Titan oder anderen Flugzeugbau- und Raumfahrtmaterialien zu neuen Objekten der Begierde. Sollten darüber immer mehr Menschen die Abkehr vom technischen Fetisch „Automobil“ schaffen, wäre auch diese Form der Fahrradbegeisterung im Sinne der ökologischen Nachhaltigkeit begrüßenswert.

Neben den industriell produzierenden Großanbietern von zum Teil globaler Bedeutung existieren unzählige kleine handwerklich arbeitende Rahmenschmieden und Manufakturen, von denen die bekanntesten in Radlerkreisen ein besonderes Ansehen genießen oder einen sogenannten „Kult“-Status erreichen. Deren maßgeschneiderte Rahmen und Kompleträder sind für die RadlerInnen oft mehr als nur fahrbare Untersätze. Ein Teil dieser kleinen Betriebe geht auf individuelle Kundenwünsche ein und fertigt den Körpermaßen und Bedürfnissen optimal zugeschnittene „Bikes“. Dazu ist ein direkter und persönlicher Kontakt von Herstellern und Kunden nötig, man begibt sich auf die Ebene der Gefühle, so daß es zu einem „innigen“ Verhältnis von FahrerIn und Rad kommen kann. Gefühlsmäßige Bindungen zu ihrem Fahrzeug sind ja auch von AutofahrerInnen bekannt, beim Fahrrad ist jedoch ein ganzheitlicheres Erleben möglich, das bei dem Nehmen der Körpermaße für den Rahmenentwurf beginnen kann.

Teile der Fahrradbranche scheinen die Zeichen der Zeit erkannt zu haben und steigen zusammen mit Radfahrerverbänden mit der internationalen Aktion „cities for cyclists“ in die Diskussion um die ökologische Verkehrswende ein. Man entdeckt das Ökomarketing und zeigt Verantwortung.

Der erste Sieg eines Deutschen in der langen Geschichte der Tour de France durch Jan Ullrich läßt einen weiteren Aufschwung der allgemeinen Fahrrad- und Radfahrbegeisterung auch hierzulande erwarten - ein Umstand, über den sich nicht nur der Fachhandel freuen kann. Obwohl der Anteil der Radreisen am Gesamttourismus, in welcher Form auch immer, quantitativ schon ein beachtliches Niveau erreicht hat, wird ein nochmaliger Anstieg prognostiziert. Zur Zeit benutzen 2% aller Deutschen das Fahrrad als *Haupt*reiseverkehrsmittel. Dieser Wert ist doppelt

so hoch wie bei Schiff, Wohnmobil oder Motorrad. 24% aller Deutschen fuhren in ihrem letzten Urlaub Fahrrad, wenn auch nur zum Brötchenholen¹⁹⁸.

4.6 Fahrradtouristen als Zielgruppe

4.6.1 Freizeit- und Lebensstilgruppen

Für Reiseveranstalter, Planer und Betreiber von fahrradtouristischen Angeboten ist es wichtig zu wissen, für welche Zielgruppe(n) sie ihr Angebot erstellen.

Erst die genaue Kenntnis des potentiellen Kundenkreises ermöglicht es, ein für diesen interessantes Produkt zu erstellen und erfolgreich zu vermarkten.

„...Die klassischen Zielgruppen-Unterscheidungsmerkmale, mit denen jahrelang und bewährt in der Fremdenverkehrswirtschaft gearbeitet wurde, werden von neuen überlagert. Alter, Bildungsniveau und Einkommen prägen zwar immer noch das Reiseverhalten, aber zunehmend sind innerhalb der gleichen Altersgruppen und Einkommens- und Bildungsschichten Differenzierungen zu beobachten.“¹⁹⁹

Felicitas Romeiß-Stracke geht in der ADAC-Studie „Neues Denken im Tourismus“²⁰⁰ auf diese Frage näher ein. Nach ihr artikulieren sich Lebensstile - aus denen sich auch Freizeitstile ableiten lassen -, auf drei Ebenen:

- im Denken, in Interessen und Wertvorstellungen
- im Verhalten in Arbeit und Freizeit
- in materieller und kultureller Ausstattung der persönlichen Lebensführung

Immer häufiger sei zu beobachten, „daß Menschen aus ganz unterschiedlichen Alters- und Einkommensgruppen sich für die gleichen Dinge interessieren oder umgekehrt, daß Menschen aus der gleichen sozialen Schicht ihr Leben ganz unterschiedlich gestalten.“²⁰¹

Insbesondere die Ebene „Denken, Interessen, Wertvorstellungen“ beeinflusse die Entwicklung von Lebensstilen. Hier seien längerfristige gesellschaftliche Leittrends nachweisbar.

Diese Leittrends stellen sich dar durch

¹⁹⁸ ADFC-Radreiseanalyse 1997

¹⁹⁹ ADAC (Hrsg.) 1989, S.18

²⁰⁰ ADAC (Hrsg.): Neues Denken im Tourismus - Ein tourismuspolitisches Konzept für Fremdenverkehrsgemeinden (bearb. v. F. Romeiß-Stracke). München 1989

²⁰¹ ebd.

- eine stärkere Ausrichtung des Lebens auf Genuß und Konsum
- eine höhere Bewertung von Individualität bei gleichzeitigem Streben nach Gruppenzugehörigkeit mit Gleichgesinnten
- eine steigende Akzeptanz neuer Technologien
- eine vermehrte Sensibilität für Umwelt, Natur und ökologische Zusammenhänge²⁰²

Ausdrucksmittel des Lebensstiles seien vor allem der Konsum von Produkten und Dienstleistungen (z.B. Kleidung, Ernährung), die Art der Nutzung von Raum (Wohnen, Freizeit, Reisen) und die persönliche Zeitorganisation (z.B. Kurzurlaub versus Haupturlaub) (ebd.). Lebensstil sei nicht reserviert für Wohlhabende. „Im Verlauf des gesellschaftlichen Wandels der letzten Jahrzehnte strebten immer mehr Menschen einen eigenen Ausdruck ihrer Individualität an. Daraus ergeben sich sogenannte Lebensstilgruppen, die einen ganz bestimmten Stil, eine für sie prägnante Art und Weise, etwa des Konsumierens, des Wohnens oder der Freizeitbeschäftigung haben. Das betrifft auch und gerade das Reisen.“²⁰³

In unserem Zeitalter, oft als das des Postmaterialismus bezeichnet, kristallisieren sich drei **KonsumentInnentypen** heraus²⁰⁴. Da ist einerseits der „distanzierte Konsument“ mit hohem Qualitätsbewußtsein, der zurückhaltend und selektiv kauft, dabei die ökologischen und sozialen Auswirkungen seines Tuns beachtet. Dem gegenüber verbraucht der „erlebnissüchtige Konsument“ Waren und Dienstleistungen unter den Gesichtspunkten Genuß und Inszenierungswert. Beiden ist das Ideal der Selbstverwirklichung nicht fern. „Otto Normalverbraucher“ befindet sich derzeit auf dem Rückzug. „Jedenfalls bei den einigermaßen Gutgestellten haben sich die Lebensstile vervielfältigt; nicht der bloße Besitzstand, sondern die stilisierte Verwendung der Gegenstände, nicht das Haben, sondern das Erleben bewegt den flanierenden multioptionalen Konsumenten. Von der Wohnungseinrichtung bis zum kulinarischen Angebot²⁰⁵, vom Schuhwerk bis zur Therapieform sind die Wahlmöglichkeiten aufs feinste ausdifferenziert, eine Landschaft von Optionen, die jeden auffordert, sich einen Lebensstil zu basteln. Die Marktfor-

²⁰² ebd., S.19

²⁰³ ebd.

²⁰⁴ BUND / MISEREOR 1996, S. 209

²⁰⁵ So kann es unter anderem zur Ausformung von ‘Pinot-Grigio-’ und ‘Frascati-Typen’ kommen

scher sprechen vom 'hybriden Konsumenten mit polyvalenter Identität', einem Wesen, das Stile und Identitäten nach Vorliebe mixt (...). Ein Wertewandel hat stattgefunden, gewiß, nur ist er beides, postmaterialistisch wie auch neo-materialistisch. **Konsumskepsis geht einher mit Kommerzialisierung auf neuer Stufe.**²⁰⁶

Und so verhält es sich auch mit dem Tourismus; „anything goes“ ist die Devise. So treffen wir auf Menschen, die über genügend Zeit und finanzielle Mittel verfügen, um im Sommer bei einem „sanften“ Reiseveranstalter zwei Wochen „Mit Paddel und Pedale durch die mecklenburgische Seenplatte“ zu buchen, die nach dieser guten Tat dann im Winter für drei Wochen nach Australien oder Südafrika fliegen. Im Jahr darauf geht's dann zum Öko-Urlaub nach Costa Rica, um Regenwald anzupflanzen. Zwei Wochen Dominikanische Republik (last minute!/mit Surfkurs) und eine Woche Rügen (im Herbst, wenn sich die Buchen auf dem Nordperd färben) sind ebenso denkbare Alternativen von Menschen, die grün wählen, sich überwiegend aus dem Bioladen ernähren, für die „Feng-shui“ kein Reisgericht ist, die einen Saab fahren und auch sonst sehr „bewußt“ leben²⁰⁷.

4.6.2 RadfahrerInnen-Typologie

Fahrradtouristen stellen keine einheitliche Gruppe dar. Der Begriff „Fahrradtourist“ beinhaltet verschiedene Radlertypen. Einige Möglichkeiten sind im folgenden aufgezeigt:

- Mountainbiker²⁰⁸, Rennradfahrer
- Radwanderer
- Genußradler, Bildungsreisende
- Abenteurer, Globetrotter
- Öko-Touristen
- Familien
- Clubs und Gesellschaften

²⁰⁶ BUND/Misereor 1996, S. 209

²⁰⁷ vgl. Miersch, Zeit-Punkte 6/1995, S.82-85

²⁰⁸ Die Mountainbiker können zur Zeit in drei radtouristisch interessante Hauptgruppen unterschieden werden: Tourenfahrer, radsportlich orientierte Crosscountryfahrer und Downhiller. Letztere favorisieren das schnelle Bergabfahren auf Spezialrädern.

- Sonntagsradler

Sie alle haben verschiedene Schwerpunkte bei Ihrer Freizeit- und Urlaubsaktivität. **Ihnen gemein ist jedoch ihr Wunsch nach bewegungsorientierter, aktiver Freizeitgestaltung im Freien und auf dem Fahrrad.**

Miglbauer²⁰⁹ unterscheidet in seiner tourismusbezogenen Typologie der RadfahrerInnen vier Gruppen:

-**Sportradler** auf Rennrädern, die z.B in einer Gruppe mit Begleitbus die französischen Alpen auf den Spuren der Tour de France durchqueren

-**Mountainbiker**, die „vermutlich weniger im Urlaub als vielmehr in der Wochenendfreizeit“ (Miglbauer) ihre Touren unternehmen, um fit zu bleiben und auch die Natur zu genießen

-Die VertreterInnen des **Rad-Aufenthaltstourismus**, das sind UrlauberInnen, „die in ihrer Ferienregion ‘vor allem radeln’. Sie unternehmen halb- oder ganztägige Ausflüge auf dem Sattel und kehren immer wieder in ihr Stammquartier zurück“ (Miglbauer). Diese Gruppe ist in ihren sportlichen Ansprüchen sehr heterogen und auf den unterschiedlichsten Rädern unterwegs.

-Die VertreterInnen des **Rad-Durchzugstourismus** sind „dann die ‘richtigen’ Tourenradler“, sie folgen oft der Route eines bekannten Fernradweges, „tun einmal etwas für den Körper und interessieren sich vor allem für Natur, Kultur und regionaltypische Küche anderswo, probieren auf beschränkte Zeit ‘einmal etwas anderes aus’²¹⁰.“

Boetius unterscheidet in seiner „Ethnologie des Fahrradfahrers als solchem“²¹¹ fünf qualitativ verschiedene Typen: Sportfahrer, Wildlife-Rider, High-Tech-Rider, Sonntagsfahrer, Tandempaare.

Klar wird, daß es nicht „die Radtouristen“ gibt, sondern verschiedene Typen, deren Art und Weise des Radfahrens Ausdruck einer bestimmten „realisierten Lebensphilosophie“ (Miglbauer) ist. Hier entwickeln sich immer wieder neue Unter-

²⁰⁹ Miglbauer: Radtourismus als Element der regionalen Tourismusförderung. in: Dreyer/Krüger (Hg.): Sporttourismus. München 1995, S. 346

²¹⁰ ebd.

²¹¹ F.R., 31.3.1992

gruppen. Ihre Bedürfnisse variieren z.T. stark und sind von der Art ihrer Radtour abhängig.

4.6.3 Das Freizeit- und Lebensstilgruppen-Modell

Um ein noch deutlicheres Bild von den Radtouristen zu bekommen, wird im folgenden versucht, die 1989 erschienene ADAC-Studie²¹², die verschiedene Freizeit- und Lebensstilgruppen differenziert beschreibt, zu ergänzen. Dabei gehen wir von der Annahme aus, daß sich alle RadtouristInnen einer der beschriebenen Gruppen zuordnen lassen. Als Felicitas Romeiß-Stracke Ende der achtziger Jahre dieses tourismuspolitische Konzept für deutsche Fremdenverkehrsgemeinden erarbeitete, stützte sie sich auf empirische Untersuchungen der Freizeit- und Tourismusforschung, der Lebensstilforschung sowie auf Studien zum Wertewandel und zum Umweltbewußtsein. Daraus ließen sich vier Lebensstiltypen ableiten, die als Ideal-Lebensstiltypen dargestellt werden. Die Grenzen zwischen ihnen sind in der Praxis fließend, sie wandeln sich auch mit der Zeit in ihren Ausdrucksformen und Zusammensetzungen.

Es werden **vier Lebensstilgruppen** unterschieden: **Die aktiven Genießer, die Trendsensiblen, die Familiären und die Nur-Erholer**²¹³.

Zu diesen Gruppen lassen sich Schwerpunkte herausarbeiten, die ihre jeweiligen Gewohnheiten und Interessen kennzeichnen. Die jeweiligen Gruppen werden um ihre **fahrradtouristischen Charakteristika** ergänzt, die aus dem **aktuellen** Radtourismusgeschehen abgeleitet werden.

1. Die aktiven Genießer:

Ihr Anteil an der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusmarkt wurde 1989 auf 30 - 40 % geschätzt; Tendenz bis zum Jahre 2000 noch leicht steigend, danach stagnierend.

Soziale Struktur (1989): Junge Menschen in der Ausbildung, Jungunternehmer, Singles mit hohem Einkommen, Verheiratete ohne Kinder

Allgemeine Charakteristika:

²¹² von Romeiß-Stracke; übertragen auf die Fahrradtouristen

²¹³ ADAC 1989, S. 22-25

Sie sind genuß- und spaßorientiert, schätzen körperliches Wohlbefinden, sind sportlich aktiv, lassen sich als Technikfreaks charakterisieren und haben ein mäßig ausgeprägtes Umweltbewußtsein. Die Selbstdarstellung erfolgt quasi als Inszenierung in entsprechenden Lebensstilräumen. Das Reisen ist ihnen eine wichtige Lebensäußerung .

Fahrradtouristische Charakteristika (1997):

Sie schätzen das sportliche Radfahren auf dem Rennrad und dem MTB. Sie benutzen dazu exklusive Räder, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen und sind gegenüber der technischen Variante des MTB-Sports „Downhill“ besonders aufgeschlossen. Sie fahren entweder mit dem eigenen Auto zu den nahegelegeneren Zielen (Garda-See) oder benutzen das Flugzeug, um auch hier exklusivere Ziele aufzusuchen. Trainingscamps auf Mallorca oder Mountain-Biking auf den Kanaren bzw. in Nordamerika (Moab/Colorado, kanad. Rocky Mountains) sind ein „Muß“. Sie erfreuen sich an ihrem Leistungsvermögen und an ihrem perfekten Outfit, neigen jedoch zu Depressionen, wenn es nirgendwo Energieriegel und Mineraldrinks zu kaufen gibt.

2. Die Trendsensiblen

Ihr Anteil wurde 1989 auf ca. 20% geschätzt, mit stark zunehmender Tendenz bis 2000.

Soziale Struktur (1989): Personen unter 30 Jahren mit einem höheren Bildungsniveau, alleinstehende Frauen mittleren Alters

Allgemeine Charakteristika:

Freizeit und Urlaub dienen auch der Bewußtseinsweiterung; sie orientieren sich am Zeitgeist und entwickeln ein sehr gezieltes und kritisches Konsumverhalten. Sie sind spontan, politisch und kulturell orientiert, dabei sehr umweltbewußt und ökologisch informiert.

Fahrradtouristische Charakteristika (1997):

Sie fahren mit dem Reiserad bis hoch zum Nordkap, durchqueren Neuseeland von Süd nach Nord oder buchen bei einem alternativen Reiseunternehmen eine Genußtour durch Süd-Frankreich oder „per Paddel und Pedale durch die mecklenburgische Seenplatte“. Manchmal träumen sie davon, wie Heinz Helfgen oder

Tilman Waldthaler um die Welt zu radeln, weil sie gern neue Eindrücke gewinnen, fremde Kulturen und deren Genüsse kennenlernen und eine Zeitlang der Leistungsgesellschaft den Rücken kehren wollen.

Körpererfahrung und Grenzerleben sind ihnen bedeutsam, sie schätzen den Hauch von Abenteuer. Ihre Ausrüstung ist von hoher Qualität, pvc-frei und langlebig. Sie benutzen möglichst die Bahn und den Fahrradbus oder nutzen, „aber nur weils gar nicht anders geht“, auch das Flugzeug.

3. Die Familiären:

Ihr Anteil an der Nachfrage im Freizeit- und Tourismusmarkt wurde 1989 auf ca. 20 % geschätzt, bei gleichbleibender Tendenz bis 2000

Soziale Struktur: Familien mit Kindern, Senioren

Allgemeine Charakteristika:

Sie verbringen Freizeit und Urlaub mit ihren Familien, Verwandten oder Freunden und schätzen Gruppenerlebnisse in vertrauten Situationen. Ihr Konsumverhalten ist durch ihr Qualitätsbewußtsein geprägt, das Preis-/Leistungsverhältnis muß stimmen. Sie zeigen Ansätze von Umweltbewußtsein und sind nach außen mäßig aktiv.

Fahrradtouristische Charakteristika:

Wenn die Familiären mit dem Wohnmobil in den Radurlaub fahren, sind mindestens vier Räder ans Heck des Fahrzeugs geschnallt. Am Ziel wird auf gemeinsamen Tagesfahrten die Gegend erkundet. Die Umweltbewußteren unter ihnen benutzen die Bahn, um vielleicht von Passau aus den Donauradweg zu befahren. Beliebt sind bei Eltern mit kleineren Kindern pauschal gebuchte Eltern-Kind-Reisen mit Kinderbetreuung auf eine Mittelmeerinsel, damit die Eltern in Ruhe auf begleiteten Tagestouren die Landschaft durchradeln können.

Besonders die Familiären orientieren sich am Radwanderwegenetz. Unterwegs freuen sie sich über Möglichkeiten zum Baden und Bootfahren, über schöne Picknick- und Abenteuerspielplätze.

4. Die Nur-Erholer

Ihr Anteil wurde 1989 auf 30 % geschätzt, mit stark abnehmender Tendenz bis zum Jahr 2000.

Soziale Struktur: Altersgruppen ab 50 Jahre, mittlere Angestellte/Beamte, Facharbeiter.

Allgemeine Charakteristika:

Ihre Erholung in der Freizeit ist eher passiv, in den Urlaub fahren sie aus Gewohnheit und haben dort gern ihre Ruhe. Sie haben ein wenig ausgeprägtes Konsumverhalten, Mode und gesellschaftliche Trends interessieren sie nicht. Sie machen keine Experimente, ihr Umweltbewußtsein variiert von gering bis stark ausgeprägt.

Fahrradtouristische Charakteristika:

Mit der Behauptung, sie würden in der Freizeit und im Fahrradurlaub nur ihre Hollandräder auf dem Autodach spazierenfahren, tut man ihnen Unrecht. Trifft man sie doch an der Donau, auf dem Weserradweg oder der münsterländischen 100-Schlösser-Tour. Natürlich dürfen die Routen nicht zu anstrengend und durch gute Wegweisung unkompliziert zu befahren sein. In ein nettes Gasthaus oder Cafe kehren sie unterwegs immer wieder gern ein. Längere Touren buchen sie bei einem Veranstalter, der für den Gepäcktransfer sorgt, Pannenhilfe bietet und die Unterkünfte vorbestellt.

Selbstverständlich sind auch abweichende Verhaltensweisen trotz eindeutiger Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe möglich. Die Grenzen sind fließend. So ist es z.B. nicht unwahrscheinlich, daß radsportbegeisterte Mütter und Väter, wenn es die Umstände erlauben, aus dem Kreis der „Familiären“ ausbrechen und als „aktive Genießer“ ohne Familie Radsportferien machen.

Offen bleibt die Frage, wie sich aktive Genießer und Trendsensible verhalten, wenn sie älter werden. Es ist unklar, ob sie automatisch zu Familiären oder Nur-Erholern werden oder ob hier neue Kategorien nötig sind. Unklar ist auch, ob z.B. ehemalige Trendsensible, nachdem sie eine Phase des Familiären durchlaufen haben, wieder in ihre alte Gruppe zurückkehren.

4.6.4 Die Donauradler

Bisher gibt es nur zu einigen Erscheinungen des Fahrradtourismus wissenschaftliche Untersuchungen. Zum Teil sind wir auf Mutmaßungen angewiesen. Über den Bereich des Radsporttourismus ist so gut wie nichts bekannt. Einige allgemeine Daten über den Gesamtfahrradmarkt und die Gruppe der Radwanderer sowie Informationen zu sportlichen Aktivitäten liegen vor, doch war bislang der „typische Konsument“ von Radtourismus, wenn es ihn überhaupt gibt, ein relativ unbekanntes Wesen.²¹⁴

Über die Donauradler zwischen Passau und Wien ist inzwischen mehr bekannt. Zwischen 1988 und 1990 wurde hier von der ÖAR-Regionalberatung ermittelt, wer dort reist und welche Erwartungen seitens der Reisenden bestehen²¹⁵. Danach sind die „Donauradler“ zu 60% Männer und zu 40% Frauen. Es überwiegen die VertreterInnen des „Neuen Mittelstandes“, die als mittlere und leitende Angestellte oder als LehrerInnen und Beamte tätig sind.

Der überwiegende Teil ist zwischen 25 und 45 Jahre alt, der Anteil der Kinder liegt verhältnismäßig hoch, während die 15 bis 25 jährigen andere Reiseformen oder -Ziele vorzuziehen scheinen. Zu 60 % stammen die DonauradlerInnen aus Deutschland, zu 34 % aus Österreich. Fast alle (92 %), benutzen das Rad auch zu Hause in der Freizeit, 57 % für Besorgungen und Einkäufe, 43 % für die Fahrt zur Arbeit oder in die Schule. Nur 2 % aller DonauradlerInnen reisten allein, 43 % waren zu zweit, Familien hatten einen Anteil von 16 %. Mit 22 % waren Gruppen von mehr als vier Personen recht stark vertreten, 17 % reisten in Kleingruppen von 3 bis 4 Personen.

Interessant sind auch die Antworten auf die Frage, welche Erwartungen die RadlerInnen an ihren Urlaub haben. Hier überwiegt der Wunsch nach einer schönen Landschaft (87 %), gefolgt von Sport und Bewegung (81 %). 70 % wollen ausdrücklich weg vom Autoverkehr. Diese Zahl macht auch deutlich, warum StadtbewohnerInnen überproportional stark vertreten sind. Das Motiv „unabhängig sein“ und der Wunsch nach kulturellen Angeboten lagen mit 42 % gleichauf.

Gering ist der Wunsch nach einem „billigen“ Urlaub. Da Radreisende im allgemeinen geneigt sind, mit möglichst wenig Gepäck zu reisen, konsumieren sie gern

²¹⁴ Freyer, in Dreyer / Krüger 1995, S. 68

die Angebote der örtlichen Gastronomie und wünschen sich für die Übernachtung „jedenfalls Zimmer mit Bad, besser noch ein Hotel mit Sauna und Swimmingpool, um sich nach einem Tag auf dem Fahrrad ordentlich zu erfrischen“²¹⁶. Einzige Kritik vieler Donauradweg-Befahrer sei, daß Hotels der gehobenen Qualitätskategorie vielerorts nicht verfügbar oder ausgebucht seien²¹⁷.

Auffällig ist der große Bedarf nach fundierter Information bei den DonauradlerInnen. „Der Reiseliteratur kommt bei der Informationsbeschaffung mit 37 % die tragende Rolle zu. Das ist kein touristischer Normalfall. Denn in der Reiseanalyse 1989 (Starnberger Studienkreis für Tourismus) kommt die Reiseliteratur mit ‘nur’ 9 % als Informationsquelle an dritter Stelle - die Radtouristen zählen sozusagen zu den Intellektuellen unter den Urlaubsströmen.“²¹⁸ 89 % haben einen Donauradföhrer im Gepäck und fast die Hälfte auch Kartenmaterial.

Signifikant ist der Anteil der DonauradlerInnen, die mit der Bahn anreisen. Er liegt bei 53 %, während 29 % das Auto benutzten und 14 % gleich von zu Hause losradelten.

Pauschalangebote buchten nur 2 % der DonauradlerInnen. Der Buchungsanteil liegt im Normalfall laut „Reiseanalyse 1989“ bei 37,5 %. Für knapp zwei Drittel der Reisenden war sogar das Ziel der Tour zu Beginn offen, nur 15 % reservierten die Übernachtsquartiere.

Zusammengefaßt gilt: **Die DonauradlerInnen suchen die sportliche Betätigung in einer schönen „natürlichen“ Landschaft, weit ab vom Autoverkehr. Ihre Reise hat einen starken Individualcharakter und ist von Spontanität gekennzeichnet. Schon bei der Anreise verhalten sie sich sehr umweltfreundlich, nur 29 % benutzen das Auto. Die DonauradlerInnen gehören einkommensmäßig zum „neuen Mittelstand“, sie sind über ihr Reiseziel gut informiert und wollen nicht alleine reisen.**

Das, was über die DonauradlerInnen gesagt wurde, gilt sicher auch in großem Maß für die NutzerInnen anderer Fernradwanderwege.

²¹⁵ Miglbauer/Schuller, in: ADFC 1991, S. 9-12

²¹⁶ Uitz, in: IKU-Seminarunterlagen 1993

²¹⁷ ebd.

²¹⁸ Miglbauer/Schuller in: ADFC 1991, S. 11

Fraglich ist, ob sich diese Erkenntnisse ohne weiteres auf andere Radtourismusformen übertragen lassen. So ist die Zusammensetzung der TeilnehmerInnen bei Radsportreisen sicher eine andere. Der Frauenanteil ist im Radsportbereich kleiner und liegt bei Radmarathons je nach Veranstaltung zwischen 5 und 10 %, bei Radsportreiseveranstaltern zwischen 20 und 35 %.

Der bei den DonauradlerInnen konstatierte fehlende Wunsch nach „billigem“ Urlaub sagt nichts über das durchaus denkbare und bestehende Potential von RadtouristInnen, die preiswerten Urlaub machen wollen oder müssen. Diese sind z.B. in der Altersgruppe der 15 bis 25 jährigen zu suchen, die bei den Donauradlern relativ schwach vertreten war.

5. Fahrradtourismus in der Praxis

Abb. 1: Anbieter und Angebotsformen von Fahrradreisen

Radtourismus-Anbieter

Angebotsformen

Privatwirtschaftliche Anbieter

- Traditionelle Reiseveranstalter
- Spezialveranstalter:
 - Radwanderreisen
 - Expeditionen / Trekking
- (Rad-)sportreiseveranstalter
- Hotelbetriebe / spez. Bikehotels.
- Radsportartikel-Versandhäuser
- Fahrradzeitschriften
- Fahrradläden

Rad-Pauschalreisen

- individuelle Reisen
- begleitete Reisen
- z.T. Radverleih (Reiseveranstalter/ Hotels)

sonstige Angebote (vor allem von privatwirtschaftlichen Anbietern)

- geführte Tagestouren
- Radsportveranstaltungen
- Events / Festivals / Test-Wochen (Fahrradzeitschriften)
- Tourenvorschläge
- Radtourenkarten
- Transfers / Shuttle-Service
- spezielles Training
- sportmedizinische Betreuung
- fahrradmechanischer Service

Gemeinwirtschaftliche Anbieter

- Fahrradclubs
- Sportvereine
- Naturschutzverbände
- kirchlich-soziale Anbieter
- Deutsches Jugendherbergswerk

Rad-Pauschalangebote

- Radreisepauschalen
- Sternfahrten
- Rundfahrten
- Rad-Urlaubsreisen

Sonstige Rad-Angebote

- Radwege / Radwanderrouten
- geführte Tagestouren
- Radsportveranstaltungen
- Tourenvorschläge
- Radverleih
- Rad(touren)karten / Radtourenführer
- MTB-Erlebnisparks

Kommunale Anbieter

- lokale Fremdenverkehrsstellen
- Gebietskörperschaften
- Fremdenverkehrsvereine und -verbände

5.1 Anbieter und Angebotsformen von Fahrradreisen

Das vorangegangene Schaubild als ein erweiterter Entwurf nach Freyer²¹⁹ gibt einen Überblick zu den verschiedenen Radtourismusanbietern und den ihnen zugeordneten Angebotsformen.

5.2 Einige Bemerkungen zur wirtschaftlichen Bedeutung des Fahrradtourismus

„Der Urlaub auf dem Rad darf als eine der wesentlichen Innovationen im Tourismusgeschehen seit den achtziger Jahren gesehen werden“²²⁰ und war der Wachstumsmarkt der letzten Jahre in der deutschen Tourismusbranche. 7,5 % aller Deutschen haben bereits mindestens einen Fahrradurlaub gemacht, bis zur Jahrtausendwende planen mehr als 20% aller Deutschen ebensolches. Somit sieht der ADFC in seiner Radreiseanalyse 1997 das „Radwandern (...) unbeeindruckt von der schleppenden Konjunktur und der Schwäche des Deutschlandtourismus auf Wachstumskurs“.

Vom Radfahren als Urlaubsbetätigung profitieren verschiedene Industrie- und Gewerbezweige wie Fahrrad-, Druck- und Bekleidungsindustrie, das Hotel- und Gaststättengewerbe, Radreiseveranstalter, das Transportwesen sowie der Fachhandel. „Beispielsweise entlang der Donau oder im Altmühltal profitierten nicht nur touristische Wirtschaftszweige entscheidend von dieser Entwicklung, sondern das gesamte Geschäftswesen. Radfahrer kaufen einheimische Produkte, sie beleben das Handels- und Dienstleistungsgewerbe. Vor allem in strukturschwachen Regionen kann das zum Erhalt von Arbeitsplätzen beitragen und Perspektiven für Existenzgründer eröffnen.“²²¹

Fahrradtouristen und -touristinnen benötigen Fahrräder zur Ausübung ihrer Aktivität. Der Fahrradbestand in Deutschland hat sich seit 1985 auf mehr als 75 Mio. verdoppelt²²². In den meisten Fällen verfügen die RadurlauberInnen über ein ge-

²¹⁹ Freyer, in: Dreyer / Krüger 1995, S. 67

²²⁰ Miglbauer, in: Dreyer/Krüger 1995, S. 341

²²¹ Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit (Hg.) 1993: Touristisches Radfahren in Sachsen, S.6

²²² ADFC-Radreiseanalyse 1997

eignetes eigenes Rad, manche schaffen sich ein spezielles „Reiserad“ an. Vor der Tour wird dieses in der Regel in einer Fachwerkstatt durchgecheckt, oft noch einmal „getunt“ und aufgewertet.

Ist kein eigenes Rad vorhanden oder wird dieses nicht an den Urlaubsort mitgebracht, so profitiert der örtliche Verleih oder ein Reiseveranstalter.

Die Reiseräder werden mit speziellen Packtaschen für den Gepäcktransport ausgestattet. Manchmal wird ein radreisetaugliches Leichtgewichtszelt angeschafft, hinzu kommt dann noch ein Schlafsack, eine Isomatte, eventuell Kocher und Campinggeschirr.

Ohne entsprechende Bekleidung geht heute kaum jemand auf Tour. Es wird also benötigt: Helm, Radlermütze, Sonnenbrille, Radsportshorts und -handschuhe, Sportunterhemd, Trikot, Windjacke, Regenbekleidung, Radsportschuhe und so weiter. Sonnenschutzmittel sind ein weiterer unverzichtbarer Bestandteil der Ausrüstung.

Gerade die RadlerInnen sind dafür bekannt, daß sie sich vor ihrer Reise ausgiebig informieren und die inzwischen reichhaltig angebotenen (Rad-)Reiseführer sowie Kartenmaterial nutzen. Von der Radwanderkarte der 100-Schlösser-Route wurden in den ersten 20 Monaten nach ihrem Erscheinen rund 30.000 Exemplare zum Stückpreis von DM 14,80 verkauft²²³. Allein die Bielefelder Verlagsanstalt hat in Zusammenarbeit mit dem ADFC 17 Regionalkarten und 27 Radtourenkarten herausgebracht (Stand Frühjahr 1996).

Beginnt die Radtour nicht vor der Haustür, sind Aufwendungen für die Anreise fällig. Die Deutsche Bahn weist eine enorme Zunahme bei der Mitnahme von Fahrrädern in Zügen auf. Im Nahverkehr bis 100 km war zwischen 1982 mit 15.709 Rädern und 1992 mit 425.900 Rädern eine Zunahme von über 2700 % zu verzeichnen. Im Nah- und Fernverkehr zusammengenommen wurden 1991 bei den Deutschen Bahnen 871.636 Einheiten mitgenommen, dieser Wert steigerte sich 1992 um 18,6 % auf 1.066.600 Beförderungsfälle²²⁴.

Unterwegs zeichnen sich Radreisende in der Regel durch einen gesegneten Appetit und großen Durst aus. Dank ihrer relativ gemächlichen Fortbewegungsart kön-

²²³ Steiner 1992; S. 66

²²⁴ ADFC 1993, S. 8

nen sie auf die Angebote der regionalen Gastronomie spontan reagieren. Besonders die Radwanderer haben vergleichsweise hohe Tagesausgaben²²⁵, da sie in ihren Packtaschen nur das Nötigste mitführen und sich im Gegensatz zu autofahrenden Touristen keine Lebensmittel von zu Hause mitbringen können - zur Freude der Gastronomie²²⁶ und des Lebensmitteleinzelhandels in den Urlaubsgebieten. Selbstverständlich profitieren Campingplätze, Hotels, Pensionen, Jugendherbergen und Privatvermieter durch radelnde Übernachtungsgäste.²²⁷

Besichtigungsmöglichkeiten werden gern angenommen und sind manchmal ausschlaggebend für das Reiseziel („100-Schlösser-Route“, Loire-Schlösser, „Die Radtour Ruhr“).

Miglbauer schätzt den in der oberösterreichischen Donauregion mit Fahrradtourismus erwirtschafteten Gesamtumsatz für 1993 auf gut 23 Millionen DM, bei einer 55 prozentigen Netto-Wertschöpfungsquote ergibt das eine Nettowertschöpfung von beinahe DM 13 Millionen. Bei 443.000 Gesamtübernachtungen beziffert er den RadlerInnen-Anteil auf etwa drei Viertel, die pro Tag durchschnittlich 70 DM ausgeben.²²⁸ Als ab 1993 in Oberösterreich in der Tourismuswirtschaft Rückgänge verzeichnet wurden, erwies sich der Donauradtourismus als krisenresistent. „Waren in der Anfangszeit des Donau-Radtourismus noch skeptische Mienen bei den Gastwirten und Vermietern angesichts des ‘Eine-Nacht-Tourismus’ an der Tagesordnung, so haben die Tourismusbetriebe inzwischen längst erkannt, daß die Radfahrer der Rettungsanker für die vom Niedergang bedrohten Betriebe waren.“²²⁹ Die österreichische Fremdenverkehrswirtschaft setzt inzwischen konsequent auf den Fahrradtourismus. 1995 gab es neben zahlreichen ausgewiesenen Radrouten und fahrradfreundlichen Regionen 60 Radhotels mit einem speziell auf die Bedürfnisse von RadtouristInnen zugeschnittenem Angebot.²³⁰

Im Fall der seit 1983 vermarkteten Münsterländischen „100-Schlösser-Route“ stiegen in dem Jahrzehnt von 1980 bis 1990 die Zahl der Gesamtübernachtungen

²²⁵ ADFC-Radreiseanalyse 1997

²²⁶ siehe ADFC 1993, S. 22

²²⁷ siehe ebd., S. 23

²²⁸ Miglbauer, in: Dreyer/Krüger 1995, S. 347

²²⁹ ebd., S. 347-348

²³⁰ Werbegemeinschaft „Radtouren in Österreich“ (Hrsg.): Radtouren in Österreich. Salzburg 1995

von 1,2 auf 2,6 Millionen an, die Zahl der Tagesausflügler von 9 auf 20 Millionen²³¹. Etwa ein Drittel aller Übernachtungen entfallen auf die Radtouristen²³².

Schleswig-Holstein erwirtschaftet mit seinen ca. 120.000 RadtouristInnen jedes Jahr 65 Millionen DM²³³. Laut ADFC-Radreiseanalyse 1997 beziehen Regionen wie Donau, das Münsterland und die Weser inzwischen „wesentliche Anteile ihres touristischen Einkommens“ aus dem Fahrradtourismus.

Darüber hinaus ergeben sich Beschäftigungseffekte bei Planung, Bau und Unterhalt von Radwanderwegen und -routen. Die 100-Schlösser-Route konnte mit Hilfe zahlreicher ABM-Maßnahmen verwirklicht werden. Leider gibt es unterschiedliche Angaben über die Zahl der beschäftigten ABM-Kräfte bei der Realisierung der Route. Während Schepker²³⁴ von 600 vorübergehend Beschäftigten spricht, nennt Steiner²³⁵ „mehr als ein Dutzend ABM-Kräfte (...), davon 7 Planer (meist Geographen)“, die seitens des Projektträgers, dem Fremdenverkehrsverein „Münsterland Touristik Grünes Band“ beschäftigt wurden.

5.3 Radsporttourismus

5.3.1 Radmarathons als Auslöser für Kurzreisen

Bisher konzentrierte sich die wissenschaftliche Forschung auf den Wander- und Ausflugstourismus mit dem Rad. Unbeachtet blieb der Radsportbereich, obwohl an ihn sehr viele Reisebewegungen gekoppelt sind. Die steigende Zahl von leistungsbezogenen Radsportveranstaltungen im Breitensport (Radmarathons) lassen einen zunehmenden Umfang des Radsporttourismus vermuten.

²³¹ Steiner, J. 1992; S. 63ff.

²³² Radfahren 3/96, S. 90

²³³ Radfahren 3/96; S.90

²³⁴ Schepker 1989, S. 22-23: Im westlichen Münsterland, in dem durch den Anpassungsprozeß in der Textilindustrie viele Arbeitsplätze verloren gingen, ist durch die Entwicklung der '100 Schlösser Route' ein großräumiges flächendeckendes Projekt der Tourismusförderung und Arbeitsmarktentlastung entstanden. (...) In Zusammenarbeit von Arbeitsverwaltungen und Fremdenverkehrsverband, zwei Bundesländern, sechs Kreisen und 60 Städten und Gemeinden fanden in vier Jahren 600 Arbeitslose eine vorübergehende Beschäftigung (eingesetzte ABM-Mittel 12,8 Millionen). Zeitlich begrenzte Beschäftigungen ergaben sich in der Planung und Beschreibung, in der Herstellung der infrastrukturellen Ausstattung, in Aus- und Umbauten, in der Auszeichnung der Wege und in Fahrradrecycling-Maßnahmen. Vorwiegend wurden Arbeitslose aus handwerklichen Berufen, Schlosser, Maler, Bauarbeiter und Holzfachleute, beschäftigt. Die nötigen Sachkosten für die touristische Infrastruktur wurden von den Städten, Kommunen und Kreisen übernommen (durchschnittlich 30.000-40.000 DM). So kostete die Ausschilderung mit 12.000 Schildern 21.000 DM.

²³⁵ Steiner, in: ADFC 1992, S. 64

Während der Radsportsaison werden an jedem Wochenende Radmarathons in Deutschland und den Nachbarländern ausgetragen; mit jeweils einigen Hundert bis Tausend TeilnehmerInnen und zum Teil international besetzten Fahrerfeldern. Bei diesen Distanzfahrten geht es nicht wie bei Radrennen darum, als SiegerIn das Ziel zu erreichen, sondern innerhalb einer bestimmten Zeit die Strecke zu absolvieren. Unterwegs gibt es in der Regel alle 40 - 50 km Verpflegungsstationen (im MTB-Bereich werden kürzere Intervalle eingerichtet), zu deren Nutzung ein Startgeld entrichtet werden muß. Die Strecken sind ausgeschildert, an Gefahrenstellen stehen Warnschilder oder Streckenposten, manchmal werden sogar zugunsten der RadlerInnen Straßensperrungen vorgenommen, für Erste Hilfe und Reparaturen wird ebenfalls von den veranstaltenden Radsportvereinen gesorgt.

Bei der 1997 ausgetragenen 33. Vätternsee-Rundfahrt, einem schwedischen Radmarathon für Hobby-Sportler, der neben dem norwegischen „Trondheim-Oslo“ zu den Klassikern der europäischen Radsportveranstaltungen dieser Art zählt, konnte mit 14.140 FahrerInnen ein neuer TeilnehmerInnenrekord verbucht werden.²³⁶

„Den Store Stykkeproven“ führt seit 1967 über 550 km von Trondheim nach Oslo und lockte 1997 genau 2795 RadlerInnen an den Start. Diese Distanzfahrt ist ein Märtyrium der besonderen Art und gilt als die ultimative Herausforderung für Radsportbegeisterte, zumal oft schlechtes Wetter die Durchführung erschwert. Der Streckenrekord liegt bei 13 Stunden 45 Minuten, gut trainierte HobbyradlerInnen sind ca. 20 Stunden unterwegs, inklusive Pausen²³⁷.

Am ersten Julisonntag wird seit Jahren in Südtirol der „Maratona delle Dolomites“ ausgetragen, der eine besondere Herausforderung für alle ambitionierten HobbyradsportlerInnen darstellt und durch seine Streckenführung in grandioser Alpenkulisse besonders attraktiv ist. Die längste der vier angebotenen Strecken hat eine Länge von 185 km und weist knapp 5000 Höhenmeter auf. Ein Pensum, das vergleichbar ist mit dem der schweren Bergetappen der großen Profi-Rundfahrten. Zum 10. Dolomiten-Radmarathon gab es 1996 über 8000 Anmeldungen. Die Ergebnisliste von 1995 weist 6674 TeilnehmerInnen aus, davon waren 340 weiblichen Geschlechts, also 5 %. Neben den 3779 italienischen RadlerInnen kamen

²³⁶ Tour 10/97, S. 115

²³⁷ tour 9/97, S. 114-122

allein 2172 aus Deutschland, wobei der deutsche Frauenanteil bei 9,25 % lag²³⁸. Das Startgeld betrug 80.000 Lire / ca. 80 DM, bei Voranmeldung bis 1 Monat vor Veranstaltungsbeginn 60.000 Lire. So hatte der austragende Verein 1995 bei einer angenommen hohen Zahl von Voranmeldungen ein Budget von mindestens 400.000 DM zur Verfügung, Sponsorengelder nicht eingerechnet. Viele der TeilnehmerInnen nutzen den Radmarathon zu einem mehrtägigen Aufenthalt und bereiten sich auf die anstrengende 7-Pässe Tour vor, so daß neben dem Startgeld noch einmal umgerechnet mehrere Hunderttausend Mark in der Region rund um Pedraces und Corvara verbleiben. Für die Tage vor dem Start sind nur durch mehrmonatige Voranmeldung Zimmer zu bekommen²³⁹.

Ähnlich ist die Situation auch bei anderen Alpen-Radmarathons wie dem Samson-Man-Radmarathon²⁴⁰ (1997 mit 2250 TeilnehmerInnen) oder dem Öztaler Radmarathon. Beim „Öztaler“ sind in jedem Jahr etwa 1500 bis 2000 FahrerInnen am Start, von denen die meisten mindestens eine Übernachtung buchen. Um die Austragung dieses Marathons gab es in der Vergangenheit einen Streit zwischen zwei konkurrierenden Gemeinden, nunmehr wurde eine Lösung erreicht. In den geraden Jahren ist Sölden der Startort, in den ungeraden Steinach²⁴¹. Ein deutliches Indiz dafür, daß Veranstaltungen dieser Art wirtschaftlich interessant sind, zumal in der Radsport-Presse in oft seitenlangen Reportagen darüber berichtet wird und die austragenden Fremdenverkehrsorte sich einen großen Werbeeffekt erhoffen dürfen.

Inzwischen zieht auch die Mountainbike-Szene mit der Austragung von Marathon-Veranstaltungen nach. Am 15. Oktober 1994 wurde der erste deutsche MTB-Marathon in St. Wendel im Saarland ausgerichtet, an dem gleich 1800 Aktive teilnahmen²⁴². Zwei Jahre später wurden bereits 2700 Biker gezählt. Thomas Wüst, der Pressesprecher des St. Wendeler Veranstalters, gibt einen Kostenaufwand von mindestens 150.000 DM für die Austragung an. Dazu zählen neben den Ausgaben für die Verpflegung der TeilnehmerInnen die Aufwendungen für Planung und Or-

²³⁸ Radsportverein „Rodes Alta Badia“: Ergebnisliste „Maratona delle Dolomites“ 2.7.1995

²³⁹ eigene Erhebung

²⁴⁰ tour 9/97, S. 110

²⁴¹ tour 6/97, S. 111

²⁴² Mountainbike 1-2 / 95, S. 84-85

ganisation ²⁴³. Diese Unkosten werden durch die Startgebühren und Sponsorengelder gedeckt. Die sprunghaft zunehmende Zahl von Veranstaltungen dieser Art läßt vermuten, daß zumindest einige Radmarathons zu einem lukrativen Geschäft geworden sind.

Noch einmal ganz andere Dimensionen wurden beim 1996er „Swiss Bike Masters“ erreicht. 3500 Biker verschlangen 13000 Liter isotonische Getränke, 4000 kg Bananen, 600 kg Brot und 8000 Müsliriegel. 1600 Helferinnen und Helfer sorgten für einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung, bei einem Budget von etwa 700.000 DM ²⁴⁴. Knapp 2000 Menschen nahmen 1997 am „Grand Raid Cristalp“ über 131 km und 4600 zu überwindende Höhenmeter teil²⁴⁵. Inzwischen gibt es ähnlich wie beim Straßenradsport („Supercup“ und „Eurocup“) eine Rennserie mit dem Namen „Euro Bike Extremes“, zu der vier Veranstaltungen zählen.

Neben den Ausdauerprüfungen existieren im MTB-Bereich reine Downhill-Veranstaltungen für HobbysportlerInnen. Ein Beispiel ist der „Megavalanche Alpe d’Huez“, wo es darum geht, eine 36 Kilometer langen Abfahrt, bei der 2800 Höhenmeter talwärts überwunden werden, möglichst unbeschadet zu überstehen. Dabei kommt es auf entsprechende Fahr- und Fahrradtechnik an. Zuvor wurden die 500 TeilnehmerInnen der 1997er Veranstaltung per Seilbahn auf 3300 Meter Höhe gebracht²⁴⁶. Viele der Downhill-Bikes eignen sich nicht zum Bergauffahren - ebensowenig ihre FahrerInnen.

Wie aus den vorangegangenen Abschnitten ersichtlich wird, existiert innerhalb Europas eine Szene von Radsportbegeisterten, die viele Tausend Köpfe stark ist, denen kein Aufwand zu groß und kein Anfahrtsweg zu weit ist, um sich bei einem Radmarathon zu schinden, die eigenen Grenzen auszuloten, sich selbst zu beweisen. Dieser Szene dient „der Sport als Beweis des kraftvollen und richtigen Lebens“, glaubt der Sportsoziologe Volker Rittner ²⁴⁷. Radfahren wird hier unter dem Einfluß des Zeitgeistes zur Extremsportart und zu einem sportlichen Bekenntnis zur Leistungsgesellschaft. Um die Torturen solcher Distanzfahrten zu

²⁴³ bike 5 / 97, S. 112-113

²⁴⁴ bike 5/97, S. 113

²⁴⁵ bike 5/97, S. 106

²⁴⁶ bike 10/97, S. 80-85

überstehen, müssen die SportlerInnen schon einige Tausend Trainingskilometer „in den Beinen“ haben. Die Formen, die dieses sportliche Radfahren angenommen hat, betrachtet der Globetrotter Tilmann Waldthaler, selbst ein Extremradler, skeptisch. Ihn stört sowohl die Umweltbelastung, wenn Tausende heute zu RTF's und Marathons mit dem PKW anreisen als auch der Geist dieser Veranstaltungen, die aus seiner Sicht den TeilnehmerInnen über extreme Herausforderungen „die Einfrörmigkeit ihres Konsumentendaseins wettmachen soll“²⁴⁸.

Erste Lösungsansätze:

Die Veranstaltungen selbst werden von den Aktiven in vielen Fällen als Kurzurlaube genutzt, wobei, wie oben bereits erwähnt, zum Teil beträchtliche Anfahrtswege - in der Regel mit dem PKW - überwunden werden. In diesem Bereich ist eine Verminderung der Emissionen und Belästigungen der örtlichen Bevölkerung durch Empfehlung und Angabe guter Zugverbindungen schon in der Ausschreibung in Kombination mit der Einrichtung eines Zubringer-Busses vom Bahnhof zum Startort kurzfristig möglich.

Bei den Marathons können bedeutende Mengen von Müll anfallen, was ein entsprechendes Müllkonzept erfordert. Die Veranstalter des Winterberg-Sauerland-Radmarathons der Supercup-Serie des BDR (Bund Deutscher Radfahrer) bieten das warme Mittagessen in einer eßbaren Schale aus Waffelteig an, was den Einsatz von Einweggeschirr überflüssig macht. Beim 1996er „Bremer Roland Supercup“ wurde das Mittagessen und die Getränke im Mehrweggeschirr gereicht - bisher ein Einzelfall.

Besonders im MTB-Bereich besteht die Gefahr, daß große Fahrerfelder Erosionsschäden im sensiblen Hochgebirgsbereich verursachen. Hier sind neben einer verantwortungsvollen Routenauswahl Teilnehmerbegrenzungen in Erwägung zu ziehen. Nach Angaben des Bürgermeisters des saarländischen St. Wendel wurde der dortige MTB-Kurs in Absprache mit den örtlichen Forstbeamten festgelegt, um eine möglichst umweltfreundliche Streckenführung zu erreichen²⁴⁹. Dieses Vorgehen sollte für alle Veranstaltungen dieser Art verbindlich werden.

²⁴⁷ bike 5/97, S.113

²⁴⁸ tour 9/97, S. 157

²⁴⁹ Mountainbike 1-2/95, S. 85

5.3.2 Radsportreisen/Trainingsreisen

Radsportreisen werden besonders im Frühjahr als Trainingsreisen unternommen. Im Sommer und Frühherbst stellen sie dann die radsportlichen Jahreshöhepunkte dar, in der sich die Trainingsarbeit bestätigen soll (z.B. Radsportreisen auf den Spuren der Tour de France oder Alpenüber- und -durchquerungen).

Von den Hobby-RadsportlerInnen, und zu einem gewissen Teil auch von TriathletInnen, lebt zum einen eine Reihe von Sportreiseveranstaltern, die besonders im Frühjahr Trainingsaufenthalte in wärmeren Gefilden, z.B. auf Mallorca, an der Adriaküste oder den Kanarischen Inseln, anbieten. Zum anderen freut sich die Hotellerie am Mittelmeer über zusätzliche Gäste zu einer Zeit, in der auch dort in der Regel keine angenehmen Badetemperaturen gemessen werden.

In der StraßenradSPORT-Szene ist die zweiwöchige Mallorca-Flugreise beliebt. Getreu dem Motto „Gut ist, was für die Profis gut ist“ bereiten sich sowohl Amateur-RennfahrerInnen als auch HobbysportlerInnen dort auf die Herausforderungen der Saison vor. Die Toskana und die italienische Adriaküste sind ebenfalls beliebte Ziele. Besonders das am Küstenabschnitt zwischen Cesenatico und Rimini ansässige Hotelgewerbe versucht mit auf RadsportlerInnen zugeschnittenen Angeboten und Sonderpreisen ihre Saison auf Frühling und Herbst auszudehnen. Nach Informationen aus Anbieterkreisen trainieren in dieser Region in jedem Frühjahr über 20.000 Amateur- und HobbyradsportlerInnen. Der Veranstalter eines Trainingscamps in Cervia gibt für die Monate März bis Mai eine wöchentliche Teilnehmerzahl von mindestens 200 Personen an, was für diesen Zeitraum eine Mindestteilnehmerzahl von 2600 bedeuten würde²⁵⁰.

Für **Mallorca** ergibt sich nach einer eigenen **stichprobenartigen Erhebung** unter Reiseveranstaltern folgendes Bild:

Zwischen 10.000 und 20.000 Radsport-Pauschalreisen jährlich haben Mallorca als Ziel, dazu kommt eine unbestimmte aber hohe Zahl Individualreisender.

²⁵⁰ Katalog Carrousel Sport 2000

Bei einem der größten deutschen Anbieter wurden 1994 ca. 3000 Buchungen vorgenommen, 1995 ca. 4500 Buchungen, 1996 stieg die Zahl auf ca. 6000 an²⁵¹. Der Frauenanteil bei diesem Veranstalter lag 1990 bei ca. 10 %, 1996 bei ca. 30 %, bei einem anderen Veranstalter²⁵² bei 35 %, wobei der Anteil der Frauen als reine Begleiterinnen von radelnden Männern zurückging und die Frauen heute in der Regel selbst auf dem Rennrad aktiv werden.

Die Schätzungen für den **Gesamtumfang** des deutschen Radsportreisemarktes gehen weit auseinander, zum Teil wurde die Frage danach von den Veranstaltern auch mißverstanden. Jedoch läßt sich aus den Angaben hochrechnen, daß die Zahl aller Radsport-Reisen pro Jahr (pauschal / individual, incl. Kurzreisen), die in Deutschland stattfinden oder von Deutschland ausgehen, in einem sechsstelligen Bereich liegen muß, Rennrad und MTB zusammengekommen.

Im Pauschalreisemarkt nimmt die Gesamtzahl der Buchungen deutlich zu, der Frauenanteil hat sich verdoppelt bis verdreifacht und stellt jetzt bei einigen Anbietern etwa ein Drittel der Gesamtbuchungen dar.

5.4 Fahrradtouristische Infrastruktur

5.4.1 Radroutennetz

Prinzipiell muß bei der Betrachtung der fahrradtouristischen Infrastruktur zwischen den verschiedenen Bedürfnissen der Radwanderer, der MountainbikerInnen und der RennradlerInnen unterschieden werden. In der Regel gilt das Hauptaugenmerk jedoch dem Radwandertourismus.

Somit wird als Grundlage des Fahrradtourismus ein geeignetes **Radroutennetzes** angesehen, das sich im Idealfall aus einem eher weitmaschigen Netz aus **Radfernrouen** und einem eng geknüpften Netz aus **Radwanderrouten** zusammensetzt. Diesen ideellen Verbindungen werden **Radwanderwege** und **Radfernwege** als materielle Radverbindungen zwischen zwei Punkten zugeordnet²⁵³.

²⁵¹ Telefoninterview mit Mallorca Aktiv GmbH, deutsche Buchungszentrale für „Bicycle Team Max Hürzeler“, das auch im deutschsprachigen Ausland aktiv ist

²⁵² Diana Sportreisen

²⁵³ ADFC 1993, S.9

Um einer Begriffsverwirrung vorzubeugen werden die in diesem Zusammenhang häufig auftretenden Begriffe erklärt²⁵⁴:

- **Radwege** sind eigens errichtete benutzungspflichtige Verkehrswege für Fahrräder, die meist parallel zu Straßen verlaufen

- **Radwanderwege** bzw. **Radwandernetze** sind touristische Produkte. Diese Wege verlaufen nach einer meist regional abgestimmten Planung.

- **Radfernwege** sind kreisübergreifend und überregional angelegt. Sie verlaufen oft entlang von Flußläufen und dienen der Überbrückung größerer Entfernungen. Beispiele: Weserradweg, Elberadweg, Internationaler Fernradwanderweg „Euro-route“ zwischen Calais und Küstrin/Oder (ohne Flußorientierung / z. T. noch im Bau)

- **Radrouten** sind über die Infrastruktur hinaus bestehende ideelle Radverbindungen und können sowohl Freizeit- als auch Alltagsrouten umfassen. Beispiel: „100-Schlösser-Route“ im Münsterland

- **Radroutennetze** bilden die Voraussetzung für den Aufbau des Fahrradtourismus. Sie können sich aus verschiedenen Wegelementen zusammensetzen. Dazu kommen außerorts in Betracht²⁵⁵:

- selbständig geführte Radwanderwege
- befestigte Feld- und Waldwege
- öffentlich nutzbare Privatwege
- Radwege entlang qualifizierter Straßen
- Deichwege und Deichverteidigungswege
- verkehrsarme Straßen

Innerorts können hinzukommen:

- geeignete Wege durch Parks und Grünanlagen
- Fahrradstraßen
- Radfahrstreifen
- Straßen in verkehrsberuhigten Zonen
- ausgewiesene Radwege
- Nebenstraßen

²⁵⁴ Miglbauer, in: Dreyer / Krüger 1995, S. 349

²⁵⁵ ADFC 1993, S. 9f.

Radroutennetze eignen sich vorrangig für Radwanderer. Unter gewissen Bedingungen werden sie auch für Rennradler interessant. Diese haben ein größeres Interesse an sportlich herausfordernden Strecken. Steigungen werden in der Regel von ihnen nicht umfahren, sondern bewußt gesucht. Für sie muß der Straßenbelag in besonders gutem Zustand sein.

MountainbikerInnen fühlen sich auf unbefestigten Wegen besonders wohl. Die sportliche Herausforderung neben dem Naturerleben ist von großer Bedeutung. Für sie werden in Wintersportzentren, die ihre Saison und den Liftbetrieb auf den Sommer ausdehnen wollen, inzwischen spezielle **MTB-Erlebnisparks** eingerichtet²⁵⁶. Beispiele: „Mammoth Bike Park“ in Mammoth Lakes, California / USA; Vail und Crested Butte in Colorado / USA; „Silvretta Mountainbike Arena“ in Ischgl / Österreich; „Mountainbike-Funpark“ Todtnau / Schwarzwald, Métabief / franz. Jura

5.4.2 Anforderungen an Radroutennetze

Um touristische Radrouten zu schaffen genügt es vielfach, bereits existierende Nebenstraßen, Forst-, Feld- und Wirtschaftswege sowie gut ausgebaute und ausreichend breite Wanderwege zu einem Netz von Radwanderwegen zu verknüpfen. Bei der Bauplanung und -ausführung von Radwanderwegen müssen die besonderen Anforderungen und Wünsche der Radwanderer berücksichtigt werden²⁵⁷.

- Wegeföhrung:

RadfahrerInnen bevorzugen Routen, die möglichst autofrei sind, durch eine abwechslungsreiche Landschaft föhren und interessante Orte einschließen.

Sie wollen auf hindernisfreier Fahrbahn in Ruhe zu zweit nebeneinander fahren und in Ruhe die Landschaft genießen können, ohne dabei ihre ganze Aufmerksamkeit dem Verkehr oder der Fahrbahn widmen zu müssen.

Es müssen entsprechende bauliche Vorkehrungen getroffen werden, damit Unbefugte den Radwanderweg nicht benutzen können.

²⁵⁶ siehe: Mountainbike 5-6/1994, S. 144f.; Mountainbike Reisespezial 1995, S. 186-192; bike 3/95, S.16-21; bike 12/1996, S.119-126; Mountainbike 6/1997, S. 156-161

- Wegebeschaffenheit:

Die Strecke soll durchgängig und ganzjährig befahrbar sein. Ihre Oberfläche muß eben und fest sein und auch bei Nässe griffig bleiben.

Die Mindestbreite des Radwanderweges beträgt zwei Meter, um ein gefahrloses Nebeneinanderfahren und Überholen zu ermöglichen. Nur in Ausnahmefällen darf der Weg z. B. auf Brücken oder Stegen schmaler geführt werden.

- Wegweisung:

Wichtig ist eine durchgängige, gut sichtbare und leicht verständliche Ausschilde-
rung durch geeignete Wegweiser²⁵⁸. Sie erleichtern nicht nur die Orientierung,
sondern lenken die Radler von Kfz-verkehrsreichen Straßen auf sichere Radrouten
um.

- Touristische Anforderungen:

Die Routen sollen so geführt werden, daß Gasthäuser, Cafes und Übernachtungsmöglichkeiten an der Strecke liegen und Sehenswürdigkeiten, Bademöglichkeiten, Spielplätze und Fahrradservicestationen und -möglichkeiten beinhalten. Rastplätze mit Tischen, Bänken und Unterstellmöglichkeiten zum Schutz vor schlechter Witterung sollten in ausreichenden Abständen eingerichtet werden.

5.4.3 Weitere Voraussetzungen

Neben der **Beschilderung** sind **Radkarten** und **Radwanderführer** die wichtigsten Informationssysteme. Während sich die Radtourenkarten mit einem Maßstab von 1:100.000 bis 1:200.000 vorwiegend an Radreisende und Fernradler richten, sind die Radwanderkarten in den Maßstäben 1:50.000 oder 1:75.000 für den Ausflugsverkehr in kleinregionalen oder lokalen Räumen gedacht²⁵⁹. Da RadtouristInnen qualitativ hochwertige Informationen zum touristischen, naturkundlichen und kulturellen Angebot bevorzugen, sind **Radwanderführer** schon bei der Planung der Reise wichtig²⁶⁰.

²⁵⁷ ADFC 1993, S. 10f.

²⁵⁸ siehe ADFC 1991; ADFC 1993, S. 15-18

²⁵⁹ ADFC 1993, S. 19f.

²⁶⁰ Miglbauer 1995, S. 358

Fahrradtransport

Von besonderer Bedeutung sind **Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln**. Die Deutsche Bahn bietet neben Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Nahverkehrszügen diese Möglichkeit in allen Interregios und einigen ausgewählten Intercity-, Eurocity- und Nachtzügen an. Bei einigen Zügen besteht inzwischen sogar die Mitnahmemöglichkeit im grenzüberschreitenden Verkehr. Entsprechende Abkommen existieren mit den Eisenbahnen der Staaten Belgien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Schweden, Italien und Dänemark (Stand 1997). Die Eisenbahnunternehmen zahlreicher anderer europäischer Staaten bieten ebenfalls Fahrradmitnahmemöglichkeiten.

Als Alternative können Fahrräder innerhalb Deutschlands mit dem Kuriergepäckservice der DB verschickt werden²⁶¹.

Ein gemeinsames Produkt verschiedener Busreiseunternehmen ist der „Bike & Bus euro-shuttle“ mit dem Angebot, Bustransfers inklusive Fahrradtransport von verschiedenen Abfahrtsorten Deutschlands in ausgewählte europäische Fahrradregionen zu buchen. Dieses Angebot richtet sich ausdrücklich an Reisende, die auf PKW und Flugzeug bei der Anreise verzichten wollen. In der Regel handelt es sich dabei um umstiegsfreie Direktverbindungen auch in Länder, in denen ein grenzüberschreitender Fahrradtransport mit der Bahn nicht möglich ist. Die Fahrräder werden entweder auf den Busdächern oder in speziellen Fahrradanhängern mitgenommen. Preiswerte RIT-Bahntickets zu den deutschen Abfahrtsorten der Buslinien können gleich mitgebucht werden.

In einigen deutschen Städten und Tourismusregionen ist die Mitnahme von Fahrrädern inzwischen möglich²⁶². In Schweizer Postbussen und den österreichischen Ferienregionen Donauland-Strudengau und Neusiedlersee gibt es ebenfalls diesen Service.²⁶³

Unproblematisch ist die Fahrradmitnahme in der Regel auf Fluß- und Seefähren, wohingegen auf Ausflugschiffen häufig solch ein Angebot nicht besteht. Hier

²⁶¹ Deutsche Bahn (Hrsg.): Bahn & Bike - Fahrradmitnahme im Fernverkehr 1997. Frankfurt a.M. 1997

²⁶² ADFC 1993, S. 32

²⁶³ Miglbauer 1995, S. 355

empfiehlt der ADFC den regionalen Fremdenverkehrsverbänden eine entsprechende Förderung der Mitnahmebereitschaft.²⁶⁴

Beherbergung

Prinzipiell kommen alle Formen der Beherbergung für Radwanderer in Frage. Besonders wichtig für radlerfreundliche Unterkünfte sind ihre Kennzeichnung, die Bereitschaft, Gäste auch für eine Nacht aufzunehmen, überdachte verschließbare Fahrradabstellanlagen, ein auf die Belange der RadfahrerInnen abgestimmtes Frühstück und eine Fahrradwerkzeugkiste.²⁶⁵

5.5 Beispiele kommunaler und regionaler Radtourismusprojekte

5.5.1 Die 100 Schlösser Route im Münsterland

Die 100-Schlösser-Route gilt heute als einer der Klassiker unter den Radwanderer-routen. Gleichzeitig ist sie ein Beispiel für eine erfolgreiche „Fremdenverkehrs-Förderungsmaßnahme“.²⁶⁶ Die Idee zu dieser Radwanderoute wurde zu Beginn der achtziger Jahre „vom Arbeitsamt geboren“ (Steiner)²⁶⁷. Dort sah man Beschäftigungsmöglichkeiten für Arbeitslose im Tourismusbereich. Zwischen 1983 und 1992 wurde das Projekt in verschiedenen Ausbaustufen umgesetzt. Der Träger, der Fremdenverkehrsverein „Münsterland Touristik Grünes Band“ beschäftigte dabei mehr als ein Dutzend ABM-Kräfte.²⁶⁸

Die Hauptroute hat eine Länge von ca. 1300 Kilometern. Dazu kommen ca. 700 km Verbindungswege, die es ermöglichen, die Route auch für Tagestouren oder Mehrtagestouren flexibel zu nutzen. Als Grundlage für die Routen dient das weitverzweigte Netz der befestigten Wirtschaftswege des Münsterlandes, die sogenannten „Pättkes“.

Die 100-Schlösser-Route konnte aufgrund einer geschickten Öffentlichkeitsarbeit des Tourismusverbandes erfolgreich vermarktet werden. Zum einen erregte die

²⁶⁴ ADFC 1993, S. 33

²⁶⁵ ebd., S.23

²⁶⁶ Steiner, J.: Die Vermarktung der 100 Schlösser Route. In: ADFC 1992, S. 64

²⁶⁷ ebd.

Größe des Vorhabens mit den daran gekoppelten Beschäftigungseffekten und die Eröffnung der Route im Jahr 1987 durch den Bundesarbeitsminister und den Leiter der Bundesanstalt für Arbeit die Aufmerksamkeit der Presse. Die Patentierung des Namens „100-Schlösser-Route“ und professionell gestaltete Radwanderkarten und -führer trugen ebenfalls zur positiven Resonanz in der Öffentlichkeit bei. Inzwischen ist der Fahrradtourismus zum touristischen Motor des Münsterlandes geworden und ließ die Übernachtungen zwischen 1980 und 1990 von 1,2 auf 2,6 Millionen steigen.²⁶⁹

5.5.2 Rad-Wandererlebnis Donauland-Strudengau

Die österreichische Region Donauland-Strudengau befindet sich im südöstlichen Mühlviertel. Der Hauptort Grein liegt donauabwärts ca. 60 Kilometer von der oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz entfernt. Prägende Landschaftselemente der Region sind das aus Granit aufgebaute Hügelland, das Höhen bis um 950 m erreicht, die Ebene des Machlandes und das Donauengtal des „Strudens“ bei Grein²⁷⁰.

Einkommensquelle für die Bewohner der Region sind neben den Pendler-Arbeitsplätzen in den benachbarten Städten vor allem die Landwirtschaft. Fast 60 % der Mühlviertler Bauern sind Nebenerwerbsbauern (Stand 1991). Um dem Pendlerdasein zu entgehen setzen viele Bauern auf Biolandbau und/oder bäuerlichen Tourismus. Das Mühlviertel hat die höchste Biobauerndichte Österreichs. Von der ökonomischen Bedeutung her ist der Kur- und Wandertourismus eher bescheiden, Urlaub auf dem Bauernhof jedoch „verzeichnet in den letzten Jahren überdurchschnittliche Zuwächse“²⁷¹.

Nachdem der Erfolg des durch den Süden der Region verlaufenden Donauradweges offenkundig wurde, kam die Idee auf, am Radwandertourismus zu partizipieren. 18 Gemeinden schlossen sich 1989 zur Realisierung eines neuen touristischen Angebotes zusammen. Begünstigt durch einen schon bestehenden regional-

²⁶⁸ Schepker (1989, S. 22-23) nennt die Zahl von insgesamt 600 vorübergehend Beschäftigten im gesamten Gebiet der Route mit 60 beteiligten Städten und Gemeinden.

²⁶⁹ Steiner 1992, S.64f.

²⁷⁰ Werbegemeinschaft Donauland Strudengau (Hrsg.): Radwanderführer Donauland Strudengau. Bad Kreuzen 1991, S. 10f.

²⁷¹ Miglbauer / Wiederschwinger, in: Mose (Hrsg.)1992, S. 96

politischen Arbeitskreis gründeten die Gemeinden eine Werbegemeinschaft. In zweijähriger Arbeit wurde in Zusammenarbeit mit einem interdisziplinär arbeitendem Team der ÖAR-Regionalberatung ein rad- und wandertouristisches Projekt entwickelt, das auf die behutsame Nutzung der regionalen Ressourcen Natur und Kultur setzt.

Die mit der Projektleitung beauftragte ÖAR-Regionalberatung führte zuerst eine Befragung der DonauradtouristInnen durch²⁷². Es wurde ermittelt, daß bei den Befragten nicht allein das „Kilometerfressen“ oder das Auftanken von Fitness sondern auch das „Erfahren“ der Landschaft und seiner Eigenarten ein Hauptanliegen ist. Besonders anziehend für die DonautouristInnen waren Burgen, Kirchen und Museen, wichtig die landschaftliche Abwechslung. Viele äußerten das Bedürfnis, von einem Aussichtspunkt die unter ihnen liegende Landschaft betrachten zu können. Aus diesen Informationen wurde gefolgert, daß ein Teil der DonauradlerInnen durchaus für das Entdecken des angrenzenden hügeligen Landstriches mit seinen natürlichen und kulturellen Sehenswürdigkeiten zu gewinnen sei²⁷³.

Ein weiterer Ausgangspunkt für das „Rad-Wandererlebnis Donauland-Strudengau“ war die Einrichtung einer Radlerherberge auf der Burg Kreuzen; ein Projekt, das durch die Initiative des lokalen Tourismusverbandes von Bad Kreuzen verwirklicht wurde. Mit der Wiederherstellung der alten Clamschen Bierbrauerei auf Burg Clam im Jahr 1990 konnte eine neue regionale Attraktion geschaffen werden. Auf Initiative des Grafen Clam konnte unter der Leitung der ÖAR-Regionalberatung auf der mittelalterlichen Wehrburg ein modernes Erlebniszentrum mit traditionellen Attraktionen wie Burgfeste, Konzerte und Theaterveranstaltungen geschaffen werden²⁷⁴.

Zur Umsetzung wurde in Bad Kreuzen, dem Herzen der Region, ein Büro der ÖAR-Regionalberatung eingerichtet. Das vierköpfige Beratungs-Team strebte bei der Konzeptentwicklung eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Fremdenverkehrsverbänden, überregionalen Einrichtungen sowie lokalen Geschichtsexperten und Fotovereinen an. Die interessierte Bevölkerung sollte einbezogen,

²⁷² ebd., S. 99f.; siehe auch Kap. 3.8.4 in dieser Arbeit

²⁷³ ebd.

²⁷⁴ ÖAR-Regionalberatung: Tourismus - Zukunfts-Gemeinden, Neue Angebote, Tourismus im Einklang. Bad Leonfelden o.J.

zumindest jedoch laufend informiert werden und durch Innenwerbung zur Mitarbeit an der touristischen Entwicklung der Region angeregt werden²⁷⁵.

Als touristisches Ziel wurde definiert, die Region „er-fahrbar“ zu machen und den Gästen „eine gute Einblicksmöglichkeit in die Kultur, Geschichte und in das alltägliche Leben (...) zu geben.“²⁷⁶ Da als wichtigster Leitgedanke des Projektes „die behutsame Nutzung der Kultur und Natur der Region“²⁷⁷ formuliert wurde, sind nicht alle Besonderheiten den Gästen zugänglich gemacht worden - „so manches empfindliche Kleinod bleibt weiter im Verborgenen“²⁷⁸. Ein weiterer Leitgedanke war „die Hebung der regionalen Identifikation und des Selbstwertes durch die behutsame Nutzung und Präsentation der regionalen ‘Schätze’ (...)“²⁷⁹ So stellt der Radwanderführer viele Menschen der Region vor und läßt sie zu Wort kommen. Letzten Endes seien auch die BewohnerInnen der Region als Zielgruppe zu sehen. Obwohl zahlreiche umwelt- und sozialverträgliche Elemente im Projekt enthalten sind, bezeichnet es sich bewußt nicht als sanftes Tourismusangebot, da dazu „eine klar deklarierte ökologische Position in der Angebotsentwicklung, die sich in Vereinbarungen unter touristischen Betrieben und Institutionen niederschlägt“²⁸⁰, notwendig gewesen wäre.

Das Ergebnis der Planungs- und Entwicklungsarbeit ist das „Rad-Wandererlebnis Donauland-Strudengau“, das diverse Angebotelemente umfaßt²⁸¹:

- Themenwegenetz: Es wurden fünf Themenwege mit einer Gesamtlänge von 460 km ausgeschildert: „Von Burg zu Burg“, „Kirchen, Klöster, Pilgerwege“, „Steine erzählen“, „Land aus Bauernhand“ und „Wasserläufe“. Die Strecken beinhalten Informationspulte, Panoramatafeln und Rastplätze.
- Mountainbike-Strecke
- Radwanderführer
- Radwanderkarte

²⁷⁵ Miglbauer / Wiederschwinger 1992, S. 101f.

²⁷⁶ ebd., S.102

²⁷⁷ ebd., S. 107

²⁷⁸ ebd.

²⁷⁹ ebd., S. 108f.

²⁸⁰ ebd., S. 109

²⁸¹ Werbegemeinschaft Donauland-Strudengau: Pressemappe Radwandererlebnis Donauland- Strudengau. Grein 1992

- Package-Angebote (ein- bis mehrtägige Pauschalangebote unter dem Motto „Burgen, Sagen, Opfersteine“)
- Schulveranstaltungsangebote
- Wander- und radlerfreundliche Gastronomie- und Unterkunftsbetriebe
- Kostenlose Fahrradmitnahme in öffentlichen Bussen
- Regionsspezifischer Veranstaltungskalender

Bei einer Besichtigung dieser Fahrradtourismusregion konnte ich mich von der gelungenen Umsetzung der Planungen überzeugen lassen. Während zu Anfang von der ÖAR-Regionalberatung über intensive Pressearbeit erreicht werden konnte, daß bedeutende Tages und Wochenzeitungen dem Projekt längere Artikel widmeten, vermisste ich nach Beendigung des ÖAR-Engagements eine kontinuierliche und konsequente Außenwerbung dieses Projekts. Zum Beispiel ist in der Überblicksdarstellung der einschlägigen österreichischen Radregionen und -routen („Radtouren in Österreich“) das Rad-Wandererlebnis Donauland-Strudengau nicht erwähnt

5.5.3 Silvretta Mountainbike Arena Ischgl

Der Tiroler Wintersport Ischgl hat wie viele Wintersportorte unter der einseitigen Ausrichtung auf den Ski-Tourismus zu leiden. Der allgemeine Rückgang der Gästezahlen in Österreich, die Abnahme der Wintergäste, zunehmende klimawandelbedingte Schnee-Unsicherheit und die Überalterung der Wandergäste erzwangen, nach neuen Einkommensmöglichkeiten Ausschau zu erhalten²⁸².

Die spezielle Infrastruktur eines Wintersportortes mit Sesselliften, Seilbahnen und bis in große Höhen reichende Versorgungswege für die zahlreichen Berggasthäuser und -hütten ermöglichten die Einrichtung eines Mountainbike-Erlebnisparks nach amerikanischem Vorbild. Das Konzept für die „Silvretta Mountainbike Arena“ wurde unter Beteiligung der Nachbarorte und Mithilfe eines Mountainbike-Magazins erarbeitet. Eine wissenschaftliche Begleitung oder Umweltverträglich-

²⁸² Gespräch mit dem Leiter des Tourismusverbandes Ischgl / Paznaun Herrn Mag. Graf im Okt.1995

keitsprüfung fand nicht statt. 1994 konnte das Projekt, das damals erste dieser Art in Europa, eingeweiht werden.

Es wurden 16 verschiedene Routen verschiedener Schwierigkeitsgrade in einer Höhenlage zwischen 1350 und 2850 m markiert. Das gesamte Tourennetz erstreckt sich ausschließlich auf bestehende Forst- und Agrarwege. Die Wege für Fußwanderer bleiben nach Darstellung des Tourismusverbandes von der Mountainbikearena „völlig unberührt“²⁸³.

Eine „MTB-Patrouille“ überwacht den Zustand der Strecken und versucht zu gewährleisten, „daß die schützenswerte Natur- und Kulturlandschaft der Silvretta bewahrt wird.“²⁸⁴ Die Seilbahnen sind während der Sommersaison in Betrieb und können von den MountainbikerInnen benutzt werden.

Die Silvretta Mountainbike Arena umfaßt folgende Angebote und Leistungen²⁸⁵:

- Downhillstrecken verschiedener Schwierigkeitsgrade
- Cross-Country-Strecken verschiedener Schwierigkeitsgrade
- WISBI-Downhillstrecke mit Zeitnehmung
- Hindernisparcours
- Übungsparcours
- Benutzung der Bergbahnen incl. Fahrradmitnahme / MTB-Liftpaß
- Mountainbikepolo
- Mountainbikeschule für Kinder und Erwachsene
- Mountainbikeleihpark
- Mountainbikeservice und -verkaufsstelle
- Spezielle Pauschal-Arrangements, z.B. „Silvretta-Mountainbike Arena Safariwoche“ mit geführten MTB-Touren; „Fun-Sport-Woche“ mit gef. MTB-Touren, MTB-Polo, Tennis, Klettern, Paragliding, River-Rafting, Canyoning etc.
- Mountainbike-Festival
- MTB-Rennen „Ischgl-Mountainbike-Klassiker“

²⁸³ Tourismusverband Ischgl / Paznaun: Informationsbroschüre „Biking in der Silvretta Mountainbike Arena“ 1995

²⁸⁴ ebd.

²⁸⁵ ebd.

Von Ende September bis Anfang Oktober 1995 verbrachte ich einige Tage in Ischgl, um mir einen Eindruck von der Mountainbike-Arena zu verschaffen. In der folgenden **Bewertung** versuche ich die wichtigsten Vor- und Nachteile des Projekts aufzuzeigen:

-Positive Merkmale:

Ein Angebot dieser Art trägt zur **Kanalisation und Kontrollierbarkeit** der Radlerströme bei. Das Einrichten markierter und gewarteter Strecken auf vorhandenen Agrar- und Forstwegen muß positiv bewertet werden. Der Einsatz einer MTB-Patrouille kann bei entsprechenden Befugnissen und Kenntnissen zur Sicherheit der BikerInnen und Schonung der Natur beitragen.

Es ergeben sich **ökonomische Vorteile** für die lokale Wirtschaft durch die Diversifizierung des Angebots und das Erschließen neuer Gästegruppen.

In der sozialen Dimension scheint die Gefahr einer weiteren kulturellen Beeinträchtigung der Bevölkerung in einem hochentwickelten Wintersport wie Ischgl nicht gegeben zu sein

- Negative Merkmale:

Die Mountainbike Arena bietet die Möglichkeit der Sessellift- und **Seilbahnbenutzung** für die BikerInnen an. Deren Benutzung ist erstens unsportlich und widerspricht dem aus Biker-Kreisen empfohlenen Verhaltenskodex²⁸⁶, zweitens werden Seilbahnen ökonomisch attraktiver, was für die Betreiber sicher erfreulich ist. Allerdings trägt diese Tatsache dazu bei, daß auch der Neubau von Sesselliftanlagen und Seilbahnen lohnender wird, was zu weiteren Belastungen des gefährdeten Alpenraumes beitragen würde. Zudem erhöht ihr Betrieb den Energieverbrauch und ist unter dem Aspekt der Zukunftsfähigkeit **mit einer Suffizienzstrategie nicht vereinbar**.

Nach Darstellung des Tourismusverbandes bleiben die Fußwanderwege von den Mountainbikestrecken unberührt. Das kann allerdings von mir nicht bestätigt werden. Sowohl Wanderer als auch Biker mußten im Herbst 1995 auf verschiedenen

²⁸⁶ siehe Kap. 6

von mir getesteten Strecken den gleichen Weg benutzen, so daß **Nutzungskonflikte und Gefahrensituationen** unvermeidbar waren.

Es gab **Defizite im Bereich der Innenwerbung**. Die lokale Wirtschaft war zum überwiegenden Teil noch nicht auf die Bedürfnisse der neuen Gästegruppe eingestellt: Auf den Berghütten gab es z.B. kein entsprechendes Speiseangebot und keine Möglichkeit nasse Sportkleidung zu trocknen. Sämtliche Mountainbikeverkaufsstellen in Ischgl waren schlecht ausgestattet. So waren nur wenige Ersatzteile vorhanden und Kettenöl nicht erhältlich. Eine Möglichkeit, sein Fahrrad warten oder reparieren zu lassen, war nicht erkennbar.

Auch nach der zweiten Saison konnten von Seiten des Tourismusverbandes keine Aussagen zu Gästestruktur und -reaktion bzw. zum Erfolg der Mountainbike-Arena gemacht werden. Eine **Evaluation** hatte nicht stattgefunden.

Die schlechte Erschließung des Paznauntals mit öffentlichen Verkehrsmitteln führt zu einer zusätzlichen Belastung durch die mit Autos anreisenden MountainbikerInnen. Der Nachteil der schlechten Erreichbarkeit mit der Bahn könnte durch die Einrichtung einer Pendelbuslinie Landeck-Ischgl mit Bikemitnahme gemildert werden.

6. Zukunftsfähiger Fahrradtourismus

Angesichts seiner sozialen Bedeutung und ökonomischen Dimension steht die Abschaffung des Tourismus trotz zahlreicher negativer Auswirkungen nicht zur Debatte - seine Veränderung sehr wohl. *Eine* Möglichkeit Tourismus zukunftsfähig zu gestalten kann der **Fahrradtourismus** sein. Er **bietet sich als Teil einer Suffizienzstrategie innerhalb einer zukunftsfähigen Tourismusedwicklung als auch als Möglichkeit einer nachhaltigen Regionalentwicklung mit Tourismus an.**

Natürlich ist aus der Sicht der Tourismuskritik der heutige Fahrradtourismus nicht so zukunftsfähig, wie man auf den ersten Blick meinen mag. Mit der Umweltverträglichkeit hört es schon auf, wenn ein Radsportler regelmäßig im Frühjahr für zwei Wochen Rennradtraining nach Mallorca fliegt. Zwar richtet er während des Radfahrens keinen großen Schaden auf der Insel an. Doch mit noch so umweltgerechtem Verhalten vor Ort kann er leider nicht mehr gutmachen, was er mit der Flugreise „verbockt“ hat. Als zukunftsfähig kann dieses Reiseverhalten nicht bezeichnet werden, zumal es unter Rennradlern oft nicht bei dieser einen jährlichen Reise bleibt (siehe Kap. 5.3).

Wie in Kapitel 3.3 dargestellt, wird eine zukunftsfähige Tourismusedwicklung gekennzeichnet durch

- ein Gestaltungsrecht für zukünftige Generationen,
- eine intakte Kultur,
- eine intakte Natur und den Ressourcenschutz,
- das Erreichen wirtschaftlichen Wohlstands,
- das subjektive Wohlbefinden der Gastgeber,
- die optimale Befriedigung der Gästewünsche²⁸⁷.

Folglich muß auch ein zukunftsfähiger Fahrradtourismus die genannten Kriterien erfüllen. Um eine Antwort auf die in der Einleitung gestellten Fragen nach der Gestalt eines zukunftsfähigen Fahrradtourismus zu bekommen und um Möglich-

²⁸⁷ Müller 1995, S. 16

keiten zu seiner Operationalisierung aufzuzeigen, wird abschließend ein Anforderungsprofil für einen zukunftsfähigen Fahrradtourismus erstellt.

6.1 Anforderungsprofil für einen zukunftsfähigen Fahrradtourismus

Als Grundlage für das Anforderungsprofil dient der „Strategienrahmen“ des Arbeitskreises Freizeit und Fremdenverkehrsgeographie (siehe Kap. 3.4.1). Die Anforderungen an einen zukunftsfähigen Fahrradtourismus erstrecken sich auf die ökologische, ökonomische und soziale Dimension.

6.1.1 Ökologische Dimension

Radfahren kann bis auf wenige Ausnahmen als umweltverträgliche Fortbewegungsart angesehen werden und ist in dieser Hinsicht dem Laufen gleichzusetzen.²⁸⁸ Seine CO₂-Bilanz ist ausgeglichen und mit Ausnahme geringer Mengen Schmierstoffe, die z.B. bei Regen ausgewaschen werden können, sind keine weiteren Emissionen zu erkennen. In Kapitel 4.2.1 wurde bereits deutlich, daß besonders das Radwandern zu einem neuen *Umweltbewußtsein* führen kann.

Probleme mit der Umweltverträglichkeit beim Radeln selbst tauchen im Prinzip nur als Folge individueller Fehlentscheidungen auf. Dies sollte Anlaß zu vermehrter Umweltbildung sein.

Trotzdem müssen mögliche **Konflikte zwischen Fahrradtourismus und Umweltschutz** kritisch geprüft werden. Besonders die **Wahl der Verkehrsmittel** PKW und Flugzeug bei der An- und Abreise kann zu unerwünschten Nebenerscheinungen führen. Ein zukunftsfähiger Fahrradtourismus verzichtet weitgehend auf diese Optionen und weicht auf die umweltfreundlicheren Alternativen Bus, Bahn und Schiff aus - sofern nicht gleich von zu Hause losgeradelt wird. Das stellt natürlich besondere Anforderungen an die Anbieter von Mobilität, die aus diesem Grund in die Pflicht genommen werden müssen. Die Förderung umweltfreundlicher Alternativen, Abholservice von Bahnhöfen und gute Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern und Anhängern in öffentlichen Verkehrsmitteln sind wichtige Maßnahmen zur Unterstützung der Umsteigebereitschaft. Dazu kann auch die

²⁸⁸ Auf die negativen Begleiterscheinungen der Fahrradproduktion weist Kapitel 4.3.1 hin.

Verbesserung der Angebotsqualität und des Service in den Nahverkehrszügen, die Ausweitung des Netzes mit dem Ziel einer „Flächenbahn“ als auch die Erhöhung der Systemgeschwindigkeit durch integrierte Taktfahrpläne beitragen.

Modelle zur Überprüfung der Nachhaltigkeit von Reisen wie der Job'sche Reisesystemen können einen wertvollen Beitrag zur Änderung des individuellen Mobilitätsverhaltens leisten. Als marktwirtschaftliche Instrumente wären z. B. Senkungen der Mehrwertsteuer bei Fahrrädern sowie im Bus- und Bahnverkehr hilfreich - bei gleichzeitiger Internalisierung der Umweltkosten für Flugzeug- und Autoverkehr z. B. durch Ökosteuern.

Weitere Probleme können sich bei der **Anlage neuer Radverkehrsanlagen** und der damit verbundenen Bodenversiegelung ergeben. Grundsätzlich sollten bereits vorhandene verkehrsarme Wege die Basis für touristische Radrouten sein. Bei der Neuanlage von Radwegen oder dem Ausbau bestehender Verbindungen treten besonders in Naturschutzgebieten Gefährdungen der Lebensräume für Flora und Fauna auf. Problematisch ist auch der Routenverlauf im ufernahen Bereich von Bächen, Flüssen und Seen. Hier ist ein Zusammenarbeiten mit den Naturschutzbehörden und -verbänden unerlässlich.

Beim Vergleich der Oberflächenbefestigungen läßt sich feststellen, daß die Unterschiede der ökologischen Auswirkungen zwischen Asphaltdecken und wassergebundenen Decken gering sind. Die Gefahr der Bodenversiegelung wird dadurch vermindert, daß Radwanderwege in der Regel ohne Kanalisation angelegt werden, so daß Regenwasser in den Seitenstreifen versickern kann. Auch wassergebundene Decken verdichten sich mit der Zeit und verschlechtern deutlich ihre Wasserdurchlässigkeit. Der höhere Fahrkomfort und der geringere Aufwand für den Unterhalt sind die Vorteile der Asphaltdecken²⁸⁹.

Räumliche Überlastungserscheinungen treten nach Hofmann nur temporär und lokal dort auf, wo gute Infrastruktur, erfolgreiches Marketing und ergänzende Faktoren wie Schulferien und schönes Wetter zusammenwirken²⁹⁰. Trotzdem besteht die Gefahr, daß RadfahrerInnen wie auch SpaziergängerInnen als Reiz- und Streßfaktoren für bestimmte Tiere besonders während der Brutzeiten wirken können.

²⁸⁹ siehe ADFC 1993, S. 12-14

²⁹⁰ Hofmann 1994, S. 9

Massivere Überlastungserscheinungen halte ich im Fall der Mountainbike-Marathons für wahrscheinlich. Hier müssen Austragungsort, Routenverlauf und Zeitpunkt der Veranstaltungen besonders verantwortungsvoll gewählt werden. Besondere Aufmerksamkeit verdient das **Mountainbikefahren**. Den MTB-FahrerInnen werden Bodenvegetations- und Erosionsschäden, Beeinträchtigungen der Tierwelt und Störungen anderer WaldbesucherInnen vorgeworfen²⁹¹. Gesetzliche Regelungen wie die sogenannte „Zwei-Meter-Regelung“ Baden-Württembergs und rigide Einschränkungen der Waldwegebenutzung in Österreich sind die Folgen dieses Verdachts. Allerdings scheint das Ausmaß der Zerstörungen und Beeinträchtigungen anderer durch den MTB-Sport überschätzt zu werden. So kommt Thomas Wöhrstein²⁹² in seiner Diplomarbeit, die sich experimentell und empirisch mit dem Thema Erosionsschäden durch RadfahrerInnen befaßt, zu dem Ergebnis: „Verglichen mit (...) anderen Sportarten gehört das Mountainbiking (...) sicher zu den umweltverträglichsten. (...) Ich würde diesen Sport deshalb, bei richtiger Dosierung und Anwendung, als ökologisch weitgehend unbedenklich bezeichnen.“ Andere wissenschaftliche Arbeiten²⁹³ kamen zu den Ergebnissen, daß FußgängerInnen abends länger in der Dämmerung unterwegs sind und öfter querfeldein gehen als RadlerInnen fahren. Wildtiere reagieren auf MountainbikerInnen nicht anders als auf SpaziergängerInnen. Weigand ermittelte für das touristische Ballungsgebiet Feldberg / Taunus, daß 85,4 % der Wanderer noch nie eine Auseinandersetzung mit RadfahrerInnen hatten, während eine Untersuchung auf dem Donautalradweg²⁹⁴ ergab, daß sich auf diesem stark frequentierten kombinierten Fernwander-/radweg sowohl bei 6% als auch bei 50 bis 80% Radverkehrsanteil gleichbleibend 25% der FußgängerInnen gestört fühlen.

Der ADFC plädiert für den Fall wiederholter ernstzunehmender Klagen von Wanderern und Spaziergängern für ausgeschilderte Wegeverbote für RadlerInnen in den Zeiten starker Frequentierung. Pauschale an Wegbreiten gekoppelte Verbote

²⁹¹ Becker et al. 1991, S. 48; Schemel et al. 1992, S. 160 f.

²⁹² Wöhrstein 1993; zitiert nach Radfahren 3/1995, S. 100

²⁹³ Gander 1994; Weigand 1993; siehe Radfahren 3/1995, S. 100

²⁹⁴ Ziegler 1993; siehe Radfahren 3/1995, S. 100

hält der ADFC angesichts der Umwelt- und Sozialschädlichkeit des Autoverkehrs für grotesk²⁹⁵.

Trotzdem muß besonders in Höhenlagen über 1500m besondere Vorsicht geübt werden. Jede Beschädigung der alpinen und hochalpinen Vegetation kann zu unreparierbaren Erosionsschäden führen. Unter Beachtung der sechs Regeln für das Mountainbikefahren bleibt jedoch dieser Sport im Rahmen der Umwelt- und Sozialverträglichkeit:

„Wir bleiben auf Wegen und fahren nicht querfeldein.

Wir fahren nicht mit der Seilbahn oder mit dem Shuttlebus auf den Berg.

Wir lassen den Wanderern den Vorrang, grüßen freundlich und steigen notfalls ab.

Wir fahren mit angemessener Geschwindigkeit, ohne Bremsspuren und immer auf Nummer Sicher.

Wir fahren nicht in der Dämmerung, um auch den Tieren ihre Ruhe zu lassen.

Wir hinterlassen keine Abfälle.“²⁹⁶

Die bisherigen Ausführungen zum MTB-Sport bezogen sich auf die sanfteren Versionen des Tourenfahrens und sportlichen Cross Country Fahrens. Im Fall des **Downhill**sports ist eine eingehende wissenschaftliche Untersuchung der Umweltauswirkungen nötig. Der Trend, Lifte, Seilbahnen oder Fahrzeuge als Aufstiegs-hilfen zu benutzen, geht eindeutig in die falsche Richtung.

Durch die stark modisch bestimmten und hochspezialisierten Sportarten wie Mountainbiking (insbesondere durch die Teildisziplin Downhill), Paragliding, Riverrafting, Tennis usw., bei denen der Sport im Mittelpunkt steht und zu deren Ausübung umfangreiche technische Infrastrukturen und Sportgeräte nötig sind, besteht die Gefahr, daß die konkrete Landschaft zur Kulisse gerät und austauschbar wird²⁹⁷. Bätzing sieht die Gefahr großer ökologischer Probleme, da der Mensch im Rahmen dieser Sportarten „die Natur immer weniger auf eine direkte, sinnliche Weise, sondern immer mehr vermittelt technischer Hilfsmittel und immer stärker auf bloß ausschnittshafte Weise wahrnimmt.“²⁹⁸

²⁹⁵ Radfahren 3/1995, S. 100f.

²⁹⁶ Ulrich Stanciu 1990, S. 121

²⁹⁷ vgl. Kap. 5.5.3

²⁹⁸ Bätzing 1991, S. 142f.

Den Fremdenverkehrsgemeinden ist im Hinblick auf eine zukunftsfähige Entwicklung besonders bei der Einrichtung von MTB-Erlebnisparks eine erhöhte Vorsicht anzuraten. Solange der quantitative Umfang dieser Erscheinung gering bleibt und das Downhillfahren in ausgewiesenen Gebieten kontrolliert ausgeübt wird, mag es als Ersatzbefriedigung für umweltgefährdendere „Sport“-arten tolerierbar sein. Ob eine weitere Förderung des Downhillsports sinnvoll ist, halte ich für fraglich.

6.1.2 Ökonomische Dimension

Als **Ziel** kann hier eine stabile wirtschaftliche Entwicklung mit einem dauerhaften Wohlstand auf breiter Basis unter Vermeidung einer touristischen Monostruktur formuliert werden. Die Profite aus dem Tourismusgeschäft müssen dazu in der Region verbleiben.

Auf die **wirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung** des Fahrradtourismus wurde bereits in Kapitel 5.2 ausführlich eingegangen. Aufgrund seiner Verflechtungen mit anderen Wirtschaftsbereichen kann es zu zahlreichen **Synergieeffekten** kommen. Sowohl Hersteller und Handel von Fahrrädern und Zubehör profitieren von der Popularität des Fahrradtourismus. Bei Radreiseveranstaltern und in den Radreiseregionen kommt es zu Beschäftigungseffekten und ökonomischen Vorteilen. Das kann sowohl die Planung, Errichtung, Bauausführung und den Unterhalt von Radrouten betreffen als auch den Bereich der Gastronomie, der Beherbergung, des Einzelhandels und der regionalen Landwirtschaft. Der Fahrradtourismus bietet **Entwicklungschancen für strukturschwache Regionen**, die bislang touristisch kaum erschlossen sind, als auch für stark saisonal geprägte Fremdenverkehrsorte (Wintersport- und Badeorte). Von kommunalen Anbietern ist die Bedeutung von **Pauschal- und „All-inclusive“-Arrangements** erkannt worden. Zudem fahren Fahrradtouristen nicht nur Rad, sondern tragen durch die **Nutzung der touristischen Infrastruktur** einen Beitrag zur Förderung der regionalen Wirtschaft.

Eine **Vernetzung von Fahrradtourismus mit anderen Angebots-elementen** bietet sich an. Für die regionale Landwirtschaft kommt die Möglichkeit in betracht, über die zusätzlichen Angebote „**Urlaub auf dem Bauernhof**“ und den Direktverkauf ihrer Produkte an Radreisende ihre Existenz zu sichern. Weitere Möglich-

keiten sind die Einrichtung von „**Heuhotels**“ oder **Jausenstationen**, was besonders für die Almwirtschaft interessant ist.

6.1.3 Soziale Dimension

In der sozialen Dimension sind die **gerechte Verteilung der Lebenschancen** zwischen den Generationen am Ort und in der Region sowie **der allgemeine wirtschaftliche Wohlstand** das Oberziel. Unter dem touristischen Aspekt kommen die **optimale Befriedigung der Gäste und das subjektive Wohlbefinden der GastgeberInnen** hinzu.

Für die RadlerInnen bietet sich die Chance, natürliche und kulturelle Eigenarten der Region zu „erfahren“. FahrradtouristInnen können aufgrund ihrer relativ langsamen Fortbewegungsart spontan auf ihre Umwelt reagieren.

Auf meinen Radreisen habe ich immer wieder freundlich-interessierte Aufmerksamkeit erfahren. Auch im Ausland wurde ich unterwegs oft in Gespräche verwickelt. Wo kommst Du her? Wie gefällt es Dir bei uns? Wo soll's noch hingehen? waren die typischen Fragen. Aus diesem Interesse der einheimischen Bevölkerungen läßt sich auf eine hohe Akzeptanz der FahrradtouristInnen durch die „Bereisten“ schließen.

Die Belastung der einheimischen Bevölkerung durch den Fahrradtourismus kann als gering betrachtet werden. Ausnahmen bilden die radsportlichen Großveranstaltungen (siehe Kap. 5.3.1).

Die Möglichkeit der Nutzung der fahrradtouristischen Infrastruktur bietet auch Vorteile für die ansässige Bevölkerung sowohl im Alltag als auch in der Freizeit. Der Gewinn aus dem Fahrradtourismus bleibt vor allem im Fall der Individualreisenden vor Ort. Zur gerechten Verteilung des touristischen Einkommens trägt die hohe Mobilität der FahrradtouristInnen bei. Auch peripher gelegene Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe sowie bäuerliche Anbieter werden frequentiert.

Bei der Planung von lokalen oder regionalen Fahrradtourismusprojekten ist eine **Konsultation der einheimischen Bevölkerung** z.B. über „Runde Tische“ unerlässlich. Als mögliche Akteure kommen neben den RepräsentantInnen der Politik und der Verwaltung insbesondere die VertreterInnen der regionalen Wirtschaft,

der Sport-, Kultur-, Heimat- und Naturschutzvereine, des ADFC und andere Interessierte in Betracht. Wenn möglich sollten auch Gäste in die Planungen miteingebunden werden. Durch Planungsverfahren dieser Art könnte eine hohe Akzeptanz des Projektes und ein erfolgreiches Angebot über das „Mitziehen“ der regionalen Bevölkerung erzielt werden. Darüber hinaus wären optimale wirtschaftliche Ergebnisse, eine regionale Identifikation der Einheimischen und zufriedene Gäste, die gern wiederkommen, mögliche Folgen des Konsultationsprozesses.

„Runde Tische“ bieten sich auch für den weiteren Verlauf des Projektes an, um bei der Auswertung Stärken, Schwächen und Synergieeffekte besser erkennen zu können.

Auffallend ist, daß sowohl bei den „DonauradlerInnen“ als auch den Gästen der Radsportreiseveranstalter der Frauenanteil geringer als der Männeranteil ist. Warum das so ist, ist bislang unbekannt. Hier müßten auch die Tourismusanbieter ein Interesse haben, die Bedürfnisse der Frauen in Bezug auf den Fahrradtourismus zu ermitteln und nach Hemmnissen zu fragen, um entsprechend attraktive Angebote für Frauen zu entwickeln bzw. die bestehenden zu verbessern.

7. Zusammenfassung

Der konsumorientierte Lebensstil im kapitalistischen Wirtschaftssystem des 20. Jahrhunderts ist zu einer globalen Bedrohung geworden. Die menschliche Aneignung der Biosphäre, die Erwärmung der Erdatmosphäre durch den an das hochtechnisierte Leben gekoppelten Energieverbrauch, die Ausdünnung der Ozonschicht, die Bodendegradation und der Artenverlust sind Beweisstücke menschengemachter Überlastungserscheinungen der Biosphäre. Gleichzeitig existieren große soziale Ungleichheiten auf der Erde. Vor allem in den Ländern des Südens herrscht Mangel, so daß oft nicht einmal die Grundbedürfnisse der dort lebenden Menschen befriedigt werden können. Der Reichtum und der Überfluß des Nordens basiert dagegen auf einem seit dem Kolonialismus bestehenden ausbeuterischen Verhältnis zu den Ländern des Südens.

Mit dem Konzept „Sustainable Development“ (zukunftsfähige Entwicklung) wird nun zum ersten Mal auf internationaler Ebene versucht, diese Probleme in den Griff zu bekommen. Damit die als Ziel formulierte Bedürfnisbefriedigung der heute lebenden Generationen nicht zu Lasten der uns nachfolgenden Generationen geht, soll die Humanwirtschaft nach zukunftsfähigen Kriterien verändert werden. Noch herrscht Streit über Charakter und Tragweite dieser Kriterien.

Vom Autor wird zur Umsetzung des Konzepts ein Strategiemix vorgeschlagen und die Wichtigkeit der Suffizienzstrategie betont. Daraus resultiert ein Plädoyer für eine Humanwirtschaft, die unter der Anerkennung ökologischer Leitplanken das wirtschaftliche Wachstum zugunsten einer wachstumsfreien qualitativen Entwicklung aufgibt.

Einer der weltweit wichtigsten Wirtschaftszweige ist der Tourismus geworden. Seine ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen sind vielfältig und erfahren seit mehr als 20 Jahren zunehmend Kritik. Für den reicheren Teil der Bevölkerung ist das „Urlaub machen“ ein Privileg, das ihnen zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist. Besonders die an das Reisen gekoppelte Mobilität ist im Zeitalter der Automobile und Düsenjets zu einem Problem geworden und macht einen Großteil der tourismusbedingten Umweltschäden aus. Der seit den achtziger Jahren populär gewordene „Sanfte“ Tourismus ist der Versuch, sozial-

und umweltverträglich zu reisen. Er blieb in der Realität bisher unbedeutend und verkam zu einem Schlagwort der Tourismusindustrie. Hinter dem Mäntelchen des Ökomarketings geht die Expansion des Tourismusgeschäftes und der tourismusbedingten Folgeerscheinungen weiter.

Somit ergibt sich heute im Rahmen der Diskussion um eine zukunftsfähige Entwicklung die Forderung nach einer ebensolchen Entwicklung des Tourismus.

Innerhalb der geographischen Fremdenverkehrsforschung wird darüber kontrovers diskutiert. Inzwischen wurden auf Grundlage der Ideen des „Sanften Tourismus“ verschiedene Lösungsansätze und Vorschläge zur Operationalisierung eines zukunftsfähigen Tourismus vorgelegt. Hier ist z. B. der Strategienrahmen des Arbeitskreises Freizeit und Fremdenverkehrsgeographie zu nennen, der Kriterien für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus aufzeigt. Die Vorschläge von Hubert Job zur Bilanzierbarkeit von Nachhaltigkeit im Tourismus werden ebenfalls vorgestellt.

Der zweite Teil der Arbeit widmet sich dem Thema Fahrradtourismus. Sein Verkehrsmittel, das Fahrrad, kann ohne weiteres als Kulturgut bezeichnet werden. Es galt einige Zeit als Symbol des Fortschritts; Künstler widmeten dem Fahrrad und dem Radfahren zahlreiche Arbeiten. Auf Fahrrädern erkundeten im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts wagemutige ZeitgenossInnen die Welt und begründeten die Tradition des Fahrradtourismus. Für die Frauen der Zeit um 1900 hatte das Fahrrad eine ganz besondere Bedeutung. Es wurde ihnen zu einem Symbol der Befreiung und Emanzipation.

Heute stellt Fahrradfahren eine naturnahe umweltverträgliche Art der Fortbewegung dar, die sich im Zuge aktueller gesellschaftlicher Trends zunehmender Beliebtheit erfreut. Das Fahrrad selbst hat, wie gezeigt wird, gute Voraussetzungen zu einem zukunftsfähigen Individualverkehrsmittel.

Der Fahrradtourismus bietet ein großes ökonomisches Potential und kann keinesfalls als „Billigtourismus“ bezeichnet werden. Verschiedene Branchen des Produktions- und Dienstleistungsbereichs profitieren von ihm. Fahrradtourismus kann vor allem in strukturschwachen Regionen zur Schaffung und zum Erhalt von Arbeitsplätzen beitragen.

Konflikte mit der Umweltverträglichkeit ergeben sich bei Fahrradreisen im wesentlichen bei der An- und Abreise. Staatliche Regelungen, eine Preisgestaltung, die die externen Kosten berücksichtigt, umweltverträgliche Alternativangebote und verantwortungsvolle individuelle Entscheidungen der Reisenden sind hier wesentliche Voraussetzungen zur Entschärfung des Problems.

Fahrradtourismus bietet sich als eine Möglichkeit einer zukunftsfähigen Tourismusentwicklung und einer nachhaltigen Regionalentwicklung mit Tourismus an. Touristisches Radfahren widerspricht unter Einhaltung gewisser Regeln nicht den Anforderungen einer Suffizienzgesellschaft. Auf dem Fahrrad kann die Freude am „Genug sein“ und der Reiz der Langsamkeit als Bereicherung menschlichen Lebens entdeckt werden, ohne daß dies als Verzicht empfunden wird.

Die Vorteile eines zukunftsfähigen Fahrradtourismus, der auf die Verkehrsmittel Flugzeug und PKW im wesentlichen verzichtet, ergeben sich durch seine ökologische und soziale Verträglichkeit, sowie durch seine ökonomische Ergiebigkeit. Die Lebenschancen der nachfolgenden Generationen werden dadurch nicht eingeschränkt.

8. Schlußbemerkung

Zukunftsfähige Angebote müssen attraktiv sein, um dauerhaft BesucherInnen anlocken zu können, das bedeutet u. a. ein gewisses „Fun-Potential“ und die **Befriedigung der Urlauberwünsche im Rahmen des ökologisch nötigen, sozial erwünschten und ökonomisch möglichen**. Nicht alle FahrradtouristInnen haben Lust darauf, möglichst sanft auf dem Weserradweg dahinzurollen, manchen steht der Sinn nach Spektakulärerem, und auch sie sollten - trotz Nachhaltigkeitskriterien - bedient werden können. Deshalb haben auch nach Kriterien des Umwelt- und Naturschutzes angelegte MTB-Erlebnisparks ihre Berechtigung. Wichtig ist es, Nachhaltigkeit als etwas erweiterndes, spannendes und neues auch im Reise-gewerbe herauszustellen. Hier darf nicht der Fehler gemacht werden, dass zukunftsfähiges Reisen auch wenn es vom Gedanken der Suffizienz getragen wird ein Verzichts-Image bekommt. Wer nachhaltige Angebote erfolgreich machen will, muß immer ein Auge auf aktuelle Trends haben und die vorhandenen Bedürfnisse mit zukunftsfähigen Mitteln befriedigen. Der nächste Schritt wäre der Versuch einer Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse zum zukunftsfähigen Fahrradtourismus in ein oder mehrere konkrete Projekte.

„Den zukunftsfähigen Tourismus“ wird es - wenn überhaupt - erst in unbestimmter Zukunft geben, nachhaltiges Reiseverhalten und entsprechende Reiseangebote gibt es schon heute. Insofern hat die Zukunft bereits begonnen.

9. Literatur

- ADAC (Hrsg.): Neues Denken im Tourismus - Ein tourismuspolitisches Konzept für Fremdenverkehrsgemeinden. Bearb. v. Felizitas Romeiß-Stracke; München 1989
- ADFC (Hrsg.): Fahrrad und sanfter Tourismus. Wir radeln in die Zukunft. München 1991
- ADFC (Hrsg.): Fahrradtourismus - wegweisend in die Zukunft. Grundlagen und Elemente der Wegweisung bei Projekten des regionalen und örtlichen Fahrradtourismus. Düsseldorf 1992
- ADFC (Hrsg.): Fahrradtourismus - Marketing und Strategien der Öffentlichkeitsarbeit. Düsseldorf 1992
- ADFC (Hrsg.): Handreichung zur Förderung des Fahrradtourismus. Bearbeitet von Wolfgang Reiche und Thomas Froitzheim. Bremen 1993
- ADFC - Bundesverband: Radreiseanalyse 1997. Pressemitteilung 9. 3. 1997. Bremen 1997
- Ammer, Ulrich / Pröbstl, Ulrike: Freizeit und Natur. Probleme und Lösungsmöglichkeiten einer ökologisch verträglichen Freizeitnutzung. Hamburg, Berlin 1991
- Bätzing, Werner: Die Alpen - Entstehung und Gefährdung einer europäischen Kulturlandschaft. München 1991
- Beck, Ulrich: Utopie der Selbstbegrenzung. in: Ästhetik & Kommunikation Heft 89, Mai 1995

- Becker, Ch./ Job, H./ Koch, M.: Umweltschonende Konzepte der Raumordnung für Naherholungsgebiete. Trier 1992
- Becker, Chr. (Hg.): Ansätze für eine nachhaltige Regionalentwicklung mit Tourismus. Berlin 1995
- Becker, Chr. / Job, H. / Witzel, A.: Tourismus und nachhaltige Entwicklung. Darmstadt 1996
- Bierter, Willy: Wege zum ökologischen Wohlstand. Basel, Boston, Berlin 1995
- BUND / MISEREOR (Hrsg.): Zukunftsfähiges Deutschland: ein Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung. Basel, Boston, Berlin 1996
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU): Agenda 21 - Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung im Juni 1992 in Rio de Janeiro - Dokumente. Bonn o. J.
- Burghoff, Christel / Kresta, Edith: Schöne Ferien - Tourismus zwischen Biotop und künstlichen Paradiesen. München 1995
- Casson, Lionel: Reisen in der Alten Welt. München 1976
- Daly, Herman E.: Vom Wirtschaften in einer leeren Welt zum Wirtschaften in einer vollen Welt. Wir haben einen historischen Wendepunkt in der Wirtschaftsentwicklung erreicht. In: Goodland et al. (Hrsg.) 1992, S. 15
- van Dieren, Wouter (Hrsg.): Mit der Natur rechnen - Der neue Club-of-Rome-Bericht: Vom Bruttosozialprodukt zum Ökosozialprodukt. Basel, Boston, Berlin 1995

- Dreyer, Axel / Krüger, Arnd (Hrsg.): Sporttourismus: Management- und Marketing-Handbuch. München, Wien 1995
- Eber, S. (Hrsg.): Beyond the green horizon. A discussion paper on principles of sustainable tourism. Godalming 1992
- Enquete-Kommission „Schutz des Menschen und der Umwelt“ des Deutschen Bundestages (Hrsg.): Die Industriegesellschaft gestalten - Perspektiven für einen nachhaltigen Umgang mit Stoff- und Materialströmen. Bonn 1994
- Evangelischer Arbeitskreis Freizeit - Erholung - Tourismus i. d. EKD (Hrsg.): Glück durch Reisen ? Stuttgart 1990
- Franke, Jutta: Illustrierte Fahrradgeschichte. Berlin 1987
- Freyer, Walter: Marketing-Management im Sporttourismus am Beispiel des Radtourismus. in: Dreyer / Krüger (Hrsg.): Sporttourismus. München, Wien 1995
- Gronen, Wolfgang / Lemke, Walter: Geschichte des Radsports und des Fahrrades. Eupen 1978
- Gruppe Neues Reisen (Hrsg.): Massentourismus - Ein reizendes Thema. Berlin, Osnabrück, Hannover 1994
- Gronen, Wolfgang / Lemke, Walter: Geschichte des Radsports und des Fahrrades. Eupen 1978
- Goodland, Robert / Daly, Herman / El Serafy, Salah / von Droste, Bernd (Hrsg.): Nach dem Brundtland-Bericht: Umweltverträgliche wirtschaftliche Entwicklung. Bonn 1992

- Goodland, Robert: Die These: Die Welt stößt an ihre Grenzen. Das derzeitige Wachstum in der Weltwirtschaft ist nicht mehr verkraftbar. In: Goodland et al. (Hrsg.) 1992, S. 9
- Haavelmo, Trygve / Hansen, Stein: Zur Strategie des versuchs, durch eine Ausweitung der menschlichen Aktivitäten die wirtschaftliche Ungleichheit zu verringern. In: Goodland et al. (Hrsg.) 1992, S. 29
- Hauff, Volker (Hrsg.): Unsere Gemeinsame Zukunft - Der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung. Greven 1987
- Heckmair, A. / Hirtlreiter, G.: Mountainbiking heute. München 1989
- Helfgen, Heinz: Ich radle um die Welt. Bielefeld 1988
- IKU / Institut für kommunale Wirtschaft und Umweltplanung (Hg.): Seminarunterlagen „Fahrradtourismus in Stadt und Region“. Darmstadt 1993
- Job, Hubert: Bilanzierbarkeit von Nachhaltigkeit im (Fern-) Tourismus. Vortrag gehalten am 5.10. 1995 auf dem Dt. Geographentag 1995 in Potsdam
- Jonas, Hans: Das Prinzip Verantwortung - Versuch einer Ethik für die technologische Zivilisation. Frankfurt a.M. 1979
- Krippendorf, Jost: die ferienmenschen - Für ein neues Verständnis von Freizeit und Reisen. Zürich, Schwäbisch Hall 1984
- Krippendorf, Jost / Kramer, Bernhard / Müller, Hansruedi: Freizeit und Tourismus - Eine Einführung in theorie und Politik. Bern 1989
- Krippendorf, Jost / Kramer, Bernhard / Krebs, Ralph: Arbeitsgesellschaft im Umbruch - Konsequenzen für Freizeit und Reisen. Bern 1984

- Korol, Martin: Stay home - oder: Warum ich in den Ferien nur noch selten verreise. Oldenburg 1988
- Kubina, Eva Maria: Irrwege - Fluchtburgen. Modelle und Dimensionen zur soziologischen Analyse des Phänomens Massentourismus. Frankfurt a. M., Bern, New York, Paris 1990
- Miglbauer, Ernst: Radtourismus als Element der regionalen Tourismus-förderung. In: Dreyer / Krüger (Hrsg.): Sporttourismus. München, Wien 1995
- Miglbauer, Ernst / Wiederschwinger, Ingrid: Rad-Wandererlebnis Donauland-Strudengau. In: Mose, Ingo (Hrsg.): Sanfter Tourismus konkret. Oldenburg 1992
- Milieu defensie (Friends of the earth Netherlands) (Hrsg.): Sustainable Netherlands. 1994
- Mose, Ingo: Sanfter Tourismus im Nationalpark Hohe Tauern. Vechta 1988
- Mose, Ingo (Hrsg.): Sanfter Tourismus konkret. Zu einem neuen Verhältnis von Fremdenverkehr, Umwelt und Region. Oldenburg 1992
- Neuerburg, H.-J. / Wilken, Thomas / Fehres, Karin / Sperle, Nico(Hrsg.): Sport im Urlaub: Ökologische, gesundheitliche und soziale Perspektiven. Aachen 1993
- Opaschowski, Horst W.: Ökologie von Freizeit und Tourismus. Opladen 1991
- Projekt Sanfter Tourismus der Naturfreunde Saarland (Hrsg.): Sanfter Sommer Saar, ein Modellprojekt zum Sanften Tourismus im Saarland. Stuttgart 1990

Radsportverein „Rodes Alta Badia“: Ergebnisliste „Maratona delles Dolomites“
2.7.1995

Sachs, Wolfgang: Zählen oder Erzählen?; in: Wechselwirkung Dezember 1995

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit - Referat Fremdenverkehr (Hg.): Touristisches Radfahren in Sachsen. Handlungsleitfaden für die kommunale Praxis. Dresden 1993

Schacht, H.J.: Das Radwandern. Bedeutung, Entwicklung, Förderung und Organisation. Berlin 1939

Schepker, Gerlinde: Planungshilfe zur Förderung des Radwandertourismus.
Rastede 1989

Schweitzer, Albert: Kultur und Ethik. 1923

Seiler, Beat: Kennziffern einer harmonisierten touristischen Entwicklung - Sanfter Tourismus in Zahlen. Bern 1989

Strasdas, Wolfgang: Der sanfte Tourismus - Theorie und Praxis. Hannover 1988

Stanciu, Ulrich: Alles übers Mountainbike. Bielefeld 1990

Teichert, Volker: Perspektiven sozial-ökologischer Bilanzierung. Düsseldorf 1995

Timm, Uwe: Der Mann auf dem Hochrad. Köln 1984

Twiehaus, K.: Mountainbikefahren und Umwelt im Gebirge - Einflüsse, Schäden und Konflikte. - Unveröffentlichte Diplomarbeit / Universität Hannover, Hannover 1994

- Uitz, Martin: Öffentlichkeitsarbeit und Marketing im Fahrradtourismus. In: IKU-Seminarunterlagen. Darmstadt 1993
- Verband zur Förderung eines bewußten und sozialverträglichen Tourismus Flöha- und Zschopautal e.V. et al. (Hrsg.): Fahrradtourismus - die Zukunft für die neuen Bundesländer? Chemnitz 1991
- Vorlaufer, Karl: Tourismus in Entwicklungsländern. Möglichkeiten und Grenzen einer nachhaltigen Entwicklung durch Fremdenverkehr. 1996
- Waldthaler, Tilman: Expeditionen mit dem Fahrrad. Kiel 1994
- Wegener-Spöhring, Gisela: Sanft und alternativ - Fahrradtour im Allgäu. Freizeitpädagogik Heft 13 / 1991, S. 54-63
- Weigand, G.: Umwelt und Mountainbike. - Unveröffentlichte Diplomarbeit / Universität Kaiserslautern, Kaiserslautern 1993
- Werbegemeinschaft Donauland Strudengau (Hrsg.): Rad-Wanderführer Donauland Strudengau. Tourenbegleiter und Lesebuch. Bad Kreuzen 1991
- Wöhrstein, T.: Ökologische Auswirkungen des Mountainbike-Sports. - Unveröffentlichte Diplomarbeit / Universität des Saarlandes, Saarbrücken 1993

10. Anhang

10.1. Fragenkatalog an Reisesportveranstalter

- Wie hoch waren Ihre Gästezahlen auf Mallorca in den Jahren 1994, 1995, 1996?
- Wie hoch schätzen Sie den Frauenanteil bei Ihren Gästen? Nimmt der Anteil zu?
- Auf wie hoch schätzen Sie die Gesamtzahl aller Radsportler, die eine Mallorca-Reise bei Ihnen und Ihren Mitbewerbern innerhalb des Jahres 1996 gebucht haben?
- Wie groß ist Ihrer Einschätzung nach der Markt für Radsportreisen insgesamt (Rennrad & MTB)? - gemeint ist die Gesamtzahl der Reisen deutscher Staatsbürger in nationale und internationale Destinationen:
- Möchten Sie noch etwas anmerken?:

Hiermit versichere ich, daß ich diese Arbeit selbständig verfaßt und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel und Quellen benutzt habe.