

FH JOANNEUM Gesellschaft mbH

Radfahren im Winter
Potentiale und Herausforderungen für touristische
Ganzjahresdestinationen

Bachelorarbeit
zur Erlangung des akademischen Grades einer
Bachelor of Arts in Business

eingereicht am
Fachhochschul-Studiengang Gesundheitsmanagement im Tourismus

Betreuer: Mag. (FH) Daniel Binder

eingereicht von: Verena Rathkolb

Gesamtzeichenanzahl: 53.375

August 2020

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre an Eides statt, dass ich die vorliegende Bachelorarbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht. Die Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen Prüfungskommission vorgelegt und auch nicht veröffentlicht.

Breitenbuch, 03.08.2020

X

Verena Rathkolb

Zusammenfassung

Die Tourismusbranche wächst stetig und ist mittlerweile ein wichtiger Bestandteil der Weltwirtschaft. Aber es ist auch eine Branche, die einem ständigen Wandel unterliegt. Zu den aktuell beliebtesten Reisemotiven gehören neben dem Verwandten- und Bekanntenbesuch, der Erholungsurlaub und der Aktivurlaub. Insbesondere der Aktivurlaub weist ein stetiges Wachstum auf. Differenziert man dabei nach Aktivitäten, steht das Wandern an erster Stelle, gefolgt vom Schwimmen und Radfahren. Auffallend dabei ist, dass das Radfahren im Urlaub nicht nur in Österreich oder Europa, sondern weltweit an Beliebtheit zunimmt. Das gilt aber nicht nur für die Hauptreisezeit im Sommer, sondern auch für die Nebensaisonen. Daher stellt sich die Frage, ob das Radfahrangebot auch auf den Winter ausgeweitet werden soll, um damit das Angebot von Ganzjahresdestinationen attraktiver zu gestalten. Zur Beantwortung der Forschungsfragen wurde themenrelevante Fachliteratur gesammelt und analysiert. Aufgrund der Literaturrecherche wurde deutlich, dass das alltägliche Radfahren im Winter bereits Zuspruch findet, und auch von unterschiedlichen Seiten gefördert wird. Aber auch klimatische und demografische Veränderungen, sowie die Verlagerung der Hauptreisezeiten, stellen eine positive Grundlage für die Ausweitung der touristischen Radfahrangebote im Winter dar. Auch wenn Veränderungen neben Potentialen auch Herausforderungen mit sich bringen, wurde anhand der Ausarbeitung der Fragestellung klar, dass der Radtourismus ganzjährig eine vielversprechende Zukunft vor sich hat.

Abstract

The tourism industry grows constantly and became an important part of the world economy by now. Although, it is an industry which is undergoing several changes on a regular base. The latest travel motifs include a visit to friends and family members, relaxing holidays, and active holidays. These active holidays also show a steady growth. By differentiating the form of activity, hiking comes first, followed by swimming and cycling. It is striking that cycling holidays are not only popular in Austria or Europe, but also gaining popularity worldwide. This applies not only for the main travel season in summer, but also for the off seasons. It is therefore important to ask the question, whether the cycling offer should be extended to winter season to make all-year-round destinations more attractive. To answer the research

questions, subject-relevant literature was collected and analyzed. The content of the literature research pointed out clearly, that everyday cycling is already popular in winter and also gets supported from different sides. But also, climatic and demographic changes, as well as the shifting of the main travel times, represent a positive base for the expansion of tourist cycling offers through winter season. Even though changes come along with potentials and challenges, the results of this paper point out clearly that the cycling tourism has a promising future all-year-round.

Schlagwörter/Keywords

(gleichwertig auf Deutsch und Englisch)

Deutsch

Radfahren, Tourismus, Gesundheit, Sport, Winter

English

Bicycling, tourism, health, sport, vacation

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	3
Abstract	3
1 Einleitung	7
1.1 Beschreibung der Ausgangssituation	7
1.2 Problemstellung	8
1.3 Forschungsfragen	8
1.4 Ziele und Nutzen der Arbeit	9
1.5 Methodik und Gliederung	9
1.5.1 Beschreibung der Methodik.....	9
1.5.2 Inklusions- und Exklusionskriterien.....	10
1.5.3 Suchbegriffe	10
1.5.4 Gliederung.....	11
2 Begriffsbestimmungen und Abgrenzungen	11
2.1 Historischer Abriss.....	11
2.2 Radfahren als körperliche Aktivität.....	12
2.3 Differenzierung alltägliches Radfahren und Radtourismus	13
2.4 Differenzierung von Radtouristen*innen.....	15
2.5 Destinationen und Destinationsmanagement	16
3 Radfahren als Fortbewegungsmittel und Freizeitaktivität	17
3.1 Nutzung des Fahrrades im Alltag	18
3.1.1 Österreich.....	19
3.1.2 Internationaler Vergleich	19
3.2 Innovationen in der Fahrradnutzung	20
3.2.1 E-Bike.....	20
3.2.2 Bike-Sharing als nachhaltiges Business Modell.....	20
3.3 Ausweitung der Infrastruktur.....	21
4 Radfahren im Tourismus	22
4.1 Radfahren im Tourismus im allgemeinen Kontext.....	22
4.2 Radfahren im Tourismus in Österreich	25
4.3 Radfahren im Tourismus im internationalen Vergleich	26
5 Radfahren im Winter	28
5.1 Radfahren im Winter – erste Entwicklungen	28
5.2 Potenziale.....	28

5.3	Herausforderungen	30
6	Diskussion.....	32
6.1	Beantwortung der Forschungsfragen	32
6.2	Stärken und Schwächen der Arbeit.....	35
6.3	Methoden- und Quellenkritik.....	35
6.4	Weiterführender Forschungsbedarf	36
7	Conclusio	37
8	Literaturverzeichnis.....	39
	Abbildungsverzeichnis	45

1 Einleitung

1.1 Beschreibung der Ausgangssituation

Die Tourismusindustrie gehört zu den stetig stark wachsenden Sektionen in der Weltwirtschaft. Doch der Tourismus ist nicht nur als essenzieller Wirtschaftsfaktor zu sehen. Er bringt auch ein hohes Beschäftigungspotential mit sich. Aber auch die Gesellschaft und die Umwelt werden durch den Tourismus beeinflusst (Eurostat, 2020). Aktuelle Statistiken der Welttourismusorganisation UNWTO veranschaulichen das kontinuierliche Wachstum der Branche. 1,5 Billionen Übernachtungsgäste wurden im Jahr 2019 weltweit gezählt. Im Vergleich der letzten 10 Jahre steigt die Zahl der Gäste im Schnitt um 5,1% pro Jahr. Europa zählte 2019 beispielsweise 742 Millionen internationale Gäste, das entspricht 51% der weltweiten Gästeanzahl (UNWTO, 2020, S.1-3). Differenziert man die Reisemotive dabei nach ihrer Beliebtheit, belegen neben Verwandten- und Bekanntenbesuchen, der Erholungsurlaub und der Aktivurlaub die ersten drei Plätze (Statistik Austria, 2019, S.8).

Insbesondere der Aktivurlaub hat sich in den letzten Jahrzehnten als Reisemotiv konstant positioniert und tauscht die Plätze 2 und 3 wiederholt mit dem Erholungsurlaub (Statistik Austria, 2019, S. 12). In punkto Aktivurlaub wurde in Österreich eine Urlauberbefragung durchgeführt, bei der die Aktivitäten nach ihrer Beliebtheit gereiht wurden. An erster Stelle liegt das Wandern, gefolgt von Schwimmen und Radfahren (Österreich Werbung, 2019). Besonders der Fahrradtourismus hat sich seit Ende der 1990er Jahre zu einem starken Wirtschaftsfaktor entwickelt (Nitsche, 2012, S. 207). Diese Entwicklung ist unter anderem auf die folgenden Haupttrends zurückzuführen: Gesundheit, Klimaschutz, Lifestyle und Design (Österreich Werbung, 2019). Ebenso wird eine Änderung der Hauptreisezeiten beobachtet. Es ist durch den Vergleich der letzten Jahre eindeutig erkennbar, dass auch die Wintersaison inklusive der Übergangszeiten zunehmend als Reisezeit angenommen wird (Statistik Austria, 2019). Diese Entwicklung in Richtung Ganzjahrestourismus schafft Potentiale in vielerlei Hinsicht. Vor allem im Radtourismus steigt dadurch das Potential für die Angebotsausweitung, insbesondere für die Wintermonate. (Österreich Werbung, 2019).

1.2 Problemstellung

Wie bereits im Kapitel 1.1. *Beschreibung der Ausgangssituation* angeschnitten, unterliegt die Tourismusbranche einem stetigen Wandel. Dieser gründet vielfach auf gesellschaftlichen Änderungen, wie die im oberen Abschnitt erwähnten Haupttrends zeigen. Es ändern sich neben den Trends aber noch weitere Einflussgrößen. Dazu zählen beispielsweise die Märkte, die Reisemotive, die Reismuster, auch die Reiseziele selbst entwickeln sich (Pechlaner, H., et al., 2017, S. 7). Dieser Wandel passiert aufgrund der Digitalisierung auch immer schneller und stellt die Tourismusindustrie vor vielfältige Herausforderungen (Navío-Marco et al., 2018, S. 460 ff.). Aber auch der Klimawandel hat bedeutenden Einfluss auf die Tourismusindustrie, wobei dieser auch zu großen Teilen Mitverursacher ist (Scott et al., 2019, S. 49ff.). Das bedeutet, dass weitere Herausforderungen auf die Branche treffen. Jedoch sind diese auch als Chance anzusehen. Touristische Unternehmen, bzw. Destinationen, können diese Änderungen für sich selbst nutzen und damit zukunftsorientiert handeln (Michailidou et al., 2016, S.1 ff.). Am Beispiel des Fahrradtourismus entsteht hier allgemeines Potential zur Ausweitung des Angebotes. Aber auch für Veränderungen in der Mobilität an sich, beispielsweise durch Anschaffung von Elektrofahrrädern (Österreich Werbung, 2019).

Es ist jedoch wichtig, Potentiale gezielt zu nutzen und Maßnahmen für Strategien zu entwickeln. Die Komplexität der Problematik aber auch die Vorstellung, dass Radfahren keine typische Urlaubsbeschäftigung im Winter darstellt, können Gründe für die noch zögerliche Anpassung der Radfahrangebote im Winter sein. Daher ist es wichtig, die Thematik von Grund auf zu beleuchten, um darauf aufbauend Strategien und Maßnahmen planen zu können. Genau damit beschäftigt sich diese Arbeit und versucht mit der gezielten Ausarbeitung der Thematik einen Grundstein zu legen. Auf diesen Grundstein können Stakeholder der Tourismusindustrie (*siehe Kapitel 1.4. Ziele und Nutzen der Arbeit*) dann fortfolgend Strategien und Maßnahmen gezielt planen und umsetzen.

1.3 Forschungsfragen

Hauptforschungsfrage:

Wie kann Radfahren im Winter einen Beitrag zur Attraktivierung von Ganzjahresdestinationen leisten?

Unterfrage 1:

Inwieweit wird das Fahrrad im Winter als Fortbewegungsmittel und für Freizeitaktivitäten genutzt und was gilt es dabei zu beachten?

Unterfrage 2:

Welche Potentiale und Herausforderungen bringt die Ausweitung des Radfahrangebotes im Winter für den Tourismus?

1.4 Ziele und Nutzen der Arbeit

Die Bachelorarbeit gibt einen Einblick in die internationale Tourismusindustrie, insbesondere in den Radtourismus. Es werden die Entwicklungen des Radtourismus erarbeitet und einzelne Best-Practise-Beispiele vorgestellt. Die Beispiele werden auf internationaler und nationaler Ebene diskutiert, dabei wird auf nationaler Ebene das Land Österreich herangezogen. Ein wesentlicher Punkt dieser Arbeit ist die Betrachtung der erkennbaren Veränderungen in der Reisezeit und im Reiseverhalten. Durch diese eröffnen sich vielschichtige Potentiale für die Ausweitung der Angebote im Radtourismus. Eine derartige Ausweitung bringt neben Potenzialen aber auch Herausforderungen mit sich. Diese Punkte werden im Rahmen dieser Arbeit aufgezeigt und sollen eine theoretische Grundlage für die Entwicklung von neuen Produkten und Angeboten im Radtourismus darstellen.

Die Arbeit ist für Beherbergungsbetriebe, Tourismusverbände aber auch Regional- und Landesentwicklungsstellen von Bedeutung. Das Potential zur Ausweitung von Angeboten auf das ganze Jahr und zur Steigerung der Attraktivität von Ganzjahresdestinationen ist für zukünftige Strategien von großer Bedeutung.

1.5 Methodik und Gliederung

1.5.1 Beschreibung der Methodik

Die vorliegende Arbeit basiert auf einer reinen Literaturrecherche. Die themenspezifische Fachliteratur für diese Arbeit wurde aus verschiedenen Ressourcen herangezogen:

- (1) **FH JOANNEUM Bibliotheksbestand** Graz und Bad Gleichenberg
- (2) **Österreichischer Bibliothekenverband**

- (3) **Elektronische Datenquellen:** Datenbanken mit den Schwerpunkten Tourismus, Gesundheit und Wirtschaft: PubMed, Science Direct, Springer Link, Gesis – Leibniz Institut für Sozialwissenschaften, Cochrane Library, Google Scholar und Emerald Inside.
- (4) **Quellen aus dem Internet:** Statistik Austria, Statista Deutschland, EUROSTAT, Webseiten verschiedener Bundesministerien, Österreich Werbung, UNWTO.

Die aufgelisteten Quellen wurden anhand ihres breiten Angebotes an themenspezifischer Literatur für diese Arbeit gewählt. Bei den Internetquellen wurden zum einen für quantitative Ergebnisse die österreichische (Statistik Austria), die deutsche (Statista) sowie die europäische (EUROSTAT) Statistikdatenbank herangezogen. Diese bieten nicht nur nationale, sondern auch internationale Statistiken an und sind damit eine wesentliche Informationsquelle für diese Arbeit. Weiters sind Vertreter der österreichischen (Österreich Werbung) und internationalen (UNWTO) Tourismusindustrie, sowie die Webseiten einzelner Bundesministerien mit ihren Inhalten und Datenbanken eine essenzielle Ressource. Denn hieraus wurden Informationen über aktuelle Trends auf nationaler und internationaler Ebene und die aktuellen Angebote und Maßnahmen recherchiert. Für die Recherche selbst wurde einerseits eine systematische Methode angewendet und die Themenschwerpunkte deduktiv ausgearbeitet. Die systematische Methode wurde mit der Schneeballmethode ergänzt, um eine breitere Vielfalt an Quellen zu erzielen.

1.5.2 Inklusions- und Exklusionskriterien

Die Literatur wurde nach verschiedenen Qualitätskriterien ausgewählt. Als ein Inklusionskriterium galt das Erscheinungsdatum. Es wurde ausschließlich Literatur mit Erscheinungsdatum ab dem Jahr 2000 verwendet. Bei den Onlinequellen dienten staatliche Webseiten sowie Webseiten von namhaften Vereinigungen und Verbänden, mit dem Arbeitsschwerpunkt im Tourismus, als Recherchequellen. Für die Recherche selbst wurden alle Suchbegriffe gleichwertig in deutscher und englischer Sprache verwendet, und die Literatur ausschließlich in deutscher und englischer Sprache ausgewählt.

1.5.3 Suchbegriffe

Deutsch

Radfahren, Radfahren im Tourismus, Radtourismus, Radfahren im Winter, Ganzjahressport, Tourismus Österreich, Aktivurlaub, Geschichte des Rades, Mountainbiken, Mountainbiken in

Österreich, Mountainbiken international, E-Bike, Radsport, Ganzjahresdestination, technischer Fortschritt Fahrrad, Tourismus und der Klimawandel

English

Cycling, cycling in tourism, cycle tourism, cycling in winter, year-round sports, tourism Austria, active vacation, history of the bike, mountain biking, mountain biking in Austria, mountain biking international, e-bike, cycling, all-year-round destination, technical progress bike, tourism and climate change

1.5.4 Gliederung

Die Arbeit wird in 5 Kapiteln aufbereitet. Das erste Kapitel beschreibt die Ausgangssituation, Problemstellung, das Ziel und den Nutzen der Arbeit sowie die angewendete Methodik und den Aufbau. Im zweiten Kapitel werden die theoretischen Hintergründe beleuchtet und für die Arbeit wesentliche Definitionen und Abgrenzungen angeführt. Der dritte Abschnitt erarbeitet alle Inhalte rund um die Nutzung des Fahrrades allgemein. Weiters wird das Radfahren im Tourismus auf internationaler und nationaler (Österreich) Ebene im 4. Kapitel diskutiert und vereinzelte Best-Practice-Beispiele vorgestellt. Im 5. Kapitel liegt der Schwerpunkt auf die Ausweitungsmöglichkeiten des Radtourismus auf den Winter. Vordergründig werden hier die Potentiale und Herausforderungen beleuchtet. Im letzten Kapitel werden die Ergebnisse der Literaturrecherche zur Beantwortung der Forschungsfragen herangezogen und diskutiert.

2 Begriffsbestimmungen und Abgrenzungen

Dieses Kapitel beschreibt die historische Abfolge der Entwicklungsschritte vom Rad zum heutigen Fahrrad. Weiters werden die Einflüsse beim Fahrradfahren auf den menschlichen Körper beleuchtet und für diese Arbeit wesentliche Definitionen und Begriffsabgrenzungen aufbereitet.

2.1 Historischer Abriss

Die ersten Skizzen und fahrradähnlichen Konstruktionen gab es bereits im 18. Jahrhundert. Diese kamen jedoch noch ohne Pedale und Lenker aus. Im Jahr 1818 folgte das Modell von Carl Friedrich Ludwig Christian Baron von Drais, auch heute noch als Draisine bekannt. Diese

Ausführung ähnelte bereits dem heutigen Laufrad. Aufgrund der fehlenden Alltagstauglichkeit wurde es jedoch ausschließlich als Modeartikel verkauft. Noch im selben Jahrhundert wurde aber ein Trekkurbelantrieb erfunden und damit fiel der Startschuss für die industrielle Erzeugung von Fahrrädern. In dieser Zeit gab es auch eine Vielzahl an Fahrradvereinen, wobei deren Mitglieder damals ein besonderes Ansehen im Tourismus genossen. Hierzu gehörten Sonderkonditionen für Hotelaufenthalte und die Möglichkeit Beschwerden in Beschwerdebüchern niederzuschreiben. Zum Ende des 19. Jahrhunderts wurde der Entwicklungsfortschritt im Bau von Rädern mit dem Hochrad und anschließend mit dem Dreirad fortgesetzt. Vor Beginn des 20. Jahrhunderts wurde schließlich der direkte Vorgänger des heutigen Fahrrades, das Niederrad, konstruiert (Kratz, 2001). Mit dem Jahrhundertwechsel bekamen Fahrräder dann für alle Bevölkerungsschichten aufgrund der Massenproduktion leistbar. Jedoch wurde diese Hochkonjunktur von der Automobilindustrie zu Beginn des 20. Jahrhunderts wieder abgelöst (Bopp, 2018, S. 1-19).

Seit dem Ende des zweiten Weltkrieges, hat das Fahrrad stetig an Bedeutung zugenommen. Insbesondere für Sport- und Freizeitaktivitäten sowie im Tourismus spielt das Fahrrad mittlerweile eine essentielle Rolle (Han et al., 2020, S. 162).

2.2 Radfahren als körperliche Aktivität

Die Nutzung des Fahrrades ist heute, neben dem Zweck als Fortbewegungsmittel, auch als Sportgerät weit verbreitet. Bei regelmäßiger Verwendung punktet es mit einem breiten Spektrum an gesundheitlichen Vorteilen. Vor allem das Herz-Kreislauf-System, aber auch der Gelenksapparat profitieren von dieser Art der körperlichen Bewegung. Die folgende Grafik zeigt einen groben Überblick über alle Körperregionen, welche beim Radfahren positiv beeinflusst werden können (Ecker, 2016).

Herz-Kreislauf-System	Atemwege und Ausdauer	Gelenke und Muskulatur
<ul style="list-style-type: none"> • Anregung des Blutkreislaufes, das Schlagvolumen wird gesteigert und das Blutvolumen dadurch größer. Dadurch steigt die Effizienz und die Leistungsfähigkeit des Herzens bei regelmäßiger Durchführung. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atemwege: Kräftigung der Atemmuskulatur • Ausdauer: bei regelmäßiger Ausführung steigert sich auch die körperliche Ausdauer 	<ul style="list-style-type: none"> • Gelenke und Muskulatur: einerseits schonende Bewegungsabfolge für Gelenke, Bänder und Sehnen. Zum anderen wird der Bewegungsapparat besser durchblutet. Die Muskelgruppen der Beine, Arme und Schultern, des Rückens und des Bauches werden trainiert.

Abb. 1: Einfluss von Radfahren auf den menschlichen Körper

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Ecker, N. (2016). *Radfahren ist gesund*. Download von <https://www.minimed.at/medizinische-themen/bewegungsapparat/radfahren/>

Insbesondere durch die positive Beeinflussung des Herz-Kreislauf-Systems, der Atmung und des Gelenksapparates sowie der Muskulatur ist das regelmäßige Radfahren ein wichtiger Bestandteil von Gesundheitsförderungs- und Präventionsmaßnahmen. Denn es steigen die Zahlen der Erkrankungen an lebensstilbedingten Krankheiten (z.B. Diabetes oder Bluthochdruck) kontinuierlich an. Hier ist die Ausweitung der Fahrradnutzung nicht nur ein Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung, sondern auch ein wirtschaftlich relevanter Ansatzpunkt (Fishman, 2016).

2.3 Differenzierung alltägliches Radfahren und Radtourismus

Der Radtourismus gilt als Teilbereich des Sporttourismus. Radfahren im allgemeinen Kontext fällt jedoch nicht automatisch in die Kategorie des Radtourismus. Um diesen Unterschied deutlich zu machen, bedarf es einer Aufspaltung der einzelnen Begriffe. Diese gliedern sich wie folgt (Dreyer, 2012, S.1):

Definition Sport

Sport wird ausgeführt, wenn man aus unterschiedlichen Beweggründen (z.B. Spaß haben, zum Zwecke der Gesundheitserhaltung, um Ansehen zu erlangen) sich bewusst und freiwillig körperlich betätigt. Dazu zählen jedoch keine allgemein notwendigen Betätigungen, beispielsweise einkaufen zu gehen (Sport, o.J.).

Definition Sporttourismus

Die Kombination der beiden vorangegangenen Definitionen beschreibt einen Teilsektor des Tourismus, den Sporttourismus. Dieser ist ein sich sehr schnell entwickelnder Sektor des Tourismus. Grund dafür ist, dass der Sporttourismus stark mit dem Lebensstil der Menschen zusammenhängt. Aber auch Sportevents weltweit an Beliebtheit dazugewinnen und durch stärkere mediale Aufbereitung (Social Media) an Bekanntheit zunehmen (Dreyer, 2012, S.3).

Aus diesen Definitionen abgeleitet wird das alltägliche Radfahren zur Arbeitsstätte, zum Ausbildungsplatz oder auch zum Einkaufen klar ausgeschlossen. Eingeschlossen sind hier jedoch Radausflüge in Form von Tagesausflügen. Wesentlich dabei ist, dass die gewohnte Umgebung, somit der Heimatort, verlassen wird. Zum Radtourismus im engeren Sinn zählt auch der Radurlaub. Differenziert wird beim Radurlaub anhand des Motives der Gäste. Dazu zählen somit Gäste deren Hauptbuchungsmotiv das Radfahren darstellt. Ist dies ein Nebenmotiv einer Reise, wird es dem Radtourismus im weiteren Sinne zugeordnet (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009, S.14).

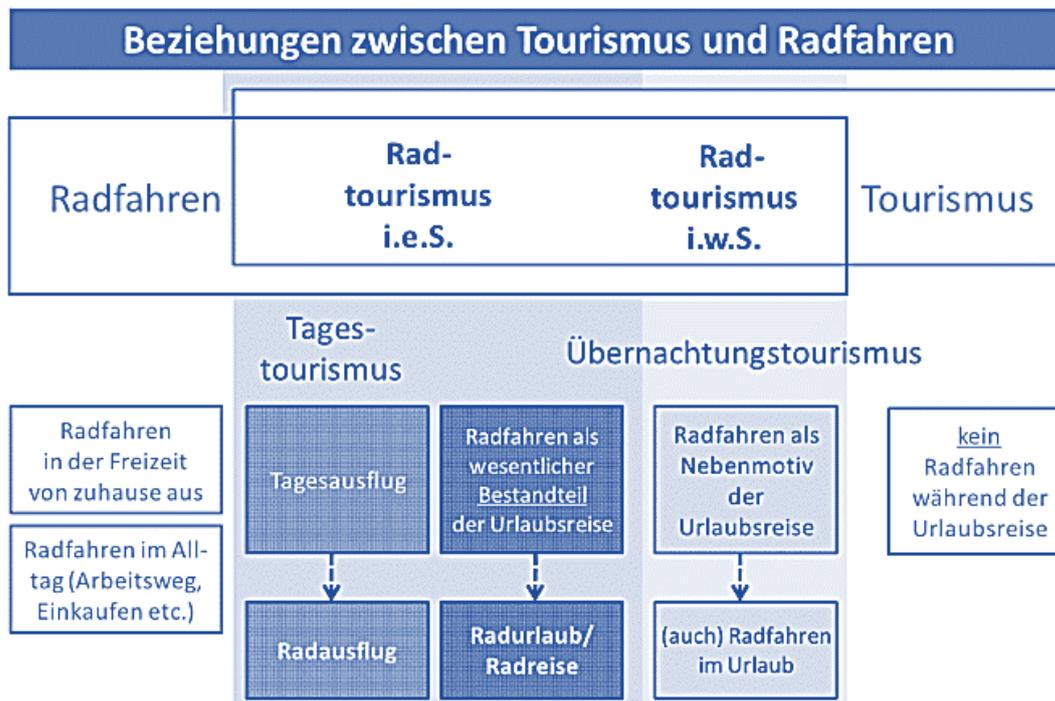


Abb. 2: Differenzierung Radfahren und Tourismus

Quelle: Dreyer, A. (2012). Radfahren im System des Tourismus. In Dreyer, A., Mühlnickel, R. & Miglbauer, E. (Hg.), *Radtourismus: Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven*. München: Oldenbourg Verlag.

2.4 Differenzierung von Radtouristen*innen

Im Radtourismus differenziert man neben Arten und Motiven der Reise auch die Radtouristen*innen anhand ihrer geplanten Aktivitäten. Bezogen auf mehrere Quellen wird grundsätzlich zwischen drei verschiedenen Typen von Radtouristen*innen unterschieden (Dreyer, 2012, S. 6 ff.; Dreyer & Krüger, 2018, S. 346):

Genuss- oder Tourenradfahrer*innen

Genuss- oder Tourenradfahrer*innen sind mehrheitlich Gäste, welche Radtouren in unmittelbarer Nähe von Seen und/oder kulturellen Attraktionen bevorzugen oder Strecken entlang von Flüssen wählen. Kulinarik und Naturerlebnisse sind ebenso wichtige Kriterien für den Gast (Dreyer, 2012, S. 6 ff.; Dreyer & Krüger, 2018, S. 346).

Mountainbiker*innen

Die Gruppe der Mountainbiker*innen bevorzugt anspruchsvolle Strecken und Bikeparks. Der Fokus dieser Zielgruppe liegt auf körperlich anspruchsvollen Touren (Dreyer, 2012, S. 6 ff.; Dreyer & Krüger, 2018, S. 346).

Renn- oder Sportradfahrer*innen

Die Gruppe der Renn- oder Sportradfahrer*innen ist die kleinste der drei Gruppierungen. Sie bleiben als Gäste vorwiegend als Durchzugstouristen*innen für eine Nacht oder für die Dauer von Trainings und Wettkämpfen (Dreyer, 2012, S. 6 ff.; Dreyer & Krüger, 2018, S. 346).

2.5 Destinationen und Destinationsmanagement

Destinationen

Als Destinationen bezeichnet man ein geografisch und/oder organisatorisch festgelegtes Reisegebiet. Dieses hängt unter anderem von der Sichtweise des Betrachters ab. Das Thermen- und Vulkanland Steiermark ist für Österreicher eine klar abgrenzbare Destination. Touristen aus weiter entfernten Landesteilen oder Ländern definieren die Destination in einem größeren Rahmen, z.B. die gesamte Steiermark. Dadurch wird der Einfluss der Perspektive des Gastes deutlich gemacht (Untersteiner, 2015, S. 7 ff.).

Destinationsmanagement

Aufgrund der Definition lassen sich bereits erste Herausforderungen für das Destinationsmanagement herauslesen. Destinationen werden kaum von einzelnen Anbietern*innen geführt. Hier schließen sich Anbieter*innen von Produkten und Dienstleistungen zusammen und kreieren ein Bündel an Leistungen. Ein wesentlicher Faktor dabei ist die Wünsche und Erwartungen der Gäste, der Bewohner*innen des Urlaubsortes, der betroffenen Unternehmer*innen und der Umwelt zu berücksichtigen. Diese Leistungen abzustimmen und zu bündeln, um adäquate Management- und Marketingstrategien aufzubereiten, stellt daher eine der größten Herausforderungen dar. Besonders für die Vermarktung einer Destinationen ist es essentiell, diese und somit das gesamte Bündel an Leistungen als eine Einheit zu präsentieren (Coban & Yildiz, 2019, S. 118 ff.).

Raddestinationen

Als Raddestinationen werden Destinationen definiert, deren Zielgruppe und Themenschwerpunkt das Radfahren darstellen. Bei der Auswahl von Raddestinationen entscheidet sich der Gast nicht primär für ein bestimmtes Unternehmen, sondern bevorzugt ein gesamtes Leistungsbündel. Hier beginnt die Reise des Gastes bereits bei der Beschaffung

von Informationen, also bevor es überhaupt zu einer Buchung kommt. Wichtig für Raddestinationen ist es, dem Gast ein Gesamterlebnis zu bieten. Hierfür ist es notwendig, dass alle Leistungsträger*innen (z.B. Tourismusbüro, Beherbergungsbetriebe, Gastronomie, Reparaturservice) zusammen an einer Strategie arbeiten (Dreyer, 2012).

Ganzjahresdestination

Im Tourismus sind Destinationen entweder abhängig von Saisonen oder sie werden als Ganzjahresdestinationen geführt. Destinationen und Betriebe, welche nur während bestimmter Saisonen betrieben werden, sind oft von Wetterbedingungen abhängig. Dazu gehören unter anderem typische Sommer- und Winterdestinationen (Seengebiete bzw. Wintersportgebiete). Dieser sogenannte Saisonbetrieb stellt jedoch für Betriebe und ganze Destinationen eine große Herausforderung dar. Um von diesem jahreszeitenabhängigen Geschäftsmodell wegzukommen, versuchen viele Unternehmer*innen ihre Produktpalette und Dienstleistungsangebote entsprechend umzugestalten und ihr Unternehmen neu zu positionieren. Das bedeutet, es zeichnet sich ein Tourismustrend hin zu Ganzjahresdestinationen ab. Zum einen, um dadurch für den Betrieb oder die ganze Destination wirtschaftliche Stabilität zu schaffen, zum anderen um die aktuell hohe Fluktuationsrate von Mitarbeiter*innen zu senken (Richins & Hull, 2016).

Der in diesem Kapitel ausgearbeitete Literaturteil dient als Einstieg in die Thematik. Insbesondere die Entstehungsgeschichte des Fahrrads sowie die Beleuchtung aller relevanten Blickwinkel in Bezug auf die Nutzung eines Fahrrades sollen ein bestimmtes Maß an Hintergrundwissen generieren. Dadurch wird die Brücke zur touristischen Nutzung des Fahrrades gebaut und in den folgenden Kapiteln weiter vertieft.

3 Radfahren als Fortbewegungsmittel und Freizeitaktivität

Das folgende Kapitel betrachtet die Fahrradnutzung in Österreich und auf internationaler Ebene. Anschließend werden aktuelle Innovationen, welche einen Beitrag zum stetigen Wachstum der Fahrradbranche leisten, genauer ausgeführt.

Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel und zur Nutzung in der Freizeit nimmt nicht nur seit Ende des zweiten Weltkrieges an Bedeutung zu. Besonders seit Beginn der

Klimaveränderungen ist es weltweit nicht mehr wegzudenken. Die Nutzung von Kraftfahrzeugen bringt einerseits den Vorteil, dass längere Strecken zwar zeiteffizient zurückgelegt werden können. Andererseits ist in Österreich jede 5. Autofahrt unter 2,5 Kilometer lang und damit auch mit klimafreundlichen Fahrzeugen, wie dem Fahrrad, effizient zurücklegbar (VCÖ, 2019, S.5). Auch die Zukunft der Fahrradbranche scheint gesichert zu sein. Die prognostizierte Wachstumsrate für die europäische Fahrradindustrie liegt bis zum Jahr 2022 bei jährlich 5,5 %. Im Vergleich dazu wird für die Autoindustrie bis 2024 mit einem Wachstum von 1,7 % gerechnet (European Cyclist's Federation, 2018).

3.1 Nutzung des Fahrrades im Alltag

Neben der Fahrradnutzung an sich, nimmt auch die wissenschaftliche Aufbereitung der Thematik stark zu. Das Forschungsinteresse steigt deutlich, die Publikationen in den letzten 20 Jahren haben sich mehr als verdreifacht. Mit dem internationalen Informationsaustausch wurde das Interesse an der Thematik stark forciert (Pucher & Buehler, 2017, S. 689-694). Einen wesentlichen Beitrag hierzu trägt auch die Diskussion rund um den Klimawandel. Studien haben gezeigt, dass wenn die Weltbevölkerung ca. ein Drittel ihrer Wege mit dem Fahrrad anstatt mit Kraftfahrzeugen zurücklegen würde, dadurch 300 Megatonnen der weltweiten CO₂-Emissionen eingespart werden können. Zusätzlich dazu werden 25 Trillionen Dollar an Ersparnissen alleine im Gesundheitssektor durch eine derartige Steigerung der Fahrradnutzung, innerhalb der folgenden 35 Jahre, errechnet (European Cyclist's Federation, 2017).

Aber für den weiteren Ausbau des Nutzungsverhaltens sind vor allem entsprechende Rahmenbedingungen von Bedeutung. Dazu gehören Sicherheitsfaktoren und eine entsprechende Infrastruktur (Fishman, 2016, S. 1-3). 59 % der Österreicher*innen sind bereit, das Fahrrad dem Auto vorzuziehen, wenn in erster Linie die Radwege ausgebaut werden und diese auch sicherer gestaltet werden. Das bedeutet, dass der KFZ-Verkehr auf den Radwegen minimiert wird und auch die Abstellanlagen ausgebaut und sicherer werden (VCÖ, 2019). Diese Aufgaben sind Bestandteil der modernen Verkehrspolitik auf kommunaler, Landes- und Bundesebene. Hierbei gilt es den Fokus von Kraftfahrzeugen auf alternative Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, umzulenken (Schwedde et al., 2016, S.265 ff.).

3.1.1 Österreich

In 7 von 10 österreichischen Haushalten steht zumindest ein Fahrrad zur Verfügung. Diese Verfügbarkeit hängt von unterschiedlichen Einflussgrößen ab. Zum einen spielt der Wohnort eine wesentliche Rolle. In großen Städten wie Wien ist das öffentliche Verkehrsnetz gut ausgebaut, daher hat hier ca. die Hälfte der Einwohner*innen ein Fahrrad zur Verfügung. Im ländlichen Raum hingegen sind es mehr als 75 % der Haushalte, die über zumindest ein Fahrrad verfügen (Bundesministerium für Verkehr, Innovationen und Technologie, 2017, S.4-6). Eine besondere Hochkonjunktur erlebt die Fahrradindustrie mit dem Verkauf von E-Bikes. Wurden im Jahr 2009 noch 12.000 Stück davon verkauft, sind es 2019 bereits 170.000 (Statista, 2020).

Einen weiteren interessanten Aspekt stellt die Altersklasse von Fahrradbesitzer*innen dar. Bis zur Volljährigkeit sind es mehr als 7 von 10 Personen, welche ein Fahrrad besitzen, danach sinkt die Anzahl. Sie steigt aber wieder in der Altersklasse von 35-44 Jahren, bevor sie danach wieder stetig sinkt (Bundesministerium für Verkehr, Innovationen und Technologie, 2017, S.8).

Bei Betrachtung der unterschiedlichen Zwecke für die Fahrradnutzung ist die Freizeitnutzung mit Abstand in Führung. Knapp ein Viertel aller Wege mit dem Fahrrad werden in Österreich in der Freizeit zurückgelegt. Nimmt man die Anzahl der Gesamtkilometer, die die Österreicher*innen pro Jahr zurücklegen, ist es hier fast die Hälfte (900 Millionen Kilometer). Auch die Wegstrecken sind in der Freizeit fast doppelt so lange als für alle anderen Radwege (Bundesministerium für Verkehr, Innovationen und Technologie, 2017, S.23).

3.1.2 Internationaler Vergleich

Im internationalen Vergleich bleiben die Vorreiter in der Fahrradnutzung neben China und Kanada eindeutig die Europäer*innen. Insbesondere die Niederlande, Deutschland, Schweden, Dänemark, Belgien haben die höchste Anzahl an Fahrradnutzer*innen weltweit. Als absoluter Vorreiter kann hier die Stadt Utrecht (Niederlande) genannt werden. Hier fahren mehr als 50 % der Einwohner*innen regelmäßig bis täglich mit dem Fahrrad (Statista, 2020). Auch im internationalen Vergleich ist ein deutlicher, konstanter Zuwachs am E-Bike-Markt erkennbar. Dieser ist mittlerweile mit einem Wert von fast 17 Billionen US-Dollar dotiert. Kalkuliert wird mit einem Wachstum auf fast 24 Billionen US-Dollar bis zum Jahr 2025 (Statista, 2019). Damit wird klar deutlich welches Entwicklungspotential hier noch erwartet wird.

Bei den Altersklassen nutzen auch im internationalen Vergleich überwiegend junge Erwachsene das Fahrrad. Aber bei der E-Bike-Nutzung ist ein deutlicher Anstieg bei Personen der Altersklasse ab dem 50. Lebensjahr erkennbar. Im Vergleich des Zwecks der Fahrradnutzung spiegelt sich ein ähnliches Ergebnis wie in Österreich wider. Auch hier steht grundsätzlich die Freizeitnutzung an erster Stelle (European Cyclist's Federation (ECF), 2017).

3.2 Innovationen in der Fahrradnutzung

Innovationen gibt es in der Fahrradindustrie in den verschiedensten Bereichen. Viele davon gibt es auch schon lange, aber diese fanden ihren Höhepunkt erst in den letzten Jahren. Aufgrund der hohen Bedeutung für die Tourismusbranche wurden folgende zwei Innovationen für diese Arbeit ausgewählt:

3.2.1 E-Bike

Zu einer der jüngsten und wichtigsten Innovationen der Fahrradindustrie zählt die Entwicklung des E-Bikes, auch als Pedelec bekannt. Obwohl es bereits gegen Ende des 19. Jahrhunderts die ersten Prototypen gab, startete der Hype um das elektrische oder elektrounterstützte Fahrrad erst in den letzten Jahren (Hung & Lim, 2020, S.3). Mittlerweile wächst die E-Bike-Branche weltweit auf konstantem Niveau, wie bereits in den Kapiteln 3.1.1 und 3.1.2 erläutert. In den Niederlanden ist bereits jedes fünfte Fahrrad, das verkauft wird, ein E-Bike, in Deutschland jedes 10. Der besondere Vorteil und Anreiz bei elektrobetriebenen oder elektrounterstützten Fahrrädern ist einerseits die hohe Reichweite. Aber auch Steigungen stellen dadurch kaum noch eine Herausforderung dar, insbesondere für Nicht-Sportler*innen eröffnen sich hier neue Möglichkeiten. Auch wenn es zu Beginn oft als Fahrrad für Personen im fortgeschrittenen Alter angesehen war, kaufen mittlerweile Personen aller Altersgruppen E-Bikes (Schwedde et al., 2016, S.283-284).

3.2.2 Bike-Sharing als nachhaltiges Business Modell

Das Business Modell des Bike-Sharings ist ein weltweit verbreitetes System der nachhaltigen Fahrradnutzung. Dabei werden Fahrräder an vorgesehenen Stationen zum Verleih angeboten, oder es gibt auch noch die Variante des „dockless bikesharings“. Hier wird mit dem Smartphone und einer dazugehörigen App einfach das nächste freie Fahrrad gesucht und direkt verwendet. Es gibt keine fixen Abstellplätze bei diesem System und somit sind die Fahrräder innerhalb einer Stadt oder Region verstreut und alle freien Fahrräder können einfach über eine App lokalisiert und direkt verwendet werden (Shaheen et al., 2014, S.4).

Wie gut dieses Angebot weltweit angenommen wird, zeigen die nachfolgenden Nutzerzahlen. Waren es vor 10 Jahren noch knapp 140.000 Fahrräder, die weltweit zum Teilen zur Verfügung standen, sind es heute rund 15 Millionen (Van Waes et al., 2020). Aber es ist nicht nur die schnelle Ausweitung des Business-Modells, das Bike-Sharing attraktiv macht. Es hat auch besonders für die Tourismusbranche großes Potential. Denn mit dem Angebot des Bike-Sharings bieten Tourismusbetriebe bzw. ganze Destinationen ein nachhaltiges Transportmittel an (Kaplan et al., 2015, S.34-36). Die positiven Effekte können neben Verkehrs- und Umweltentlastung aber noch breiter gefächert werden. Denn es hat ebenso einen positiven Einfluss auf die Gesundheit der Menschen und auf ihr soziales Leben, wenn sie die Möglichkeit haben, ein Fahrrad zu nutzen ohne gleich eines anschaffen zu müssen (Qiu & He, 2018).

3.3 Ausweitung der Infrastruktur

Das Fahrrad dient immer öfter als Ersatztransportmittel für das Auto. Aber der Sicherheitsfaktor bei der Nutzung des Fahrrades spielt für viele Menschen eine der wichtigsten Rollen. Da viele Länder weltweit in den letzten Jahrzehnten jedoch auf den Ausbau von Kraftfahrzeugstrecken fokussiert waren, durchlaufen viele von ihnen heute einen Prozess des Umdenkens. Wenn auch versucht wurde die bereits vorhandene Infrastruktur für Radfahrer*innen und Kraftfahrzeuglenker*innen gemeinsam nutzbar zu machen, wurde dies aufgrund der mangelnden Sicherheit der Radfahrer*innen nicht als optimal angesehen. Dies bestätigt auch eine Umfrage bei deutschen Radfahrern*innen. Hier gaben 72 % der Befragten an, dass sie sich wünschen würden, vom Autoverkehr getrennt fahren zu können. Aber auch hier gibt es Best-Practice-Beispiele, welche in erster Linie auf den Ausbau von eigenständigen Radverkehrsnetzen fokussiert sind. Dazu gehören Kopenhagen und die niederländische Hauptstadt Amsterdam. Sie haben dadurch ein massives Wachstum der Fahrradnutzung in der Bevölkerung erwirkt (ADFC, 2018, S. 6ff.). Hier liegt der Fokus aber nicht nur in der Ausweitung des Fahrradwegenetzes, es geht viel mehr um die Art des Weges. Dabei sind vom Straßenverkehr separat angelegte Strecken am beliebtesten. Sind diese zusätzlich von Grünlandschaften umgeben und in der Nähe von wichtigen Zielen, werden die Strecken am häufigsten genutzt (Vedel et al., 2017).

Das folgende international einzigartige Projekt ist in diesem Zusammenhang zweifelsfrei zu nennen, nämlich die EuroVelo Initiative des Europäischen Radfahrverbandes (ECF). Sie hat dabei ein Radstreckennetz mit 17 Routen, welche durch 42 Länder führen und gesamt 90.000 km lang sind, geschaffen. Im Jahr 2012 waren es noch knapp die Hälfte aller verfügbaren

Kilometer. Die Initiative zielt neben der Ausweitung des Radstreckennetzes in Europa auch auf die Motivation der Menschen ab. Sie sollen durch das Schaffen von neuen Strecken und dessen Vermarktung ermutigt werden, ihr Fahrrad häufiger zu nutzen. Ebenso soll dadurch der Fahrradtourismus angekurbelt werden (European Cyclist's Federation (ECF), 2020, S.5).

Mit diesem 3. Kapitel wurden alle für diese Arbeit wesentlichen Aspekte zur Fahrradnutzung im allgemeinen Kontext erarbeitet. Ein wesentlicher Punkt konnte dabei in vielen Kapiteln immer wieder erkannt werden, nämlich die zunehmende Wichtigkeit des Fahrrades. Um hier anzuknüpfen, wird im folgenden Kapitel die Fahrradnutzung im touristischen Kontext genauer beleuchtet.

4 Radfahren im Tourismus

Das folgende Kapitel beschreibt die Fahrradnutzung in der Tourismusbranche bzw. den bereits in *Kapitel 2.3. (Differenzierung alltägliches Radfahren und Radtourismus)* definierten Radtourismus. Weiters wird auf die Zielgruppe im Fahrradtourismus eingegangen und es werden Themenschwerpunkte angeschnitten, die für das weitere Wachstum des Sektors des Radtourismus essenziell sind. Abschließend wird der Radtourismus auf nationaler (Österreich) und internationaler Ebene beleuchtet.

4.1 Radfahren im Tourismus im allgemeinen Kontext

In den beiden Kapiteln 2 und 3 wurde bereits deutlich, dass die Fahrradbranche boomt und dass ihr eine vielversprechende Zukunft bevorsteht. Das Fahrrad wird aber nicht nur als Sportgerät oder Transportmittel genutzt, auch im Tourismus spielt es in den letzten Jahren eine immer stärker zunehmende Rolle, und das weltweit (Han et al., 2020, S.162). Grund dafür ist neben den positiven Gesundheits- und Lifestyleaspekten, vor allem die Verringerung der Umweltbelastung durch weniger Verkehr (De Oliveira Neves et al., 2012, S.191ff.).

Typologien der Radtourist*innen als Zielgruppe

Sofern die erwähnten Gründe für den boomenden Radtourismus bekannt sind, ist es in erster Linie wichtig, die Zielgruppe zu kennen. Insbesondere bei der touristischen Produkt- bzw. Angebotsentwicklung gehört dies zu den Grundelementen, um Radfahrangebote erfolgreich

und der Zielgruppe entsprechend zu schaffen und zu vermarkten. In der Literatur gibt es dafür unterschiedliche Ansätze. Am häufigsten wird jedoch die Unterscheidung anhand der verwendeten Fahrradtypen verwendet. Diese wurden bereits im Kapitel 2.4. *Differenzierung von Radtourist*innen* vorgestellt. Sie unterscheiden sich in verschiedenen Merkmalen, welche in folgender Abbildung genauer definiert werden (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, 2009, S.38).

	Trekkingrad-Reise/Ausflug	Mountainbike-Reise/Ausflug	Rennrad-Reise/Ausflug
Reisemotivation	Aktives Erleben und Kennenlernen von Land und Leuten	Sportliche Aktivität (Geschicklichkeit)	Sportliche Aktivität (Geschwindigkeit)
Streckenbeschaffenheit	Überwiegend befestigte, verkehrsarme Radwege mit touristischer Beschilderung und Infrastruktur	Unbefestigte Wege, zum Teil auch Off-road	Asphaltierte Radwege und verkehrsarme Straßen für Hochgeschwindigkeitsfahrten
Topografie der Destination	Reliefarme, kulturell interessante Landschaft; geringe Steigungen; beliebt: z. B. Flusstäler	Zumeist bergige Landschaft; hügeliges bis sogar steiles Gebiet	Abwechslungsreiche Landschaft (flach bis bergig)
Zielgruppe	Genussradler jeden Alters von Familie mit Kind bis Senior; Interesse an Kultur, Kulinarik, Landschaft	Sportlich ambitionierte und trainierte Radfahrer	Sportlich ambitionierte und trainierte Radfahrer; Interesse an Natur und Aussicht
Tagesetappen	ca. 40–60 km	je nach Terrain unterschiedlich, bis zu 50 km, 500–1500 Höhenmeter	Tagesetappen von bis zu über 100 km

Abb. 3: Typologien von Radfahrer*innen im Tourismus

Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. (2009).

Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Download von https://bw.tourismusnetzwerk.info/wp-content/uploads/2017/08/Grundlagenuntersuchung_Fahrradtourismus_Langfassung.pdf

Anhand der Typologien werden Produkte und Angebote im Radtourismus entwickelt und umgesetzt. Aktuelle Beispiele sind unter anderem die Forcierung der Elektromobilität, Erweiterung unterschiedlicher Serviceangebote (Reparaturservice, allgemeine Informationsplattformen, Bike-Sharing-Angebote, usw.) oder Ausweitung der Digitalisierung (Bike-Sharing-Apps, virtuelle Streckenkarten, usw.) und natürlich der Ausbau der Infrastruktur (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2015, S. 27-31).

Infrastrukturelle Rahmenbedingungen

Die Nutzung des Fahrrades, insbesondere im Radtourismus, bringt neben Potentialen und Vorteilen auch Herausforderungen mit sich. Für die Ausweitung des Radtourismus ist eine entsprechende Infrastruktur ebenso notwendig, wie die Zusammenarbeit aller relevanten Stakeholder von Destinationen sowie eine entsprechende Vermarktung der Angebote. Zumeist ist die Schaffung der Infrastruktur auch eine Angelegenheit, die in verkehrspolitische Rahmen passen muss und dadurch ein sehr aufwendiges und langwieriges Unterfangen darstellt (Bakogiannis et al., 2016, S.2ff.).

Daher gilt es bei der Radroutenerrichtung verschiedene Aspekte zu beachten. Die Vermeidung des Mischverkehrs (Rad- und KFZ-Verkehr) wurde bereits im Kapitel 3.3. *Ausweitung der Infrastruktur* angeschnitten und gilt als eine der wichtigsten Sicherheitskriterien für Radfahrende. Weitere wichtige Kriterien sind, dass die Route möglichst durchgehend befahrbar ist und auch für verschiedene Zielgruppen nutzbar. Davon sind die Breite und die Beschaffenheit der Route abhängig. Insbesondere Tourenfahrer*innen haben beispielsweise Gepäck dabei, Familien eventuell auch Fahrradanhänger. Weiters sind für den Tourismus attraktive Routen in der Nähe von Sehenswürdigkeiten und durch die Schönheit der umgebenden Landschaft leichter zu vermarkten. Zu den weiteren Erfolgsfaktoren zählen eine ausreichende und verständliche Beschriftung der Routen, genügend, und vor allem sichere Fahrradabstellplätze, Rastplätze, Ladestellen für E-Bikes und fahrradfreundliche Betriebe entlang der Routen und die bereits mehrfach erwähnten Bike-Sharing-Systeme (Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend, 2012, S.1 ff.). Dass sich derartige Investitionen auszahlen, zeigt folgendes Beispiel aus Portugal. In Lissabon wurde nach Ausweitung der Infrastruktur und Einführung eines Bike-Sharing-Systems eine Längsschnittstudie über einen Zeitraum von zwei Jahren durchgeführt. Dabei wurde festgestellt, dass sich die Anzahl der Radfahrer*innen im ersten Jahr fast vervierfacht hat. Im darauffolgenden Jahr, nach Einrichtung eines Bike-Sharing-Systems, haben sich die Nutzerzahlen nochmals fast verdreifacht (Félix et al., 2020, S. 672). Aber auch Österreich gehört zu den Ländern, die den Radtourismus aktiv fördern (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2015, S. 1ff.).

4.2 Radfahren im Tourismus in Österreich

In Österreich liegt das Radfahren auf Platz drei der begehrtesten Freizeitaktivitäten. Fast ein Viertel aller Gäste benutzen das Fahrrad während ihres Aufenthaltes. Radurlaube, die mit dem Hauptmotiv Radfahren gebucht wurden, liegen bei 4 % aller gebuchten Reisen (Österreich Werbung, 2019).

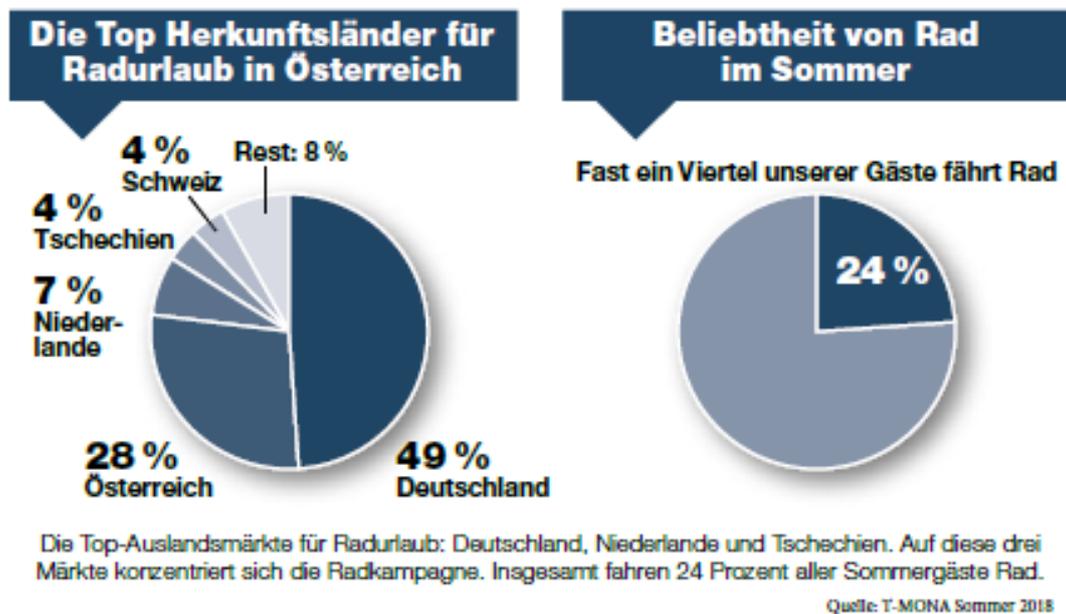


Abb. 4: Radtourismus in Österreich

Quelle: Österreich Werbung. (2019.). *Radurlauber in Österreich (Sommer 2018)*. Download von <https://www.austriatourism.com/tourismusforschung/studien-und-berichte/radurlauber-in-oesterreich-sommer-2018/>

Der überwiegende Anteil der Radtouristen*innen in Österreich kommt aus den direkten Nachbarländern, aus Österreich selbst und aus den Niederlanden. Im Durchschnitt ist der Gast 50 Jahre alt, bleibt im Durchschnitt 7,6 Nächte pro Aufenthalt und gibt dabei jeden Tag im Schnitt € 139,- aus. Die Zahl der Urlaube mit dem Hauptmotiv Radfahren hat mit 4 % ein großes Potential zur Steigerung (Österreich Werbung, 2019, S.17ff.).

Österreich hat ein großes Potential, sich als Radland zu positionieren. Und dieses Potential wird und soll auch in Zukunft weiter ausgeschöpft werden. Dies zeigen unterschiedliche Projekte und Pläne im Masterplan, Radfahren 2015-2025, des österreichischen

Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Dessen Inhalte wurden bereits in verschiedenen Bereichen dieser Arbeit verwendet (Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2015, S.1 ff.). Weiters wurde von der nationalen Tourismusorganisation Österreich Werbung 2019 eine der größten Radfahrkampagnen in Österreich ausgerollt (Österreich Werbung, 2019).

Radfahrkampagne „You like it? Bike it!“

Die Marketingkampagne wurde 2019 von der Österreich Werbung in Kooperation mit sieben Landestourismusorganisationen und Regionen bzw. Destinationen ins Leben gerufen. Nach einem erfolgreichen Jahr sind nun auch namhafte Unternehmen aus der Sportindustrie (Intersport und KTM) sowie namhafte österreichische Sponsoren*innen in das Projekt eingestiegen. Die Kampagne zielt durch die Zusammenarbeit aller Kooperationspartner*innen darauf ab, Österreich als Radland auf dem internationalen Markt zu platzieren. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde die Kampagne mit einer mehrjährigen Laufzeit geplant. Die Kampagnenschwerpunkte beziehen sich einerseits auf das Genussrad und andererseits auf das Mountainbike. Die Zielmärkte sind Deutschland, die Niederlande und Tschechien (Österreich Werbung, 2019, S.1 ff.).

4.3 Radfahren im Tourismus im internationalen Vergleich

Die Richtung, in die sich der Radtourismus in den letzten Jahren entwickelt hat, wurde von Michael Cramer, ehemaligen Europapolitiker, in einem kurzen, aber aussagekräftigen Statement aufgezeigt (Kulke, 2015).

„Der Radtourismus ist nicht nur eine ökologische, sondern auch eine ökonomische Erfolgsstory“ (Kulke, 2015).

Die positive Entfaltung des Radtourismus erstreckt sich über viele Länder. Eine Umfrage des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs zeigt beispielsweise die Entwicklung in Deutschland auf. Sind es 2014 noch knapp 4 Millionen Radtouristen*innen in Deutschland, waren es 2018 bereits 5,5 Millionen. Eine Ausnahme stellte das Jahr 2017 dar, hier gab es einen ersichtlichen Einbruch der Touristenfrequenz aufgrund einer länger andauernden Schlechtwetterphase

(siehe Abb. 5). Dieses Beispiel zeigt jedoch deutlich, dass der Radtourismus zu den stark wetterabhängigen Tourismuskategorien gehört (ADFC, 2019).

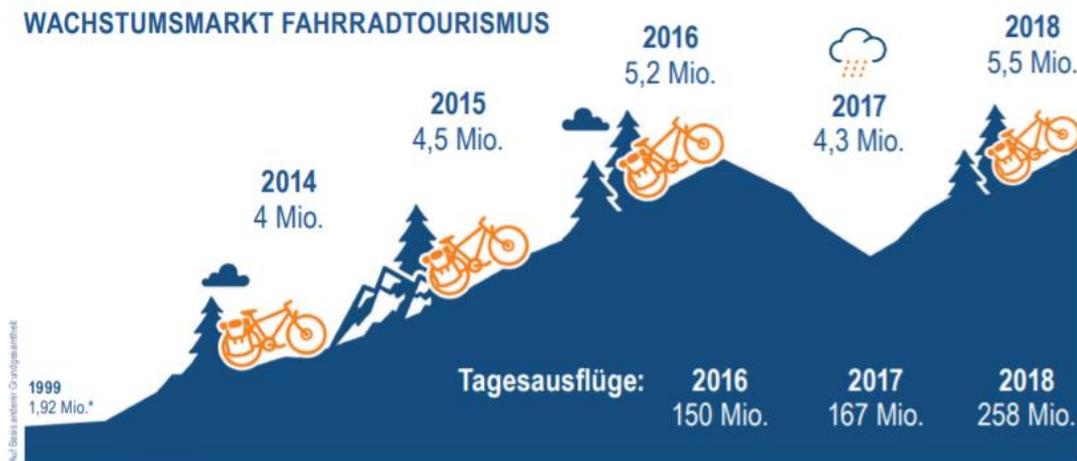


Abb. 5: Entwicklung des Radtourismus in Deutschland von 2014 bis 2018

Quelle: ADFC. (2019). *ADFC-Radreiseanalyse 2019*. Download von <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2019/>

Ein positiver Nebeneffekt des Radurlaubes ist auch, dass danach die Menschen ihr Fahrrad im Alltag häufiger benutzen. Auch digitale Anwendungen, wie Apps zur Navigation, nehmen an Beliebtheit weiter zu. Waren es in Deutschland 2019 noch 46 % der Radfahrer*innen, die Apps benutzen, sind es 2020 bereits 51 % (ADFC, 2020).

Die Euro-Velo-Initiative

Als eine weltweit einzigartige Initiative wird das EuroVelo Streckennetz beschrieben. Es besteht aus mittlerweile 17 Radfernwegen mit über 90.000 km an Gesamtlänge, die durch ganz Europa führen. Sie werden nicht ausschließlich von Touristen*innen genutzt, jedoch spielen sie für den Radtourismus eine nicht mehr wegzudenkende Rolle. Die Initiative zielt auf die Schaffung von Routen mit hohen Qualitätsstandards ab und schafft damit eine Motivationsgrundlage, um Menschen zu mehr Bewegung und nachhaltigem Reisen zu bewegen (European Cyclist's Federation (ECF), 2020).

Zusammengefasst beschreibt dieses Kapitel alle grundlegenden Punkte des Radtourismus. Dabei wurden vor allem die Zielgruppe und die Infrastruktur diskutiert, da sie eine gewisse Basisfunktion in der Produkt- und Angebotsgestaltung haben. Aber auch die aktuelle Situation bzw. die Entwicklung des Radtourismus wurde auf nationaler und internationaler Ebene beleuchtet.

5 Radfahren im Winter

In den letzten Kapiteln wurde im Detail auf das Radfahren allgemein eingegangen und auch dessen touristische Wichtigkeit und das touristische Potential aufgezeigt. Alle diese Entwicklungen sind über die letzten Jahre und Jahrzehnte passiert. In diesem 5. Kapitel geht es primär um die zukünftige Entwicklung des Radfahrens im Tourismus, insbesondere im Winter.

5.1 Radfahren im Winter – erste Entwicklungen

Das Radfahren ist im Tourismus weltweit überwiegend auf wärmere Saisonen ausgelegt. Aufgrund der Klimaveränderungen dehnt sich die Fahrradsaison jedoch immer weiter aus. Unabhängig vom Tourismus machen erste Zahlen bereits deutlich, dass das Fahrrad auch im Winter zunehmend als Fortbewegungsmittel genutzt wird (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2015, S.4). In Österreich beispielsweise nutzen bereits vier von zehn Radfahrern*innen ihr Fahrrad auch in den Wintermonaten. Durch die Erkennung des Potentials dieser Entwicklung soll bis 2025 diese Zahl maßgeblich erhöht werden (VCÖ, 2018).

5.2 Potenziale

Klimawandel und demografischer Wandel

Die bereits erwähnten Klimaveränderungen unterstützen die Entwicklung zur Ganzjahresnutzung des Fahrrades. Dies zeigt sich deutlich an der Anzahl der Schneetage pro Jahr. In Österreich gibt es beispielsweise in 8 von 9 Landeshauptstädten jährlich weniger als 20 Schneetage (Tage mit einer Schneedecke > 1cm) (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2015, S.4-6). Aber auch die Durchschnittstemperaturen sind in den letzten Jahren angestiegen. Waren es im Jahr 1955 in Wien noch 8,9°C im Jahresdurchschnitt, sind es 2019 bereits 12,4°C (Stadt Wien, o.J.). Die folgende Abbildung

zeigt, dass sich die Durchschnittstemperatur zwar weltweit erhöht, aber insbesondere in Österreich überdurchschnittlich stark. Dabei stellt die violette Linie die weltweite Veränderung der Lufttemperatur dar und die rote Linie die von Österreich (ZAMG, 2020).

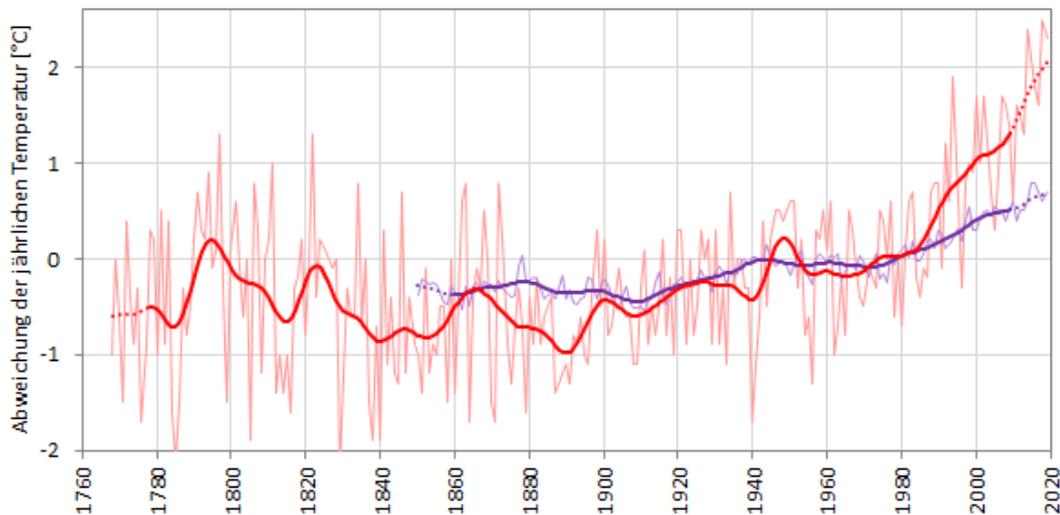


Abb. 6: Abweichung der jährlichen Lufttemperatur von 1760 bis 2020

Quelle: ZAMG. (2020). *Lufttemperatur—Erwärmung in Etappen*. Download von <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/informationsportal-klimawandel/klimavergangenheit/neoklima/lufttemperatur>

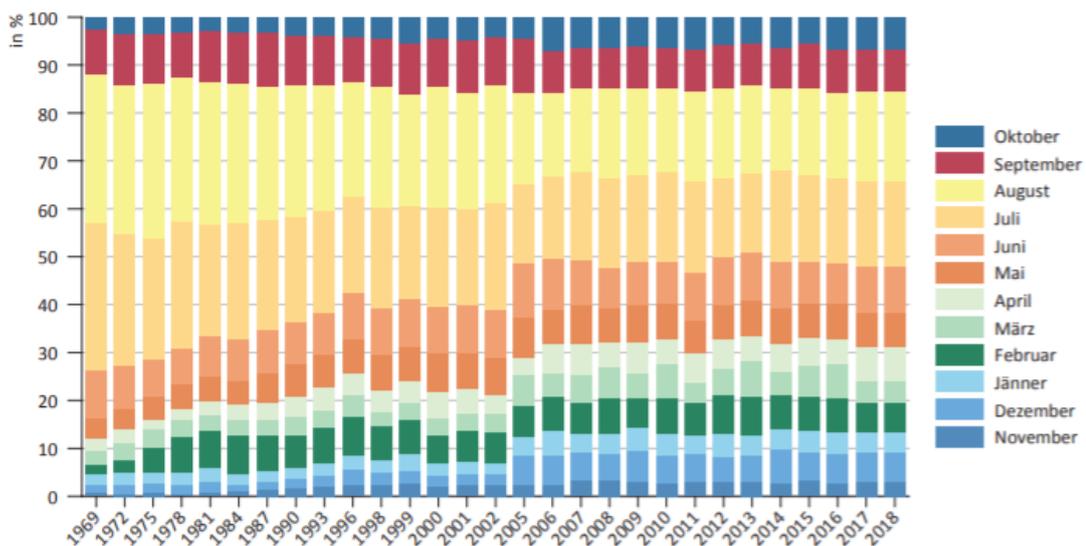
Neben den Klimaveränderungen sind es auch demografische Veränderungen, die den Tourismus beeinflussen. Erste holistische Studien zeigen, dass dem Skitourismus genau aufgrund dieser Veränderungen eine ungewisse Zukunft bevorsteht. Es ändern sich einerseits die klimatischen Bedingungen, aber auch die Generationen der Gäste verlagern sich. Die Generation der „Baby boomer“ wird zeitnah als eine der langjährigen Hauptzielgruppen der Skigebiete fehlen, die jüngeren Generationen verteilen sich mittlerweile auf eine breitere Angebotsvielfalt an sportlichen Aktivitäten. Diese Veränderungen haben bereits einige Anbieter*innen im Mittelmeerraum genutzt und ihre Destinationen beispielsweise mit Radurlaubsangeboten in den Zwischen- und Wintersaisons zu Ganzjahresdestinationen umstrukturiert (Bausch & Gartner, 2020, S. 2).

Veränderung der Hauptreisezeit

Als weiteres Potential wird die generelle Verteilung der Hauptreisezeiten aufgezeigt. Dafür wird ebenso das Land Österreich als Beispiel herangezogen. Anhand einer Auswertung der Statistik Austria wird deutlich, dass die Hauptreisezeit in Österreich das 3. Quartal (Juli – September) ist, gefolgt vom 2. Quartal (April – Juni). An dritter Stelle kommt das 4. Quartal

(Oktober – Dezember) und am wenigsten Reisende werden aktuell im 1. Quartal (Jänner – März) verzeichnet. Die folgende Abbildung (siehe Abb. 6) zeigt die Entwicklung der Hauptreisezeiten der letzten 50 Jahre auf. Hier wird über diesen langen Zeitraum klar veranschaulicht, dass vor allem die Hauptreisemonate (Juli und August) deutlich abnehmen und dass alle anderen Monate doch deutlich an Beliebtheit zugenommen haben (Statistik Austria, 2019).

Grafik 7: Haupturlaubsreisen 1969 bis 2018 – Reisesaison



Q: STATISTIK AUSTRIA

Abb. 7: Haupturlaubsreisen 1969 - 2018 – Reisesaison

Quelle: Statistik Austria. (2019). Urlaubs- und Geschäftsreisen 2018. Download von https://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/reisegewohnheiten/index.html

5.3 Herausforderungen

Veränderungen bringen neben Potentialen auch Herausforderungen mit sich. Bei der Ausweitung der Fahrradnutzung in die Wintersaison sind unterschiedliche Aspekte zu berücksichtigen, in erster Linie erhöhte Sicherheitsmaßnahmen (VCÖ, 2018).

In Bezug auf die Infrastruktur, Ausstattung und dem menschlichen Verhalten gibt es noch keine eigens für den Tourismus konzipierten Empfehlungen, da diese allgemein für die Benutzung des Fahrrades im Winter gelten. Jedoch ist hier anzumerken, dass je besser diese Komponenten der Witterung entsprechend angepasst werden, umso wahrscheinlicher ist

auch dass das Fahrradfahren im Winter angenommen und ausgeweitet wird (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2015, S. 1ff.).

Infrastruktur

Die Infrastruktur ist eine der wesentlichsten Faktoren, um die Fahrradnutzung im Winter zu ermöglichen. Dazu gehören in erster Linie befahrbare Strecken, nutzbare und sichere Abstellanlagen sowie eine entsprechende Ausleuchtung der Wege und Abstellanlagen (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2015, S. 33). Die folgenden Zahlen untermauern die hohe Relevanz einer sicheren Infrastruktur im Winter. In Wien nutzt bereits ein Viertel der Radfahrer*innen das ganze Jahr hindurch das Fahrrad. In den bereits mehrfach genannten Vorzeigestädten Kopenhagen und Amsterdam sind es knapp 80 % der Radfahrer*innen, die auch im Winter das Fahrrad bevorzugt nutzen (Mobilitätsagentur Wien GmbH, o.J.). Um diesen Erfolg zu erzielen, muss man auch wissen, dass beispielsweise in Kopenhagen die Schneeräumung der Radfahrwege an erster Stelle steht. Erst wenn diese geräumt sind, werden die Straßen für den KFZ-Verkehr von Schnee und Eis befreit. In den meisten Städten, die das Radfahren im Winter fördern, gibt es entsprechende Radstreckenkarten für den Winter. So erhalten Radfahrende einen Überblick, welche Strecken generell vom Winterdienst geräumt werden und wie oft, so auch in Graz (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2015). Daher ist es von großer Bedeutung, dass für vorhandene, aber auch geplante Infrastruktur ein entsprechendes Qualitätsmanagement eingerichtet wird (ADFC, 2017, S. 1ff.).

Informationsverbreitung und Motivation

Zusätzlich zu einer optimalen Infrastruktur bedarf es der Verbreitung wesentlicher Informationen zum Thema Radfahren im Winter. Dabei geht es um Inhalte über das verfügbare Streckennetz, die bereits erwähnten Informationen zum Winterdienst entlang des Streckennetzes, aber auch technische Anforderungen an die kalte Jahreszeit. Durch den Fortschritt in der Digitalisierung ist es beispielsweise möglich, den Räumstatus der Radwege live nachzuverfolgen. Dabei werden die Räumfahrzeuge mit GPS-Geräten ausgestattet und ermöglichen dadurch eine Echtzeitmeldung für alle Radfahrenden. Aber auch praktische

Tipps helfen und motivieren die Menschen zur Nutzung des Fahrrades (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2015, S.47).

Vermarktung

Das Marketing für eine Radroute, Raddestination oder einzelne Angebote im Radtourismus ist ein weiterer wesentlicher Faktor, der über Erfolg oder Misserfolg dessen entscheidet. Insbesondere bei Kooperationen mit mehreren Stakeholdern gilt es, eine zentrale Einheit mit der Vermarktung zu beauftragen und eine einheitliche Strategie zu verfolgen. Zur weiteren Verbreitung der entsprechenden Produkte empfiehlt es sich auch die entsprechende Marketingstrategie an überregionale Marketinginstanzen zu koppeln (ADFC, 2017, S.2-3). Ein entsprechendes Beispiel ist die im Kapitel 4.2. *Radfahren im Tourismus in Österreich* erwähnte Radfahrkampagne „*You like it? Bike it!*“ (Österreich Werbung, 2019).

In diesem Kapitel wurde das Thema Radfahren im Winter holistisch betrachtet. Dabei wurden erste Entwicklungen aufgezeigt, sowie Potentiale und Herausforderungen diskutiert.

6 Diskussion

In diesem Kapitel werden die Inhalte der vorhergehenden Kapitel zur Beantwortung der Forschungsfragen herangezogen und diskutiert. Weiters wird die Arbeit in ihrer Umsetzung evaluiert und der weiterführende Forschungsbedarf aufgezeigt.

6.1 Beantwortung der Forschungsfragen

Folgende Erkenntnisse konnten aus der Theorie gewonnen werden und stellen damit die Grundlage zur Beantwortung der Forschungsfragen dar.

Unterfrage 1:

Inwieweit wird das Fahrrad im Winter als Fortbewegungsmittel und für Freizeitaktivitäten genutzt und was gilt es dabei zu beachten?

Das Fahrrad als Fortbewegungsmittel und für Freizeitaktivitäten wird vermehrt über das ganze Jahr hindurch genutzt. Beispielsweise sind es in Kopenhagen und Amsterdam bereits um die 80% der Radfahrenden, in Wien 25% die auch im Winter auf das Fahrrad zurückgreifen. Diese Lücke zeigt unter anderem auch das hohe Potential zur Ausweitung der Fahrradnutzung auf das ganze Jahr in anderen Nationen. Dieses Potential und die Richtung dieser Entwicklung zur ganzjährigen Nutzung des Fahrrades, hängt einerseits mit den Klimaveränderungen zusammen. Andererseits wird durch Motivation und Informationsverbreitung beispielsweise versucht die Menschen zur Benützung ihres Fahrrades zu motivieren. Zusätzlich wird die Infrastruktur national (Österreich) wie international ausgebaut und durch ausreichende Wartung der Anlagen, insbesondere im Winter, sicher und nutzbar gemacht. Denn Sicherheit ist eines der größten Sorgen der Radfahrenden, bei welcher intensive Überzeugungsarbeit notwendig ist.

Unterfrage 2:

Welche Potentiale und Herausforderungen bringt die Ausweitung des Radfahrangebotes im Winter für den Tourismus?

Zu den Potentialen gehören zum einen klimatische und demografische Veränderungen, zum anderen die Veränderung der Hauptreisezeiten. Österreich gehört zu den Spitzenreitern bei der Erhöhung der Lufttemperatur. Waren es 1955 noch 8,9°C jahresdurchschnittliche Lufttemperatur, sind es 2019 bereits 12,4°C. Diese Entwicklung macht das Radfahren aufgrund höherer Temperaturen angenehmer. Aber durch die höheren Temperaturen bleibt auch der Schnee im Winter häufiger aus. Unter 20 Schneetage in 8 von 9 Landeshauptstädten entlasten nicht nur die Winterdienste, sie nehmen vor allem auch entsprechende Risikofaktoren durch verschneite Fahrbahnen. Aber auch die demografischen Veränderungen sind vielversprechend für eine Ausweitung von Radfahrangeboten. Laut einer Studie über die Zukunft des Skitourismus wurde neben den klimatischen Veränderungen genau dieser demografische Wandel festgestellt. Die Generation der „Baby boomer“ zählt zum Hauptklientel des Skitourismus. Die nachfolgenden Generationen legen vermehrt Wert auf eine Vielzahl an sportlichen Angeboten das ganze Jahr hindurch. Das bedeutet, dass die Veränderungen im Skitourismus als Chance für den Radtourismus gesehen werden können und hier mit entsprechenden Radfahrangeboten das Potential für den Radtourismus im Winter erhöht wird. Als weiteres Potential kann die Veränderung der Hauptreisezeiten genannt werden. Wenngleich die Sommermonate nach wie vor die

beliebtere Reisezeit sind, ist über einen Zeitraum von 50 Jahren, in Österreich, eine deutliche Verschiebung auf das ganze Jahr erkennbar. Das ist neben dem Potential für eine Ausweitung von Radfahrangeboten auch ein wichtiger Faktor für jetzige und zukünftige Ganzjahresdestinationen. Denn durch eine gleichmäßigere Verteilung der Touristen*innen über das ganze Jahr, haben Ganzjahresdestinationen einen breiteren Spielraum für Angebote und mehr wirtschaftliche Stabilität.

Zu den Herausforderungen zählen in erster Linie die Infrastruktur. Die Planung, der Ausbau, die Wartung und Pflege, insbesondere im Winter, sind zumeist nicht im alleinigen Entscheidungsraum der Tourismusbetriebe. Dazu gehören in erster Linie verkehrspolitische Entscheidungsträger*innen. Das macht die Umsetzung komplexer und langwieriger. Zudem ist es eine noch junge Entwicklung, die im Tourismus noch kaum Fuß gefasst hat. Daher gibt es auch wenig Erfahrungswerte. Auf internationaler Ebene nehmen sich erste Nationen zumindest ein Beispiel an Kopenhagen und Amsterdam, um das Fahrrad im Alltag populärer werden zu lassen und anschließend natürlich auch im Tourismus. Weitere Herausforderungen sind die Informations- und Motivationsverbreitung. Hier gilt es wesentliche Informationen zu Radstrecken, Sicherheitsinformationen, praktische Tipps und vielem mehr an die Bevölkerung zu bringen. Dies hängt direkt mit der Vermarktung der Angebote zusammen. Beispiele hierfür sind die aktuelle Radfahrkampagne in Österreich („*You like it? Bike it!*“). Auch wenn diese nicht auf das Radfahren im Winter fokussiert ist, geht es mehr um die Tatsache, dass mit Kampagnen an denen sich viele verschiedene Stakeholder beteiligen und gemeinsam daran arbeiten, eine Thematik an eine große Zielgruppe zu bringen, diese leichter erreichen und dadurch eine höhere Chance für einen Erfolg gegeben ist.

Hauptforschungsfrage:

Wie kann Radfahren im Winter einen Beitrag zur Attraktivierung von Ganzjahresdestinationen leisten?

Das Radfahren allgemein und auch der Radtourismus nehmen in Österreich sowie im internationalen Kontext stetig an Bedeutung zu. Zeitgleich verschieben sich die Hauptreisezeiten von der Hochsaison im Sommer auf Neben- und Wintersaison. Allein diese Faktoren stellen ein Potential zur Attraktivierung von Ganzjahresdestinationen mit Radfahrangeboten im Winter dar. Dazu kommt der demografische Wandel, wo deutlich wird, dass die folgenden Generationen mehr Wert auf Angebotsvielfalt legen und sich dadurch im Winter nicht nur auf typische Wintersportarten fokussieren. Diese

Zielgruppe kann durch neue Angebote im Winter direkt angesprochen werden. Im Zuge der Literaturrecherche wurde auch deutlich, dass sich viele Nationen mittlerweile mit dem Thema Radfahren auseinandersetzen und in Infrastruktur und Innovationen investieren. Sich hier als Destination frühzeitig einzubringen kann aufgrund von langwierigen Prozessen bei der Infrastrukturschaffung von Vorteil sein. Durch die Zusammenarbeit der unterschiedlichen Stakeholder einer Destination, eine gemeinsame Produkt- und Angebotsentwicklung, eine gemeinsame Vermarktungsstrategie und dadurch ein gemeinsamer Auftritt in der Öffentlichkeit kann der Auftritt einer gesamten Destination positiv beeinflusst werden. Zusammengefasst kann gesagt werden, dass die vielschichtigen Potentiale im Radtourismus definitiv erfolgsversprechend sind, vor allem aber auch umweltfreundlich.

6.2 Stärken und Schwächen der Arbeit

Diese Arbeit basiert zur Gänze auf Literaturrecherche. Dabei wurde das Thema Radfahren von Beginn an, mit dem historischen Abriss, ausgearbeitet. Sie dient als theoretische Grundlage für weitere Forschungstätigkeiten. Die Aufbereitung der Thematik von Grund auf, soll ein Verständnis über die Entwicklung von der Draisine bis hin zum heutigen E-Bike geben und vor allem die touristische Wichtigkeit dabei betonen. Aufgrund der Komplexität des Themas wurde dabei bewusst eine Auswahl an Themenschwerpunkten getroffen. Die verschiedenen Themenschwerpunkte wurden mit adäquaten Beispielen aus der Praxis untermauert. Hier hätte eine breitere Auswahl an Beispielen (z-B- Ländervergleich) einen zusätzlichen Nutzen dargestellt, dies hätte jedoch den Rahmen gesprengt.

6.3 Methoden- und Quellenkritik

In diesem Abschnitt wird die verwendete Methode reflektiert und kritisch hinterleuchtet.

Im Zuge der Literaturrecherche konnte ausreichend und vielfältige Literatur gefunden werden. Von Vorteil war dabei die Ergänzung der systematischen Literaturrecherche mit der Schnellballmethode. So konnte eine entsprechende Vielfalt an Literatur für diese Arbeit gesammelt werden. Die Literaturrecherche fand überwiegend online statt, da aufgrund der COVID-19 Bestimmungen zwischendurch kaum Bibliotheksbesuche möglich waren. In erster

Linie waren hier Bücher und Fachzeitschriften aus dem Bibliotheksbestand der FH JOANNEUM in Verwendung.

Bezüglich der Quellenkritik ist festzuhalten, dass der Radtourismus im Winter kaum erforscht ist und es dadurch noch wenig wissenschaftliche Inhalte gibt. Viele der Informationen werden aber von Statistik Austria bzw. Statista, der Österreich Werbung und den jeweiligen Bundesministerien zur Verfügung gestellt. Wenn auch nicht mit einem touristischen Fokus, waren sie für die Aufbereitung dieser Arbeit von Relevanz.

6.4 Weiterführender Forschungsbedarf

Im Laufe des Rechercheprozesses und der Erforschung der Thematik, ergaben sich weitere interessante Fragestellungen.

- **Wie denken die Stakeholder der Tourismusbranche über Radfahren im Winter zur Attraktivierung ihrer Angebote bzw. Betriebe?**

Die große Nachfrage im Radtourismus wurde mehrfach aufgezeigt in dieser Arbeit, aber wie denken die Stakeholder der Tourismusbranche darüber? Dies war kein Bestandteil dieser Arbeit. Es wäre aber für die Einschätzung der zukünftigen Entwicklung des Radtourismus von entsprechender Bedeutung.

Mit welcher Komplexität ist für den Planungs-, Entscheidungs-, Umsetzungs- und Vermarktungsprozess zu rechnen?

Destinationen an sich sind je nach Größe mit vielen Stakeholdern in ihrer Organisation gefordert, durch Projekte mit verkehrspolitischen Schwerpunkten (über Grenzen hinaus) würde sich dieser Aufwand vermehren. Vor allem in Bezug auf das Projektmanagement und die Aufgabenverteilung. Wer ist dann wofür zuständig und wer entscheidet was? Die Erforschung dieser Prozesse kann zur Erleichterung für weitere Projekte helfen.

Das vorletzte Kapitel führt alle gesammelten Informationen zusammen zur Beantwortung der zu Beginn formulierten Forschungsfragen. Anschließend wird die Vorgehensweise für diese Arbeit reflektiert und ein weiterer Forschungsbedarf aufgezeigt. Abschließend wird die Arbeit im letzten Kapitel zusammengefasst.

7 Conclusio

Das Radfahren erfreut sich zunehmender Popularität. Auch im Tourismus gehört es zu den aktuellen Trends des Aktivurlaubes. Aber nicht nur im Sommer, auch die Nebensaisonen erfreuen sich steigender Beliebtheit. Daraufhin stellte sich die Frage, warum das Radfahren nicht ganzjährig touristisch vermarkten. Anhand einer Literaturrecherche wurde daher der Fragestellung nachgegangen, wie man mit Radfahrangeboten im Winter, zur Attraktivierung von Ganzjahresdestinationen einen Beitrag leisten kann.

In Bezug auf die Ausweitung von Radurlaubsangeboten auf die Wintermonate konnten vielschichtige Potentiale sowie auch Herausforderungen eruiert werden. Zu den Potentialen gehören aktuelle Klimaveränderungen sowie demografische Entwicklungen. Aber auch die Verteilung der Hauptreisezeiten auf das ganze Jahr stellt ein eindeutiges Potential für Ganzjahresdestinationen dar. All diese Entwicklungen eröffnen Möglichkeiten für neue Produkte und Angebote über das ganze Jahr verteilt. Zudem investieren immer mehr Länder in den Ausbau der Infrastruktur und in die Informations- und Motivationsverbreitung. Denn neben positiven Effekten auf die Gesundheit der Menschen, ist es auch aus verkehrspolitischer Sicht wichtig alternative Fortbewegungsmittel zu fördern und dadurch den Umweltschutz zu forcieren. Auch wenn es in erster Linie um Potenziale und Möglichkeiten zur Attraktivierung von Ganzjahresdestinationen geht, stellt eine Veränderung eines Systems auch eine Herausforderung dar. Dazu gehören in erster Linie der bereits erwähnte Ausbau der Infrastruktur, sowie auch die Informations- und Motivationsverbreitung. Denn es muss bedacht werden, dass eine Vielzahl an Stakeholdern (je nach Größe der Destination) in den Planungs-, Entscheidungs-, Umsetzungs- und Vermarktungsprozess involviert ist.

Aber zusammengefasst zeigt die Arbeit eindeutig auf, dass der Radtourismus einen Markt mit Chancen darstellt, welche genutzt werden sollten. Denn immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad bereits das ganze Jahr über als Fortbewegungs- und Transportmittel oder als Sportgerät. Somit ist die Bereitschaft der Nutzung in der kälteren Jahreszeit gegeben, es fehlen aktuell nur entsprechende touristische Angebote. Weiterführend wäre es von Vorteil herauszufinden wie unterschiedliche Stakeholder von Ganzjahresdestinationen darüber denken und welche Angebote und Produkte sie sich vorstellen können. Aber auch die Beleuchtung des Projektmanagementprozesses von der Planung bis zur Umsetzung von

derartigen neuen Entwicklungsprozessen könnte weiter erforscht werden. Daraus kann ein Leitfaden erstellt werden, der als Leitfaden für andere Destinationen zur Verfügung steht.

8 Literaturverzeichnis

- ADFC. (2017). *Checkliste: Bedingungen für die Entwicklung und Vermarktung touristischer Radrouten*. Download von https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Positionspapiere/ADFC_Checkliste_touristische_Radrouten.pdf
- ADFC. (2018). *So geht Verkehrswende-Infrastrukturelemente für den Radverkehr*. Download von https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Politik_und_Verwaltung/Download/adfc_radverkehr_infrastruktur_2019_sw_web.pdf
- ADFC. (2019). *ADFC-Radreiseanalyse 2019*. Download von <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2019/>
- ADFC. (2020). *ADFC-Radreiseanalyse 2020*. Download von <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2020/>
- Bakogiannis, E., Siti, M., Kyriakidis, C., & Christodouloupoulou, G. (2016). *Research review on cycle tourism and the potential promotion of sustainable mobility. Initial implementations in Greece*. Download von <https://bakogiannis.eu/images/publications/4.6/4.6.15.pdf>
- Bausch, T., & Gartner, W. C. (2020). Winter tourism in the European Alps: Is a new paradigm needed? *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 31. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jort.2020.100297>
- Bopp, M., Sims, D. & Piatkowski, D. (2018). Chapter 1 - The Bicycle: A Technological and Social History. *Bicycling for Transportation*, S1-19. doi: <https://doi.org/10.1016/B978-0-12-812642-4.00001-5>
- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. (2015). *Masterplan Radfahren 2015-2025* (S. 48). Download von https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/radfahren/masterplan_RF_2025.html
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. (2015). *Radfahren im Winter*. Download von https://www.bmk.gv.at/themen/fuss_radverkehr/publikationen/radfahrenimwinter.html
- Bundesministerium für Verkehr, Innovationen und Technologie. (2017). *Österreich unterwegs mit dem Fahrrad*. Download von https://www.bmk.gv.at/themen/fuss_radverkehr/publikationen/ou_fahrrad.html

- Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend. (2012). *Mit dem Rad durch Österreich—Leitfaden zur Optimierung von Radrouten für den Tourismus*. Download von https://www.decorum-kommunikation.de/pdf/Leitfaden_Radrouten_web_0204.pdf
- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. (2009). *Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland*. Download von https://bw.tourismusnetzwerk.info/wp-content/uploads/2017/08/Grundlagenuntersuchung_Fahrradtourismus_Langfassung.pdf
- Coban, G., & Yildiz, O. S. (2019). Developing a destination management model: Case of Cappadocia. *Tourism Management Perspectives*, 30, 117–128. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2019.02.012>
- De Oliveira Neves, J. & Esperanca, J. (2012). Bike usage and cycle tourism: The pattern of portuguese associated bike riders. In *Book of Proceedings Vol. 1—International conference of tourism & Management studies*. Download von https://scholar.google.com/scholar?hl=de&as_sdt=0,5&qsp=2&q=bike+usage+cycl+e+tourism&qst=br
- Dreyer, A. (2012). Radfahren im System des Tourismus. In Dreyer, A., Mühlnickel, R. & Miglbauer, E. (Hg.), *Radtourismus: Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven*. München: Oldenbourg Verlag.
- Dreyer, A., & Krüger, A. (2018). *Sporttourismus: Management- und Marketing-Handbuch*. Walter de Gruyter GmbH & Co KG.
- Ecker, N. (2016). *Radfahren ist gesund*. Download von <https://www.minimed.at/medizinische-themen/bewegungsapparat/radfahren/>
- European Cyclist's Federation (ECF). (2017). *EU CYCLING STRATEGY*. Download von https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf
- European Cyclist's Federation (ECF). (2018). *The benefits of cycling—Unlocking their potential for Europe*. Download von <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>
- European Cyclist's Federation (ECF). (2020). *EuroVelo—The European cycle route network PRESS KIT*. Download von https://pro.eurovelo.com/download/document/EV-PressKit2020-final_pdf.pdf

- Eurostat. (2020). *Reiseziele-Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben für Touristen, 2018*. Download von https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Tourism_statistics/de
- Félix, R., Cambra, P., & Moura, F. (2020). Build it and give 'em bikes, and they will come: The effects of cycling infrastructure and bike-sharing system in Lisbon. *Case Studies on Transport Policy*, 8(2), 672–682. doi: <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2020.03.002>
- Fishman, E. (2016). Cycling as transport. *Transport Reviews*, 36(1), 1–8. doi: <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1114271>
- Han, H., Lho, L. H., Al-Ansi, A., & Yu, J. (2020). Cycling tourism: A perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 162–164. doi: <https://doi.org/10.1108/TR-06-2019-0268>
- Hung, N. B., & Lim, O. (2020). A review of history, development, design and research of electric bicycles. *Applied Energy*, 260, 114323. doi: <https://doi.org/10.1016/j.apenergy.2019.114323>
- Kaplan, S., Manca, F., Nielsen, T. & Prato, C. (2015). Intentions to use bike-sharing for holiday cycling: An application of the Theory of Planned Behavior. *Tourism Management*, Vol. 47, S. 34-36. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.08.017>
- Kratz, L. (2001). *Die Geschichte des Fahrrades und die Auswirkungen auf den Zeitgeist—Und Tendenzen der Verkehrspolitik in Deutschland und der ganzen Welt*. Hamburg.
- Kulke, U. (2015). Milliardenmarkt: „Radurlauber setzen so viel um wie Kreuzfahrer“. *DIE WELT*. Download von <https://www.welt.de/reise/nah/article144615042/Radurlauber-setzen-so-viel-um-wie-Kreuzfahrer.html>
- Michailidou, A. V., Vlachokostas, C., & Moussiopoulos, N. (2016). Interactions between climate change and the tourism sector: Multiple-criteria decision analysis to assess mitigation and adaptation options in tourism areas. *Tourism Management*, 55, 1–12. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.01.010>
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (o.J.). *Winterradeln*. Download von <https://www.fahrradwien.at/tipps-und-regeln/winterradeln/>
- Navío-Marco, J., Ruiz-Gómez, L. M., & Sevilla-Sevilla, C. (2018). Progress in information technology and tourism management: 30 years on and 20 years after the internet - Revisiting Buhalis & Law's landmark study about eTourism. *Tourism Management*, 69, 460–470. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.06.002>

Nitsche, B. (2012). Radwandern im ländlichen Raum am Beispiel des Landes Brandenburg. In: Rein H., Schuler A. (eds), *Tourismus im ländlichen Raum*. S.207-221. Wiesbaden: Gabler Verlag.

Österreich Werbung. (2019). *Rad-Kampagne „You like it? Bike it!“ geht in Verlängerung*. Download von <https://www.austriatourism.com/presse/2019/rad-kampagne-you-like-it-bike-it-geht-in-verlaengerung/#:~:text=Mit%20dem%20Slogan%20%E2%80%9EYou%20like,Landes tourismusorganisationen%20f%C3%BCr%20Radurlaub%20in%20%C3%96sterreich.>

Österreich Werbung. (2019.). *Radurlauber in Österreich (Sommer 2018)*. Download von <https://www.austriatourism.com/tourismusforschung/studien-und-berichte/radurlauber-in-oesterreich-sommer-2018/>

Österreich Werbung. (2019). Radland Österreich. *Bulletin, 01/2019*. Download von https://www.austriatourism.com/fileadmin/user_upload/Media_Library/Bilder_Videos/Presse/bulletin/bulletin_2019_eins/bulletin_1-2019.pdf

Pechlaner, H., Volgger, M., Demetz, M., Scuttari, A., Innerhofer, E., Lun, L., et al. (2017). *Zukunft Tourismus Südtirol 2030*. Download von http://webfolder.eurac.edu/EURAC/Publications/Institutes/mount/regdev/170526_Report_DE.pdf

Pucher, J., & Buehler, R. (2017). Cycling towards a more sustainable transport future. *Transport Reviews*, 37(6), 689–694. doi: <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1340234>

Qiu, L.-Y., & He, L.-Y. (2018). Bike Sharing and the Economy, the Environment, and Health-Related Externalities. *Sustainability*, 10(4), 1145. doi: <https://doi.org/10.3390/su10041145>

Richins, H., & Hull, J. (2016). *Mountain Tourism: Experiences, Communities, Environments and Sustainable Futures*. doi: [10.1079/9781780644608.0000](https://doi.org/10.1079/9781780644608.0000)

Schwedes, O., Canzler, W., & Knie, A. (2016). *Handbuch Verkehrspolitik*. Springer Fachmedien Wiesbaden.

Scott, D., Hall, C. M., & Gössling, S. (2019). Global tourism vulnerability to climate change. *Annals of Tourism Research*, 77, 49–61. doi: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.05.007>

Shaheen, S. A., Martin, E. W., Cohen, A. P., Chan, N. D., & Pogodzinski, M. (2014). Public Bikesharing in North America During a Period of Rapid Expansion: Understanding Business Models, Industry Trends & User Impacts, *MTI Report 12-29*. 236. Download von <https://transweb.sjsu.edu/sites/default/files/1131-public-bikesharing-business-models-trends-impacts-brief.pdf>

Sport. (o. J.). Download von <https://brockhaus.at/ecs/enzy/article/sport>

Stadt Wien. (o.J.). *Lufttemperatur in Wien 1955 bis 2019*. Download von <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/temperatur-zr.html>

Statista. (2019). *E-bikes - market size worldwide 2017 & 2025*. Download von <https://www.statista.com/statistics/674381/size-global-market-electric-bicycles/>

Statista. (2020). *Städte mit der höchsten Fahrradnutzung weltweit in 2019*. Download von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1039717/umfrage/ausgewaehlte-staedte-mit-hoechster-fahrradnutzung/>

Statista. (2020). *Absatz von E-Bikes in Österreich 2019*. Download von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/435607/umfrage/absatz-von-e-bikes-in-oesterreich/>

Statistik Austria. (2019). *Urlaubs- und Geschäftsreisen 2018*. Download von https://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/reisegewohnheiten/index.html

Statistik Austria. (2019). *Tourismus in Zahlen 2018*. Download von https://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/index.html

Untersteiner, J. (2015). Die Destination. In J. Untersteiner (Hg.), „*Service Design*“ in *touristischen Destinationen: Gästeorientierte Produktentwicklung mit Service Design* (S. 7–22). Springer Fachmedien. doi: https://doi.org/10.1007/978-3-658-08063-1_2

UNWTO. (2020). UNWTO World Tourism Barometer and Statistical Annex, January 2020. *UNWTO World Tourism Barometer*, 18(1), 1–48. doi: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/wtobarometereng.2020.18.1.1>

- Van Waes, A., Farla, J. & Raven, R. (2020). Why do companies' institutional strategies differ across cities? A cross-case analysis of bike sharing in Shanghai & Amsterdam. *Environmental Innovation and Societal Transitions* (36), S.151-163. doi: <https://doi.org/10.1016/j.eist.2020.06.002>
- VCÖ. (2018). *In Österreich fahren immer mehr das ganze Jahr mit Fahrrad – Tipps zum Radfahren im Winter*. Download von <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/in-oesterreich-fahren-immer-mehr-das-ganze-jahr-mit-fahrrad-tipps-zum-radfahren-im-winter>
- VCÖ. (2019). *Aktive Mobilität als Säule der Mobilitätswende* (Mobilität mit Zukunft, S. 36) [VCÖ-Schriftenreihe]. VCÖ.
- Vedel, S. E., Jacobsen, J. B., & Skov-Petersen, H. (2017). Bicyclists' preferences for route characteristics and crowding in Copenhagen – A choice experiment study of commuters. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 100, 53–64. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.04.006>
- UNWTO. (2020). UNWTO World Tourism Barometer and Statistical Annex, January 2020. *UNWTO World Tourism Barometer*, 18(1), 1–48. doi: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/wtobarometereng.2020.18.1.1>
- ZAMG. (2020). *Lufttemperatur—Erwärmung in Etappen*. Download von <https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/informationsportal-klimawandel/klimavergangenheit/neoklima/lufttemperatur>

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Einfluss von Radfahren auf den menschlichen Körper

Quelle: eigene Darstellung basierend auf Ecker, N. (2016). *Radfahren ist gesund*.
Download von <https://www.minimed.at/medizinische-themen/bewegungsapparat/radfahren/>..... 13

Abb. 2: Differenzierung Radfahren und Tourismus

Quelle: Dreyer, A. (2012). Radfahren im System des Tourismus. In Dreyer, A., Mühlhnickel, R. & Miglbauer, E. (Hg.), *Radtourismus: Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven*. München: Oldenbourg Verlag. 15

Abb. 3: Typologien von Radfahrer*innen im Tourismus

Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie. (2009).
Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland. Download von
https://bw.tourismusnetzwerk.info/wp-content/uploads/2017/08/Grundlagenuntersuchung_Fahrradtourismus_Langfassung.pdf..... 23

Abb. 4: Radtourismus in Österreich

Quelle: Österreich Werbung. (2019.). *Radurlauber in Österreich (Sommer 2018)*.
Download von <https://www.austriatourism.com/tourismusforschung/studien-und-berichte/radurlauber-in-oesterreich-sommer-2018/> 25

Abb. 5: Entwicklung des Radtourismus in Deutschland von 2014 bis 2018

Quelle: ADFC. (2019). ADFC-Radreiseanalyse 2019. Download von
<https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2019/> 27

Abb. 6: Abweichung der jährlichen Lufttemperatur von 1760 bis 2020

Quelle: ZAMG. (2020). *Lufttemperatur—Erwärmung in Etappen*. Download von
<https://www.zamg.ac.at/cms/de/klima/informationsportal-klimawandel/klimavergangenheit/neoklima/lufttemperatur>..... 29

Abb. 7: Haupturlaubsreisen 1969 - 2018 – Reisesaison

Quelle: Statistik Austria. (2019). *Urlaubs- und Geschäftsreisen 2018*. Download von
https://www.statistik.at/web_de/statistiken/wirtschaft/tourismus/reisegewohnheiten/index.html..... 30