absolutGPS

Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“

Ergebnisbericht

Impressum

Auftraggeber

REGIONALE 2025 Agentur GmbH
An der Gohrsmühle 25
51465 Bergisch Gladbach

Rheinisch-Bergischer Kreis
Amt für Mobilität, Klimaschutz und regionale Projekte
Am Rübezahlwald 7
51469 Bergisch Gladbach

Rhein-Sieg-Kreis
Stabsstelle Verkehr und Mobilität
Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg

Oberbergischer Kreis
Amt für Planung, Entwicklung und Mobilität
Karlstraße 14–16
51643 Gummersbach

Projektpartner

Erarbeitung, Gestaltung und Satz

absolutGPS
c/o geoSports-Tec GmbH
Christianstraße 1, 04105 Leipzig
Tel.: +49 341 39281107
mail@absolut-gps.com
www.absolut-gps.com

Leipzig, 16. Januar 2023

Inhalt

Impressum **1**

Inhalt **1**

Abbildungen **2**

Tabellen **2**

1. Projekthintergrund **3**

2. Regionales Radwegekonzept **7**

2.1. Projektbearbeitung 7

2.2. Bestehende Daten und Konzepte 7

2.3. Bestandsanalyse 8

2.4. Planung und Validierung des Wegenetzes 11

2.5. Ergebnis regionales Radwegenetz 14

2.6. Befahrung und Vorbereitung der Umsetzung 16

2.7. Umgang mit den Ergebnissen 20

3. Freizeitradfahren **21**

3.1. Grundlagen der Projektbearbeitung 21

3.2. Trendbriefing Radtourismus 21

3.3. Zielgruppen im Radtourismus 25

3.4. Bestandsanalyse 29

3.5. Besuchermanagement 33

3.6. Angebotsentwicklung 39

3.7. Handlungsempfehlungen für die künftige Entwicklung 47

4. Fazit und Ausblick **50**

Quellen- und Literaturverzeichnis **52**

Anlagen **53**

Anlage 1: Im Beteiligungsverfahren berücksichtigten Institutionen 53

Anlage 2: Zielgruppen-Steckbriefe 56

Anlage 3: Such- und Moderationsräume 60

Abbildungen

Abbildung 1. Kommunen im Projektgebiet Bergisches RheinLand 3
Abbildung 2. Modal Split 2017 im Bergischen RheinLand 3
Abbildung 3. Bestand Radverkehrsnetz und Knotenpunktsystem 9
Abbildung 4. Heatmap Gewerbestandorte und Arbeitsplätze 10
Abbildung 5. Kartierung möglicher Pendlerstrecken zur Ableitung erwartbarer Volumina 10
Abbildung 6. Dichte der Pendlerverflechtungen als Heatmap für die Gebietskulisse 10
Abbildung 7. Klassifizierung der Kommunen in Zentren 11
Abbildung 8. Luftlinienplan 12
Abbildung 9. Grobplanung mit Netzlücken auf Basis der Analyse von Pendlerverflechtungen 12
Abbildung 10. Finale Planung des Regionalen Radwegenetzes 15
Abbildung 11. Baulastträgerschaft der bei der Befahrung identifizierten Umsetzungsempfehlungen 16
Abbildung 12. Bestehende Radinfrastruktur und laufende Planungen 18
Abbildung 13. Megatrends und ihre Subtrends mit Bedeutung für den Aktivtourismus 22
Abbildung 14. Markentrichter Bergisches Land 27
Abbildung 15. Zielgruppen-Segmente im Mountainbike-Tourismus 28
Abbildung 16. Vorlieben für Mountainbike-Infrastruktur 28
Abbildung 17. Zur Tourenplanung genutzte Medien 29
Abbildung 18. Ebenen im Besuchermanagement 33
Abbildung 19. Schwerpunktgebiete von Konflikten 37
Abbildung 20. Suchräume für die Zielgruppen Tourenrad, Rennrad und Gravelbike 41
Abbildung 21. Bestand an Mountainbike-Anlagen im Bergischen RheinLand und Umgebung 46

Tabellen

Tabelle 1. Zentrale Kennziffern zum Regionalen Radwegenetz 14
Tabelle 2. Attraktivität von Mountainbike-Infrastruktur für einzelne Segmente 45

1. Projekthintergrund

Im Rahmen der REGIONALE 2025 Bergisches RheinLand haben sich der Oberbergische Kreis, der Rheinisch-Bergische Kreis und der östliche Rhein-Sieg-Kreis (s. Abbildung 1) zusammengeschlossen, um konkrete Projekte in verschiedenen Handlungsfeldern umzusetzen. Damit sollen zukunftsweisende Veränderungen für die Region angestoßen werden.

Abbildung 1. Kommunen im Projektgebiet Bergisches RheinLand
Quelle: absolutGPS 2021

Eines der Handlungsfelder der REGIONALE 2025 ist die Mobilität. Derzeit ist der Pkw das meistgenutzte Verkehrsmittel im Bergischen RheinLand. Topografie, Siedlungsstruktur, teilweise fehlende Alternativen und eine gut ausgebaute Pkw-Infrastruktur fördern das auf den Individualverkehr orientierte Nutzerverhalten. Die Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand befindet sich – so wie das Radfahren an sich – seit den letzten Jahren im Aufschwung und bedarf zum Aufbau und zur Ertüchtigung eines leistungsfähigen Netzes gezielter Verbesserungsmaßnahmen. Dies gilt sowohl für den Alltags- als auch den touristischen sowie den Freizeitradverkehr.

Eine große Herausforderung für den Radverkehr stellen die kleinteilige Siedlungsstruktur sowie die Topografie im Bergischen RheinLand dar. Letztere erschwert zum einen den Bau neuer Infrastruktur, zum anderen aber auch das Radfahren selbst. Bisher zeigt der Raum größere Lücken in der Radwegeinfrastruktur auf. Einrichtungen der Daseinsvorsorge sind in den Siedlungen außerhalb der Hauptorte selten innerhalb von 15 Minuten mit dem (unmotorisierten) Fahrrad bzw. zu Fuß zu erreichen.[1] Entsprechend liegt der Anteil des Fahrrads am Modal Split im Bergischen RheinLand aktuell bei vier Prozent (s. Abbildung 2), in einigen Kommunen sogar noch darunter.[2]

Das Pedelec wird immer wichtiger und bietet für den Radverkehr im Bergischen RheinLand ein hohes Potenzial. Mit Blick auf die Topografie ergeben sich mit zunehmender Verbreitung und Beliebtheit neue Möglichkeiten der Mobilität, vor allem in Bezug auf Verlagerungspotenziale vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr.

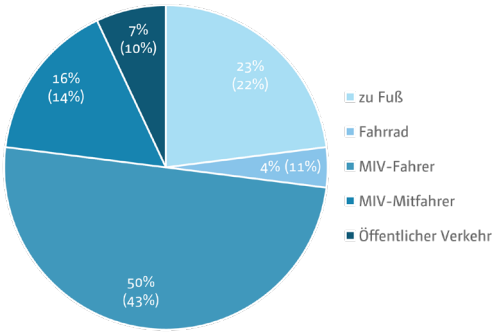


Abbildung 2. Modal Split 2017 im Bergischen RheinLand
In Klammern: Vergleichswert Nordrhein-Westfalen
Quelle: REGIONALE 2025 Agentur GmbH (2021), S. 14

[1] REGIONALE 2025 Agentur GmbH (2021)

[2] Ebd. und Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018)

Zu den Leitlinien der REGIONALE 2025 gehören der Ausbau und die Qualifizierung der Fahrradinfrastruktur. Ziel ist es, das Fahrradfahren besonders im Alltag attraktiver zu machen und so zur Erhöhung des Fahrradanteils am Modal Split beizutragen. Das hohe Nutzeraufkommen der in den letzten Jahren entstandenen hochwertigen Bahntrassen-Radwege, des teileröffneten Agger-Sülz-Radweges sowie des Sieg-Radweges zeigen erfolgreiche Wege der Mehrfachnutzung auch für den Alltagsverkehr auf. Ebenso sind gut ausgebaute Radverbindungen nötig, um die Infrastruktur für bestehende Projekte wie Mobilstationen oder Fahrrad- bzw. E-Bike-Verleihsysteme vorzuhalten.

Das Bergische RheinLand ist ein landschaftlich attraktiver Raum, der Naherholung für die Bevölkerung und Gäste bietet. Der Raum ist vor allem für Gäste aus der Region (Rheinschiene, Bergisches Städtedreieck, Ruhrgebiet) interessant und hat vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie an Bedeutung insbesondere für Kurzurlaube gewonnen. Ein wesentlicher Bestandteil der Freizeitangebote sind qualitativ hochwertige Wander- und Radwege. Gleichzeitig besteht hinsichtlich des Angebots für Radfahrende noch ungenutztes Potenzial. Insbesondere aus dem Nutzungsdruck, der fehlenden spezifischen Radinfrastruktur und den unterschiedlichen Nutzergruppen im Raum ergeben sich Konflikte (z. B. inoffizielle MTB-Trails).

Mit Beginn der REGIONALE 2025 im Bergischen RheinLand haben die drei beteiligten Kreise eine Basiserfassung der regionalen Radwegeinfrastruktur durchgeführt. Diese interne Arbeitsgrundlage bildet die Ausgangslage für eine systematische Dokumentation und Aufbereitung.[3] Mit Blick auf die touristischen Angebote für Radfahrende wurde eine Bestandsaufnahme in Textform bereits durch die touristische Dachorganisation Naturarena Bergisches Land GmbH (Das Bergische) angefertigt. Hier zeigt sich, dass bereits heute einige Angebote für die Segmente Touren- und Rennrad vorhanden sind. Im vorliegenden Konzept wird daher das Thema Mountainbike tiefgehend beleuchtet, das im Bergischen RheinLand konfliktträchtiger ist als Touren- oder Rennradfahren und daher einer besonderen Betrachtung bedarf. Im Jahr 2019 sind im Zuge einer „Basiserfassung Rad“ erste Entwürfe für ein regionales Radwegenetz durch die Kreise und die REGIONALE 2025 Agentur (Zielnetze „Freizeit“ und „Alltag“) erarbeitet worden.

Das vorliegende Konzept knüpft direkt an diese Vorarbeiten an. Dafür wurde die Basiserfassung ergänzt und aufbereitet sowie der Entwurf des regionalen Radwegenetzes aus verkehrsplanerischer Sicht überprüft. Das Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“ ist insgesamt eingebettet in die Zielsetzungen aus den folgenden Untersuchungen und Konzepten:

- Grundlagenuntersuchung Mobilität zum Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn[4],
- Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis[5],
- Integriertes Mobilitätskonzept Rhein-Wupper,
- Strategiepapier Mobilität der REGIONALE 2025 Bergisches RheinLand,
- laufende Radwegeplanungen wie bspw. der Agger-Sülz-Radweg oder die RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen,
- vom Regionalrat der Bezirksregierung Köln beschlossene Prioritätenliste zum Bau von Radwegen an Landesstraßen,
- bestehende kommunale und interkommunale Radwegeplanungen und Mobilitätskonzepte in der Gebietskulisse sowie der benachbarten Städte und Kreise sowie
- Dachkonzept/Masterplan Bergisches Radfahrland der Naturarena Bergisches Land.

Vor dem beschriebenen Hintergrund wurde für das Bergische RheinLand das vorliegende Konzept erstellt, das als Arbeitsgrundlage für den Ausbau und die Qualifizierung der regionalen Fahrradinfrastruktur dient. Dabei wurden zwei Handlungsebenen festgelegt und in Beziehung gesetzt. Für beide Ebenen wurden Teilkonzepte erarbeitet.

[3] https://www.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=cc200570e74c4c98bb93f96edef6def1

[4] Region Köln/Bonn e. V. und Nahverkehr Rheinland GmbH (2018)

[5] Rheinisch-Bergischer Kreis (2019)

Handlungsebene 1: Regionales Radwegenetz

Ein durchgängiges und sicheres regionales Radwegenetz ist Grundvoraussetzung für die Stärkung der Fahrradnutzung im Bergischen RheinLand. Bei der datengestützten Entwicklung einer entsprechenden Planung auf Basis der räumlichen und funktionalen Zusammenhänge standen folgende Fragestellungen im Fokus:

- Können relevante regionale Zielpunkte mit den im Entwurf des regionalen Radwegenetzes vorliegenden Verbindungen erreicht werden? Wo müssen Verbindungen ergänzt werden?
- Welche Maßnahmen im Ausbau und der Qualifizierung der Routen sind insbesondere mit Blick auf Durchgängigkeit, Sicherheit und Ausstattung notwendig?
- Wie kann eine schrittweise Umsetzung erfolgen?
- Wo bestehen sinnvolle Verknüpfungen zu Mobilstationen und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), um Multimodalität innerhalb des Umweltverbunds zu ermöglichen?

Zudem wurden Nachholbedarfe beim Ausbau der Fahrradinfrastruktur herausgearbeitet. Nicht zuletzt dient das Konzept als Hilfe bei der Entwicklung und Auswahl von Projekten für den Qualifizierungsprozess der REGIONALE 2025.

Aus dem Radwegenetz wurden zentrale Achsen herausgearbeitet. Dabei wurden insbesondere relevante Ziel- (z. B. Versorgungszentren, große Unternehmen) und Umstiegspunkte (insb. ÖPNV) berücksichtigt. Die Erreichbarkeit von Freizeitangeboten sowie die landschaftliche Attraktivität der Radwege wurden ebenfalls einbezogen, um Synergien mit dem Teilkonzept Freizeitradfahren zu erzielen.

Das Konzept dient als Grundlage, um den Ausbau und die Qualifizierung der Fahrradinfrastruktur gezielt an den richtigen Strecken und nach einer prioritären Bewertung baulich umzusetzen. Während derzeit eher einzelne Teilstücke von Politik, Verwaltungen und Bürgerschaft diskutiert werden, soll eine regionale Konzeption dabei helfen, zukünftig einzelne Strecken und Projekte in Relation zu einem regionalen Netz betrachten zu können.

Handlungsebene 2: Freizeitradfahren

Zukünftig sollen neue Angebote für Radfahrende entstehen, um ungenutzte Potenziale des Radfahrens für Erholung und Tourismus zu heben. Bestehende Nutzungskonflikte, insbesondere im Bereich Mountainbiking, sollen vor allem durch Lenkungsmaßnahmen gelöst werden. Hierbei standen folgende Fragen im Zentrum:

- Welche Zielgruppen (z. B. Familien, Mountainbikende, Rennradfahrende, Gravelbikende, Tourenradfahrende) sollten sinnvollerweise durch ggf. neue Radfahrangebote im Bergischen RheinLand angesprochen werden?
- Welche thematischen Schwerpunkte können genutzt werden, um das Bergische RheinLand als „Bergisches FahrradLand“ und Teil der Radregion Rheinland zu profilieren?
- Welche neuen infrastrukturellen Angebote oder Lenkungsmaßnahmen (z. B. Themenradwege, Trailparks, Beschilderungen) ergeben sich daraus?
- Wo können innerhalb des bestehenden sowie des im Teilkonzept „Regionales Radwegenetz“ definierten Wegenetzes Themenrouten entwickelt und vermarktet werden?
- Wo bestehen Konfliktbereiche zwischen bspw. Mountainbikenden und Forstwirtschaft, Jagd, Naturschutz, Wandernden? Wo sind welche Lösungen zur Lenkung empfehlenswert?
- Wo bestehen Anknüpfungspunkte zu Routen bzw. Angeboten der Nachbarregionen?

Das Konzept gibt Empfehlungen, welche Angebote und Lenkungsmaßnahmen im Freizeitradfahren die Erholungs- und Tourismusfunktion der Region stärken können bzw. für eine Attraktivierung notwendig sind. Es bildet die Grundlage, um künftig einzelne Projekte ableiten zu können. Vor diesem Hintergrund wurden verschiedene Zielgruppen (Rennrad- und Tourenfahrende, Mountain- und Gravelbikende) sowie touristische Besonderheiten des Bergischen RheinLands identifiziert, um diese künftig verstärkt zu berücksichtigen und mit dem Thema Radfahren in Relation zu setzen.

Ganzheitliches Beteiligungsverfahren

Von Anfang an wurde bei der Bearbeitung auf eine intensive Kommunikation mit relevanten lokalen und regionalen Akteuren Wert gelegt, um Ergebnisse auf eine im Kern abgestimmte und von allen vor Ort getragene Basis zu stellen. Ein zentrales Element waren hierbei fünf Workshops, zu denen einerseits über aktuelle Entwicklungen informiert sowie andererseits wichtige Planungsschritte und Entscheidungen abgestimmt wurden. Alle Workshops fanden als digitale Veranstaltungen statt. Eine Übersicht über die eingeladenen Institutionen findet sich in Anlage 1.

Workshops in Handlungsebene 1: Regionales Radwegenetz

- Workshop „Bestandsanalyse“ (19.5.2021): Erläuterung der Rahmenbedingungen und des Projektteams; Darstellung des Status quo und der Ergebnisse der Bestandsanalyse; Austausch
- Workshop „Grobplanung regionales Radwegenetz“ (1.7.2021): Überblick zum Projektstatus; Vorstellung der Grobplanung des Regionalen Radwegenetzes; Austausch zu den Planungen
- Workshop „Feinplanung regionales Radwegenetz“ (11.10.2021): Überblick zum Projektstatus; Vorstellung der Feinplanung des regionalen Radwegenetzes; Austausch zu den Planungen

Workshops in Handlungsebene 2: Freizeitradfahren

- Workshop „Freizeitangebote und Themenrouten“ (1.7.2021): Überblick zum Projektstatus; Einführung Radtourismus; Werkstattphase zur Definition (über-)regional bedeutsamer touristischer Sehenswürdigkeiten sowie möglicher Themenschwerpunkte für die Vermarktung
- Workshop „Besucherlenkung und Konfliktvermeidung“ (25.1.2022): Überblick zum Projektstatus; Darstellung der Ergebnisse der Online-Umfrage; Einführung zu Ansätzen im Besuchermanagement; Vorstellung der Ergebnisse der Angebotsplanung; Werkstattphase zur Erarbeitung von Maßnahmen im Besuchermanagement für die Gebietskulisse; Austausch

Die Workshops wurden begleitet durch ein digitales Kartentool, in dem fortlaufend aktuelle Planungsstände kommuniziert wurden. Hier konnten die Vertreter und Vertreterinnen der eingeladenen Institutionen jederzeit Anmerkungen und Hinweise hinterlegen. Diese Möglichkeit bestand ab dem ersten Workshop am 19.5.2021 bis zum 28.2.2022.

Im Voraus zum Workshop Besucherlenkung und Konfliktvermeidung wurde eine Online-Umfrage unter den regionalen und lokalen im Tourismus relevanten Akteuren durchgeführt (Die Liste der Institutionen, die an der Umfrage teilnehmen konnten, ist in Anlage 1.3 zu finden). Schwerpunkte waren hier die Ermittlung des Status quo und von Handlungsbedarfen, die geografische Verortung von Konfliktschwerpunkten sowie die Identifizierung von Lösungsansätzen für Konflikte. Die Teilnahme an der Umfrage war zwischen dem 5. und 30.11.2021 möglich. 103 Akteure beteiligten sich an der Befragung.

Ergänzend zu den Beteiligungsmöglichkeiten fanden anlassbezogen weitere Gespräche mit lokalen Akteuren aus den einzelnen Kreisen/Kommunen statt. Zudem bestand fortlaufend die Möglichkeit, Rückfragen und Hinweise per E-Mail über die projekteigene E-Mail-Adresse an das Projektteam zu richten.

2. Regionales Radwegekonzept

Wie eingangs beschrieben, wird innerhalb des Konzeptes der „Regionalen Fahrradinfrastruktur“ ein regionales Radwegekonzept für den Projektraum der REGIONALE 2025 mit seinen 28 Kommunen erarbeitet. Im Folgenden werden die Ausgangslage der Fahrradinfrastruktur, das Vorgehen bei der Erstellung des Radwegekonzeptes sowie das regionale Radwegekonzept vorgestellt.

Im Laufe der Projektbearbeitung fanden diverse analytische sowie planerische Methoden Anwendung, um ein möglichst umfassendes Bild des Status quo zu erarbeiten. Darauf aufbauend wurden der gewünschte Zielzustand definiert und Maßnahmen zur Erreichung des Soll-Zustandes erarbeitet.

2.1. Projektbearbeitung

Regionales Radwegenetz

Als Grundlagen der Planungen können folgende Rahmenbedingungen angesehen werden:

- Die Verbindungen orientieren sich so nah wie möglich an lokalen und regionalen Gegebenheiten, v. a. hinsichtlich Bevölkerungsdichten und erwartbar relevanter Verbindungen.
- Lokale und regionale Akteure werden so intensiv wie möglich in den Planungsprozess involviert. Sie erhalten an mehreren Stellen im Prozess Einblick in die aktuellen Planungsstände und haben die Möglichkeit, diese zu kommentieren.
- Die Planung erfolgt konsequent auf regionaler bzw. überregionaler Ebene. Dementsprechend werden teils lokale Verbindungen ggf. niedriger priorisiert als in anderen vorliegenden Konzepten.
- Im Konzept werden für die Gebietskulisse bestehende Planungen und Konzepte bestmöglich integriert, um Synergien zu nutzen.
- Das Radwegenetz umfasst neben den zentralen Verknüpfungen innerhalb des Bergischen RheinLands auch Verbindungen zu umgebenden Zentren und Kreisen (z. B. Köln, Bonn, Wuppertal).

Wo möglich und sinnvoll, bezieht die Planung bestehende Radverkehrsanlagen ein, um die Aufwände zur Umsetzung in einem annehmbaren Rahmen zu halten und so die Umsetzungswahrscheinlichkeit so weit wie möglich zu erhöhen.

2.2. Bestehende Daten und Konzepte

Zu Beginn der Planungen für das hier vorgestellte Konzept erfolgte eine umfangreiche Analyse aller vorhandenen Rad- und Mobilitätskonzepte sowie weiterer den Radverkehr betreffender Infrastrukturplanungen, die die Gebietskulisse direkt oder die Grenzräume zu den Nachbarkreisen und -gemeinden betreffen. In einem ersten Schritt wurden dazu relevante bestehende Dokumente hinsichtlich der Aktualität und inhaltlichen Bedeutung zur Erarbeitung eines Konzeptes für die Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand geprüft und ausgewertet, um übergeordnete Anforderungen von Beginn an in der Planung zu berücksichtigen. Hierfür wurden die beteiligten Kreise, Kommunen und Organisationen aufgerufen, bestehende Gutachten, Dokumente, Unterlagen und Planungen bereitzustellen. Insgesamt wurden auf diesem Weg 115 Planungen und Dokumente aus der Region zugearbeitet, aus denen für das vorliegende Konzept relevante Informationen und Angaben gefiltert und zusammengestellt wurden.

Hierfür wurden diese in überregional, regional sowie lokal bedeutsame Dokumente eingeordnet.

- **Überregionale Konzepte** betrachten großräumige Verbindungen, z. B. die Anbindung verschiedener Kreise oder Großstädte.
- **Regionale Planungen** legen den Fokus auf Verbindungen innerhalb der Region, verknüpfen dabei aber meist verschiedene Kreise.
- **Lokal relevante Planungen** umfassen das Gebiet einzelner Kreise oder Gemeinden.

Für die Planung des regionalen Radwegekonzeptes spielten vorrangig überregional sowie regional bedeutsame Konzepte eine Rolle. Die lokal bedeutsamen Konzepte wurden in einem nachgelagerten

Schritt im Rahmen der Feinplanung des Wegenetzes integriert. Dabei ist anzumerken, dass sich während des Bearbeitungszeitraums verschiedene kommunale Radverkehrskonzepte in der Gebietskulisse in Bearbeitung bzw. in der Vorbereitungs- und Ausschreibungsphase befanden.

Insbesondere folgende **überregional** relevanten Konzepte wurden in der Planung berücksichtigt:

- Integriertes Regionales Mobilitätskonzept für den Kooperationsraum „Zwischen Rhein und Wupper“ (IRM Rhein-Wupper), 10/2021
- Machbarkeitsstudie „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“, 2019
- Grundlagenuntersuchung Mobilität Region Köln/Bonn, 2018

Folgende **regional** bedeutsamen Konzepte und Planungen wurden für die Planung berücksichtigt:

- Zielnetz RadPendler Regionale 2025, 11/2019
- Masterplan Bergisches Radfahrland, 2019
- Bestandserfassung „Radfahren im Bergischen RheinLand“ der REGIONALE 2025
- Planungen Agger-Sülz-Radweg, ab 2014
- Projektplanung zum Radweg „Oberes Tal der Wupper“, 3/2019
- „Von der Schiene zum Rad – Moderne trifft Geschichte“, Gemeinde Morsbach, 10/2019
- Gesamtperspektive Erlebnisraum Brölkorridor, 2020

Folgende **lokal** bedeutsamen Konzepte und Planungen wurden für die Planung berücksichtigt:

- Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis, 7/2019
- Radverkehrskonzept Rhein-Sieg-Kreis, 4/2014
- RadPendlerRouten im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis, ADFC, 11/2018
- Machbarkeitsstudie RadPendlerRoute Lohmar –Siegburg–Sankt Augustin, 2014
- Machbarkeitsstudie Radverbindung Gummersbach–Marienheide, 2018
- Machbarkeitsstudie Radvorrangroute Gummersbach–Wiehl, 12/2019

Zusätzlich wurden in persönlichen Gesprächen und Korrespondenzen aktive Entwicklungen von Radinfrastrukturprojekten ausgetauscht und integriert.

2.3. Bestandsanalyse

Zusätzlich zur umfangreichen Analyse der vorhandenen Konzepte und Planungen wurde eine ausführliche Bestandsanalyse durchgeführt, deren Ergebnisse maßgeblich in die Planungen eingeflossen sind. Hierfür wurden für die Planung im Bereich Alltagsradverkehr relevante Gegebenheiten untersucht und in das eigens für das Projekt angelegte Geoinformationssystem (GIS) eingefügt. Zur Analyse wurden Heatmaps zur räumlichen Verteilung und Ballung der für die Planungen des Konzeptes relevanten Faktoren erarbeitet. Diese Zentrenanalyse erlaubt eine erste Orientierung hinsichtlich wichtiger Start- und Zielpunkte im zu planenden Regionalen Radwegenetz. Dabei wurden folgende Parameter untersucht:

Bestehendes Radverkehrsnetz

Das bestehende Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen[6] wurde hinsichtlich möglicher Ableitungen und ggf. notwendiger Anpassungen als übergeordnete Grundlage analysiert und geprüft. Zudem wurden beschilderte Radrouten sowie alle relevanten Knotenpunkte des Knotenpunktsystems der Radregion Rheinland in der Gebietskulisse erfasst (s. Abbildung 3).

[6] Siehe hierzu https://www.radverkehrsnetz.nrw.de

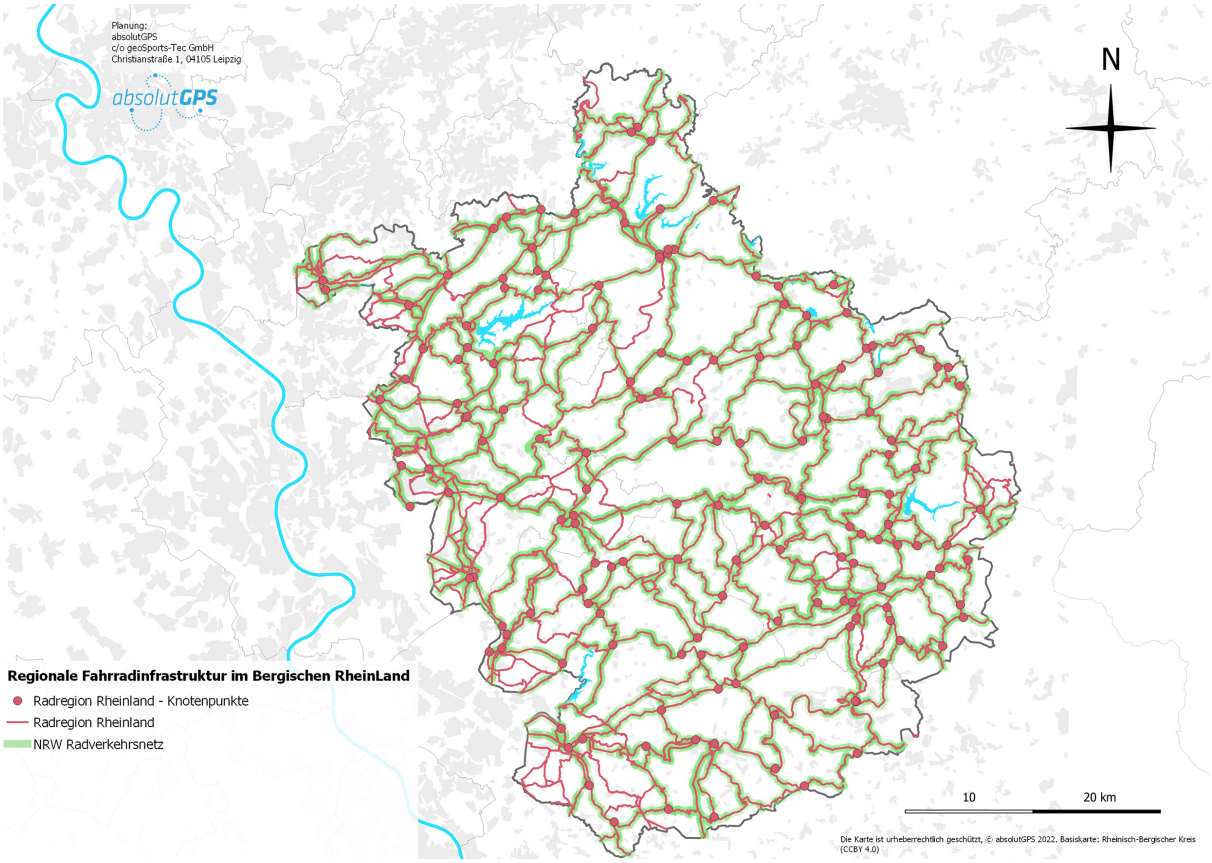


Abbildung 3. Bestand Radverkehrsnetz und Knotenpunktsystem
Karte: absolutGPS 2022

Vorhandene Infrastruktur

Die Planung eines umsetzungsfreundlichen Radwegenetzes setzt die Einbeziehung bestehender infrastruktureller Gegebenheiten voraus. Entsprechend wurden im Rahmen der Bestandsanalyse vorhandene Radverkehrsanlagen an Bundes-, Landes-, Kreis- sowie Gemeindestraßen aus bereitgestellten Geodaten der beteiligten Kreise sowie des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) zusammengetragen. Diese Infrastruktur bildete zusammen mit weiteren Faktoren die Basis für das Erarbeiten erster möglicher Routenführungen.

Weiterhin ist die Multimodalität zentrales Element in den Vorhaben der REGIONALE 2025 Bergisches RheinLand. Entsprechend wurde eine Analyse von ÖPNV-Verbindungen innerhalb der Gebietskulisse sowie aus den Großräumen Köln, Bonn, Leverkusen, Solingen, Remscheid in die Gebietskulisse vorgenommen. Hierfür wurden alle Bahnhöfe an den genannten ÖPNV-Verbindungen kartiert.

Bevölkerung und Wirtschaft

Zur Einschätzung erwartbarer Radverkehrsaufkommen wurden auf Basis von Bestandsdaten zur Bevölkerung in der Gebietskulisse sowie deren direkter Umgebung die Bevölkerungsverteilung sowie -dichten analysiert. Darüber hinaus wurden Gewerbe-, Schul-/Bildungs- und Verwaltungsstandorte verortet. Diese stellen für den Alltags- und Pendlerverkehr neben Wohngebieten wichtige Quell- und Zielorte im Mobilitätsverhalten dar.

Für die benannten Kriterien wurden jeweils Heatmaps erstellt, die eine erste Orientierung hinsichtlich der Lage zentraler Anlaufstellen im zu planenden Radwegenetz bieten (s. Abbildung 4). Aufbauend hierauf wurden mögliche Pendlerverflechtungen evaluiert (s. Abbildung 5 und Abbildung 6). So konnten anhand der erwartbaren Volumina des Pendleraufkommens zentrale Korridore bestimmt werden, in denen ein nennenswertes Radverkehrsaufkommen zu erwarten ist. Die weiteren Planungsschritte legen den Fokus gezielt auf diese Korridore.

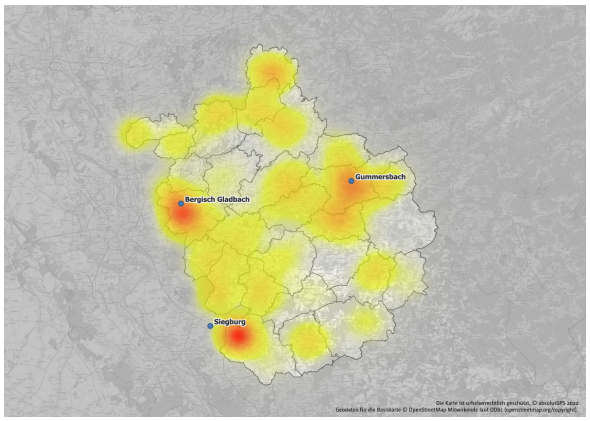


Abbildung 4. Heatmap Gewerbestandorte und Arbeitsplätze
Karte: absolutGPS 2021
Legende: gelb = niedrige Dichte, rot = hohe Dichte

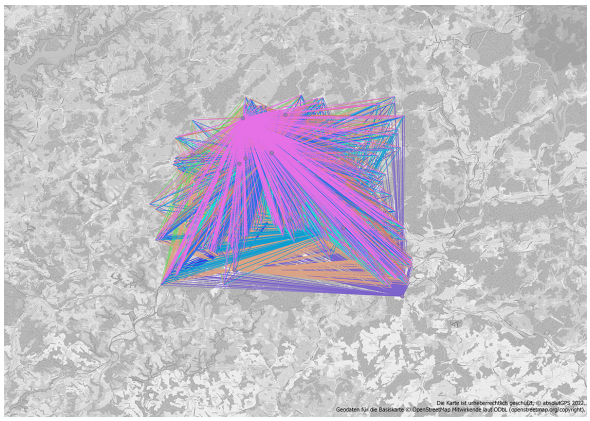


Abbildung 5. Kartierung möglicher Pendlerstrecken zur Ableitung erwartbarer Volumina
Karte: absolutGPS 2021
Alle möglichen Pendlerstrecken aus einem Ort sind jeweils in einer Farbe dargestellt.

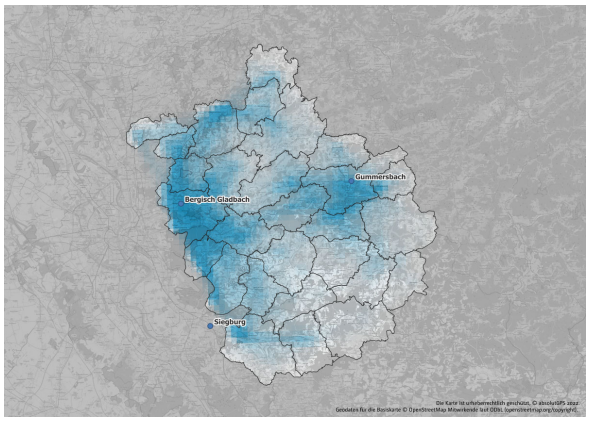


Abbildung 6. Dichte der Pendlerverflechtungen als Heatmap für die Gebietskulisse
Karte: absolutGPS 2021
Legende: Die Sättigung der Blautöne nimmt mit steigender Dichte der Pendlerverflechtungen zu.

Relief, Topografie und Naturraum

Die Attraktivität von Radverkehrsanlagen und -infrastruktur und damit deren Annahme durch die Bevölkerung sind abhängig vom gegebenen Relief. Von diesem leiten sich die konditionellen Anforderungen der Radwegeverbindungen ab. Für die Berücksichtigung in der Planung wurden die topografischen Gegebenheiten in der Gebietskulisse erfasst und in Form einer Hangneigungskarte (s. Seite 31) dargestellt.

In der Genehmigung zur Umsetzung spielen insbesondere bestehende Schutzgebiete eine wichtige Rolle. Um mit Blick auf diese eine möglichst genehmigungsfreundliche Planung zu ermöglichen, wurden für die Planung relevante Schutzgebiete und Schutzzonen erfasst und in der zentralen GIS-Datenbank ergänzt. Hierbei wurden v. a. Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie Natura 2000-Flächen einbezogen.

Beteiligung lokaler Akteure

In die laufende Netzplanung wurden die Kreise, Kommunen sowie weitere relevante Akteure im Rahmen von insgesamt drei Workshops eingebunden. Hier bestand die Möglichkeit zur Anmerkung wichtiger lokaler Gegebenheiten sowie zur Validierung der planerischen Arbeit durch das Know-how und die Expertise der lokalen bzw. regionalen Akteure.

Im Rahmen des Workshops „Wegepotenzial“ am 19. Mai 2021 wurden lokalen Akteuren die Ergebnisse der Analysen vorgestellt und anschließend mit diesen diskutiert und validiert. Im Zuge dessen wurde zudem das projektbegleitende digitale Kartentool eingeführt. Weitere Workshops erfolgten im Rahmen der Grob- und Feinplanung des Wegenetzes (s. Kapitel 2.4.).

Zentrale Erkenntnisse

Aus der Bestandsanalyse lässt sich einerseits ableiten, dass die Gebietskulisse starke Pendelbeziehungen zwischen den Zentren aufweist. Diese Pendelverflechtungen bringen auch ein hohes zu erwartendes Radverkehrsaufkommen mit sich. Andererseits lässt sich aus der Analyse der bestehenden Radinfrastruktur in Kombination mit der aus

den Workshops eingeflossenen lokalen Expertise feststellen, dass es im Projektgebiet insbesondere an sicher und komfortabel befahrbaren Verbindungen zwischen den zentralen Orten fehlt. Diese identifizierten Netzlücken im Radverkehrsnetz (s. Abbildung 9) versucht die weitere Planung zu schließen.

Erschwert wird die weitere Planung der Routen durch die Tatsachen, dass eine Führung im Mischverkehr wegen der hohen Verkehrsbelastung häufig nicht möglich ist und sich Wald- und Wirtschaftswege für den Alltagsradverkehr selten eignen.

2.4. Planung und Validierung des Wegenetzes

Die Planung des Wegenetzes erfolgte – ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsanalyse (s. Abschnitt 2.3) – in drei Phasen: Grobplanung, Feinplanung, Abstimmung und finale Konzeption.

Die Grobplanung bezeichnet dabei einen Zwischenschritt im Prozess der Festlegung der endgültigen Routen. Die in dieser Phase gefundenen Routenvorschläge bildeten die Diskussionsbasis für die Workshops zur Feinplanung. Dort wurden die erarbeiteten Routen mit der lokalen Expertise der unterschiedlichen Baulastträger und weiteren Workshopbeteiligten verschmolzen. Diese Ergebnisse wurden in der finalen Konzeption in dem endgültigen regionalen Radverkehrsnetz zusammengeführt. Das genaue Vorgehen wird nachfolgend skizziert.

2.4.1. GROBPLANUNG

Identifikation und Festlegung der Zielpunkte im geplanten Regionalen Radwegenetz

Den ersten Schritt innerhalb der Planung des neuen Wegenetzes stellte die Festlegung der Zielpunkte dar. Das Projektgebiet umfasst insgesamt 28 beteiligte Städte und Gemeinden in drei Kreisen. Jede dieser kommunalen Einheiten wurde als ein Zielpunkt festgelegt.

Zusätzlich wurden die Zentren, die sich aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse (vgl. Abschnitt 2.3) ableiten lassen, als Basis für das Festlegen von Zielpunkten herangezogen. Die zentralörtliche Gliederung des Landesentwicklungsplanes Nordrhein-Westfalen (2017)[7] wurde zur Validierung der vorgenommenen Zentrenanalyse, die auf den in der Bestandsanalyse erarbeiteten Heatmaps fußt, als Vergleich verwendet. Diese orientiert sich entsprechend vor allem an den öffentlichen und privaten Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen. Dabei können ggf. als Grundzentrum klassifizierte Orte auch Funktionen eines Mittelzentrums übernehmen.

Beide Einteilungen sind nahezu deckungsgleich, wodurch sich, gefestigt durch die Validierung, eine Klassifizierung der Gebietskörperschaften in Grund-, Mittel- und Oberzentren erstellen ließ. Dies fand in der Kategorisierung der Routen in einem späteren Schritt der Grobplanung Einfluss.

Luftlinienplan auf Basis der Zentren

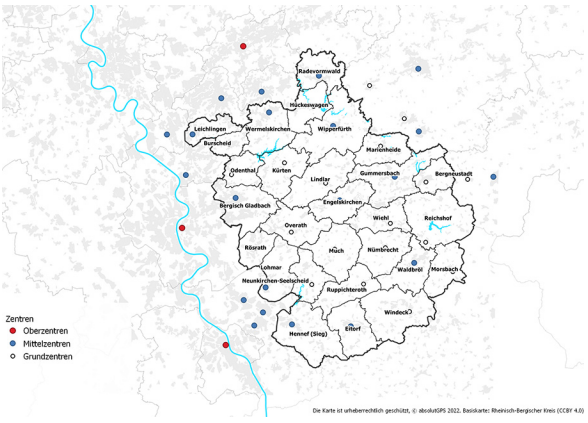


Abbildung 7. Klassifizierung der Kommunen in Zentren
Karte: absolutGPS 2021

Im zweiten Schritt wurden die festgelegten Zielpunkte anhand von Luftlinien miteinander verbunden, ohne dass dafür bereits eine verbindliche Routenführung festgelegt wurde. Grundlage für den Luftlinienplan stellen die Ergebnisse der Bestandsanalyse hinsichtlich der Bevölkerungsverteilung und -dichte sowie der Verteilung von Bildungs- und Gewerbestandorten sowie Arbeitsplätzen dar.

[7] https://www.wirtschaft.nrw/landesplanung

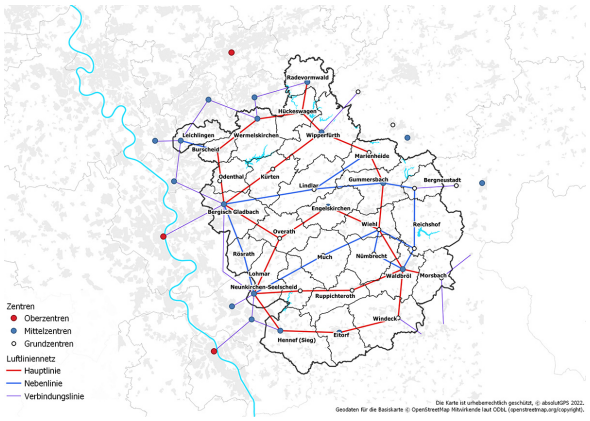


Abbildung 8. Luftlinienplan
Karte: absolutGPS 2021

Als allgemeiner Grundsatz wurde dabei festgelegt, dass eine höhere Bevölkerungsdichte und Anzahl an Gewerbestandorten und Arbeitsplätzen zwischen zwei Zielpunkten eine Steigerung der Bedeutung für eine Luftlinienverbindung zwischen den Zielpunkten bedingt. Dies findet bei der Kategorisierung von vorgeschlagenen Routen im weiteren Planungsverlauf Beachtung.

Im dritten Schritt wurden erstmals definierte Routen auf eindeutigen Wegen festgelegt. Auf Grundlage des Luftliniennetzes wurde dafür ein Grobnetz erarbeitet. Die dadurch identifizierten möglichen Routen wurden bereits in Abhängigkeit der verbindenden Zentren kategorisiert und beinhalten Haupt- und Nebenrouten sowie Verbindungsrouten in Nachbarkreise und -städte (s. hierzu Kasten auf Seite 13). Alle Routen haben dabei eine überregionale oder regionale Bedeutsamkeit und dienen als Ergänzung zu kommunalen Radwegekonzepten mit lokal bedeutsamen Routen innerhalb der jeweiligen Verwaltungseinheit.

Für den ersten Entwurf der Grobplanung wurde das Luftliniennetz auf die vorhandenen infrastrukturellen Gegebenheiten übersetzt. Dabei wurde dem Vorhandensein von Radinfrastruktur zunächst keine Beachtung geschenkt, sondern der Fokus auf das Straßennetz gelegt. Auf diese Weise konnten erste konkrete Routenverläufe zur Verknüpfung zwischen Zentren erarbeitet werden, die mit der Analyse der erwartbaren Pendlerverflechtungen

Grobplanung mit kategorisierten Verbindungen

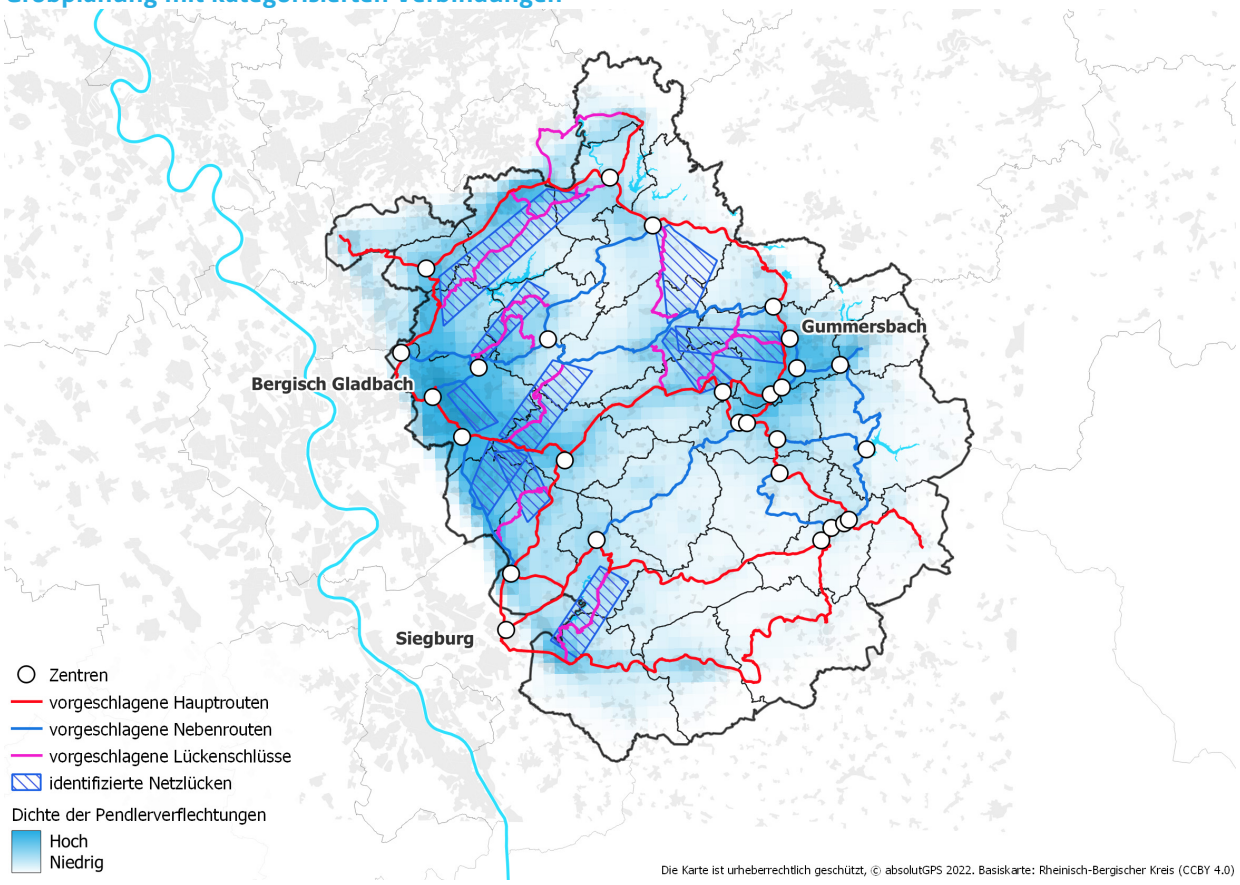


Abbildung 9. Grobplanung mit Netzlücken auf Basis der Analyse von Pendlerverflechtungen
Karte: absolutGPS 2021

und dem damit in Verbindung stehenden erwartbaren Radverkehrsaufkommen (s. „Bevölkerung und Wirtschaft“ in Kapitel 2.3.) abgeglichen wurden. Das zentrale Ergebnis dieses Planungsschrittes war die Identifikation von Netzlücken in der bis dahin bestehenden Planung. Diese sind in Abbildung 9 als blau schraffierte Bereiche dargestellt. Für diese Lücken wurden in der Folge Verbindungen zum Radwegenetz in der Grobplanung ergänzt.

WAHL DER VERLÄUFE BEI MEHREREN ALTERNATIVEN MÖGLICHKEITEN

Sofern für einzelne Verbindungen mehrere mögliche Routenverläufe zur Auswahl standen, wurde deren Priorisierung in abgestufter Reihenfolge anhand folgender Kriterien vorgenommen:
Direktheit der Verbindung, Sicherheit für die Radfahrenden, Umsetzbarkeit auf Basis bestehender Infrastruktur und der räumlichen Gegebenheiten.

Expertenbeteiligung zur Grobplanung

Im Rahmen des Workshops „Grobplanung“ am 1. Juli 2021 wurden die Ergebnisse der bisherigen Schritte vorgestellt und in einer ersten Feedbackschleife zur Diskussion gestellt. Zu diesem Workshop wurden 176 Vertreter und Vertreterinnen aus den betroffenen Kreisen und Kommunen sowie Straßen NRW, des Naturparks Bergisches Land, verschiedener Tourismusorganisationen und weiterer Institutionen eingeladen.[8] Im Anschluss an den Workshop bestand die Möglichkeit, sich aktiv durch die Eintragung von Feedback, Hinweisen und Änderungswünschen in ein digitales Kartentool[9] oder via E-Mail am weiteren Prozess der Routenplanung zu beteiligen.

Ziel der Einbeziehung der genannten Akteure war es, das erarbeitete planerische und analytische Ergebnis mit der lokalen Expertise zu verschmelzen. So konnten einerseits Ideen und Anregungen zur zukünftigen Umsetzung gesammelt, konkrete Routenverläufe angepasst oder ergänzt und Anmerkungen zur vorgenommenen Kategorisierung eingeholt werden.

Mithilfe dieser Ideen und Anregungen wurde die Grobplanung, die im Sinne eines Zwischenschritts die erste Annäherung in Richtung eines regionalen Radwegenetzes bildet, anschließend im Zuge der Feinplanung weiterentwickelt und verändert.

2.4.2. FEINPLANUNG

Ausgehend von Anmerkungen aus dem Workshop wurde die Grobplanung zu einer detaillierten Feinplanung verdichtet. Hierfür wurde das über Mail und das digitale Kartentool eingegangene Feedback evaluiert und umgesetzt. Mehrere Routenverläufe wurden in diesem Zuge angepasst bzw. ergänzt. Auf Basis der Bedeutung der einzelnen Zentren sowie der erwartbaren Dichte der Pendlerverflechtungen auf einzelnen Routen wurden diese in drei Gruppen kategorisiert (s. Kasten auf dieser Seite). Ausschlaggebend für die Einteilung war vor allem das aus der Zentrenanalyse ermittelte erwartbare Pendleraufkommen. So steht die Kategorisierung auch in Verbindung mit der erwartbaren Radverkehrsstärke. In der Folge wurden die genauen Verläufe der Haupt-, Neben- und Verbindungsrouten festgelegt. Hier wurde auf das Einbeziehen bestehender Radverkehrsinfrastruktur Wert gelegt. Allerdings lag der Fokus primär darauf, schnelle Verbindungen zwischen Zentren zu schaffen, sodass die bestehende Radinfrastruktur nicht das ausschlaggebende Kriterium darstellte.

WIE UNTERSCHEIDEN SICH HAUPT-, NEBEN- UND VERBINDUNGSROUTEN?

Hauptrouten verbinden Ober- und Mittelzentren miteinander. Ihre regionale Bedeutsamkeit ist damit höher als die der Nebenrouten.

Nebenrouten verbinden vorrangig Grundzentren miteinander.

Verbindungsrouten verbinden Ober- und Mittelzentren der Gebietskulisse mit benachbarten Ober- und Mittelzentren außerhalb der Gebietskulisse miteinander. Die regionale Bedeutsamkeit der Verbindung ist als hoch bis sehr hoch einzuschätzen.

[8] Eine Übersicht der beteiligten Institutionen findet sich in Anlage 1.

[9] https://qgiscloud.com/absolutgps/Bergisches_RheinLand_Cloud; Benutzername und Passwort: bergischesrheinland

Ein weiterer Fokus lag auf der Verknüpfung der Planung mit relevanten regionalen Radverkehrskonzepten und Planungen sowie solchen in der direkten Umgebung der Gebietskulisse wie bspw. das Integrierte Regionale Mobilitätskonzept Rhein-Wupper (IRM), dessen Planungsgebiet im Norden an das Bergische RheinLand anschließt und insbesondere für Anschlüsse in angrenzende Nachbarstädte im Oberbergischen (Hückeswagen) und Rheinisch-Bergischen Kreis (Leichlingen, Burscheid und Wermelskirchen) von Relevanz ist.

2.4.3. ABSTIMMUNG UND FINALE KONZEPTION

Expertenbeteiligung zur Feinplanung

Im Workshop „Feinplanung“ wurde am 11. Oktober 2021 dem Teilnehmerkreis des ersten Workshops der Planungsstand vorgestellt und in einer erneuten Feedbackschleife zur Diskussion gestellt. Dies bot lokalen und regionalen Akteuren nochmals die Möglichkeit, aktiv Änderungswünsche in die Planung einfließen zu lassen. Hierbei bestand erneut die Möglichkeit der Eintragung von Routenverläufen in das digitale Kartentool[10] sowie der Zusendung von Hinweisen und Änderungswünschen.

Finalisierung der Planung

Nach sorgfältiger Prüfung der Hinweise und Änderungswünsche wurden die abschließenden Routenverläufe und Klassifikationen in Haupt- und Nebenrouten erarbeitet und mit der Projektsteuerungsgruppe abgestimmt.

2.5. Ergebnis regionales Radwegenetz

Nach Abschluss der Planungen sowie der finalen Anpassungen liegt im Ergebnis das regionale Radwegenetz vor. Dieses berücksichtigt Verbindungen zwischen allen zentralen Verwaltungseinheiten innerhalb des Bergischen RheinLands sowie in dessen näherer Umgebung, orientiert sich an den durch die Zentrenanalyse und die daraus resultierenden Pendlerverflechtungen ermittelten erwartbaren Radverkehrsaufkommen, bindet wichtige Anlaufpunkte des ÖPNV ein und ist so nachhaltig auf eine bestmögliche Verlagerung des Modal Split hin zum Umweltverbund (Rad/ÖPNV) ausgerichtet.

In Abbildung 10 ist die finale Planung des regionalen Radwegenetzes kartografisch dargestellt. In Tabelle 1 sind zentrale Kennziffern zum regionalen Radwegenetz zusammengestellt.

	gesamt	Rheinisch-Berg. Kreis	Rhein-Sieg-Kreis	Oberbergischer Kreis
gesamt	1.112 km	363 km	252 km	497 km
Hauptrouten	573 km	190 km	145 km	238 km
Nebenrouten	539 km	173 km	107 km	259 km
Verbindungsr.	242 km[11]	-	-	-
Oberzentren	Bonn · Köln · Wuppertal	-	-	-
Mittelzentren		Bergisch Gladbach · Leichlingen · Wermelskirchen	Eitorf · Hennef · Lohmar	Engelskirchen · Gummersbach · Radevormwald · Waldbröl · Wipperfürth
Grundzentren		Burscheid · Kürten · Odenthal · Overath · Rösrath	Much · Neunkirchen-Seelscheid · Ruppichteroth · Windeck	Bergneustadt · Hückeswagen · Lindlar · Marienheide · Morsbach · Nümbrecht · Reichshof · Wiehl

Tabelle 1. Zentrale Kennziffern zum Regionalen Radwegenetz
Quelle: absolutGPS 2022

[10] https://qgiscloud.com/absolutgps/Feinplanung_Cloud/; Benutzername und Passwort: bergischesrheinland

[11] Die Verbindungsrouten liegen vollständig außerhalb des Planungsgebiets. Entsprechend sind sie in der Darstellung des Gesamtumfangs des Wegenetzes nicht mit eingerechnet.

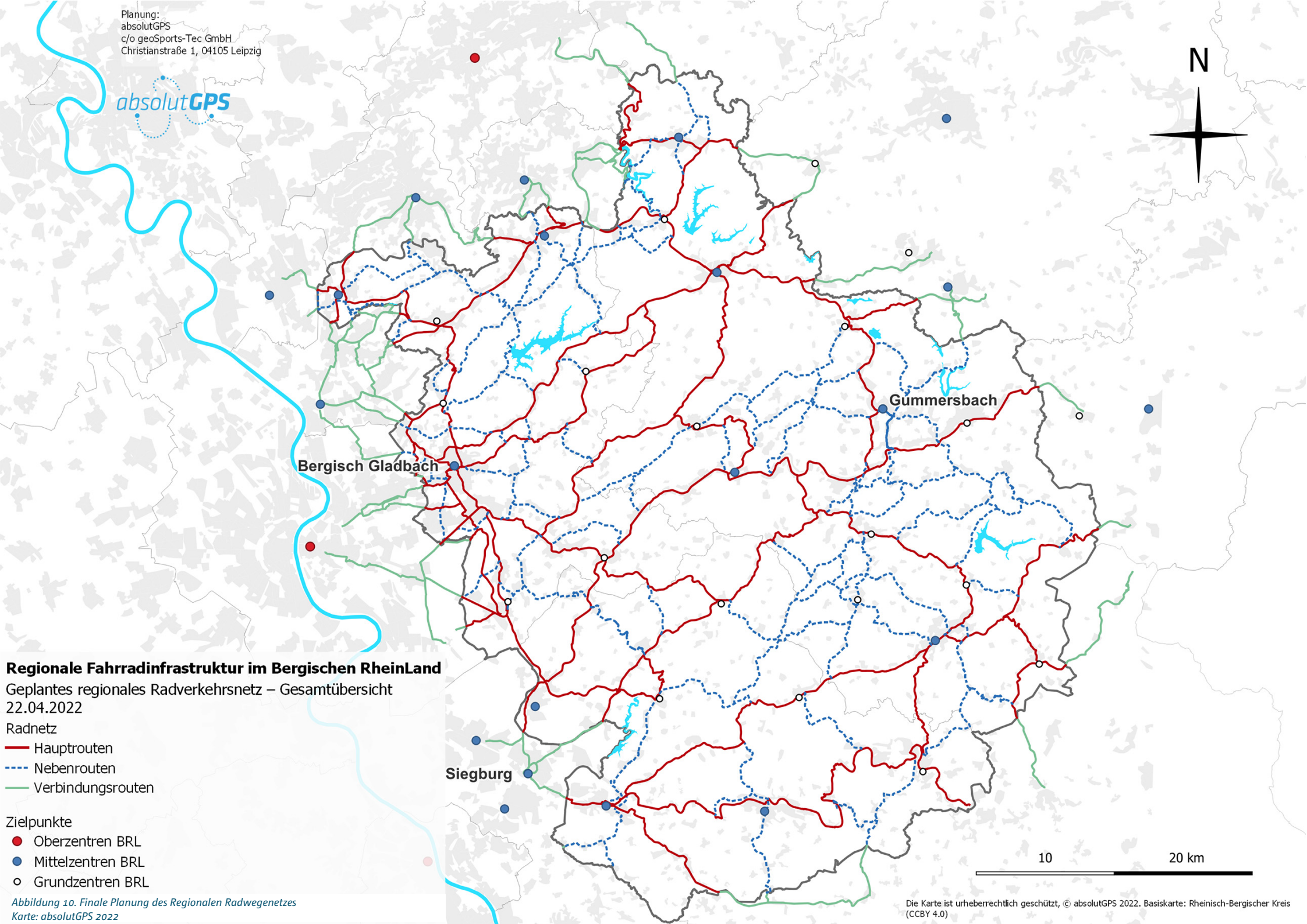


Abbildung 10. Finale Planung des Regionalen Radwegenetzes
Karte: absolutGPS 2022

2.6. Befahrung und Vorbereitung der Umsetzung

Nach der Erarbeitung des regionalen Konzeptes wurde auch die Umsetzung der identifizierten Strecken in den Blick genommen. Ziel war es dabei nicht, ein Maßnahmenkonzept für die gesamten 1.112 Kilometer des regionalen Radwegenetzes zu erstellen. Vielmehr wurde zunächst zusammengestellt, an welchen Routen bereits Planungen und Maßnahmen bestehen. Ergänzend wurden ausgewählte Streckenabschnitte befahren, an denen bisher Informationen und Maßnahmenvorschläge fehlten. Einige Streckenabschnitte im regionalen Radwegekonzept sind auch heute schon gut befahrbar, z. B. der Panoramaradweg Balkantrasse im Norden des Bergischen RheinLands, der Bergische Panoramaradweg im Osten des Planungsraums oder der Radweg Sieg im Süden des Bergischen RheinLands.

2.6.1. BAULASTTRÄGERSCHAFT

Bei der Erarbeitung des regionalen Radwegenetzes wurden die verkehrlichen Bedarfe und das bestehende Netz berücksichtigt. Die Baulastträgerschaft war kein Kriterium bei der Erarbeitung der Routen. Allerdings sind unterschiedliche Akteure für die Umsetzung einzelner Abschnitte zuständig, die im Gesamtbild das regionale Radwegenetz ergeben. Die jeweilige Baulastträgerschaft ist in Abbildung 11 dargestellt.

2.6.2. LAUFENDE PLANUNGEN UND MAßNAHMEN

Aktuell bestehen bzw. laufen bereits Planungen und Maßnahmen für den Neu- und Ausbau von Radverkehrsanlagen durch die verschiedenen Baulastträger in den drei beteiligten Kreisen und Kommunen. Eine räumliche Übersicht bietet die Abbildung 12 in Kombination mit der folgenden Auflistung:

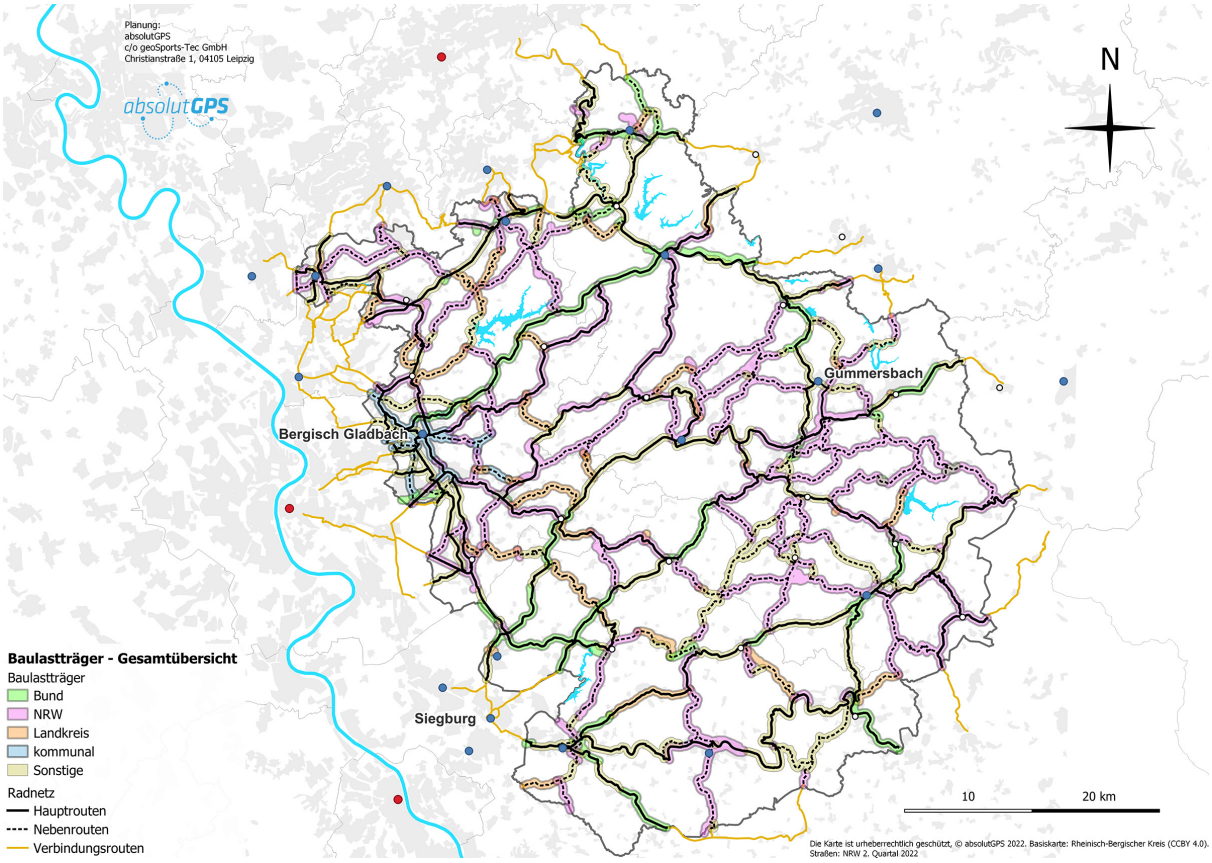


Abbildung 11. Baulastträgerschaft der bei der Befahrung identifizierten Umsetzungsempfehlungen
Karte: absolutGPS 2022

Oberbergischer Kreis:

- [1] Radevormwald–Wuppertal: Machbarkeitsstudie „Oberes Tal der Wupper“
- [2] Wipperfürth–Hönnige–Wasserfuhr–Kreuzberg–Anschlag–Halver: kommunale Untersuchung vorhanden, mit OBK abgestimmt
- [3] Marienheide–Gummersbach: Machbarkeitsstudie VIA für Lückenschlüsse entlang B256 sowie Anbindung Zentrum Gummersbach über Hückeswagener Straße/Kaiserstraße
- [4] Radvorrangroute Gummersbach–Wiehl: Machbarkeitsstudie VIA zur Verlängerung Westtangente B256–L305–Autobahn A4–L336–Alperbrück–Wiehl, Zusatzuntersuchung Alternativroute wegen schwieriger Umsetzung (Kosten/rechtliche Bedingungen) vom Landesbetrieb Straßen.NRW
- [5] Nümbrecht Breunfeld–Bierenbachtal–Ruppichteroth–Homburg Bröl: Fördermittel über Land NRW/Bezirksregierung Köln bewilligt
- [6] Nümbrecht Papiermühle–Homburg Bröl–Guxmühlen–Kleinhöhe/Grüntal–Herfterath: parallele Führung zu verkehrsunsicherer L339 gewünscht, Voruntersuchung OBK/Gde. Nümbrecht erfolgt, Maßnahme inkl. Lückenschluss Bröltal-Radweg soll eingeleitet werden
- [7] Wissen–Morsbach–Friesenhagen/Wildenburger Bahnhof–Freudenberg: Projektskizze vorhanden, erste Abstimmungen erfolgt
- [8] K12, Verbreiterung und Anlage eines Radweges an der westlichen Seite der Bevertalsperre vom Beverdamm bis Hückeswagen Mickenhagen (2,5 km)
- [9] K11, Ausbau Gehweg zum Geh-Radweg Hückeswagen Fuhr–Mickenhagen (1,5 km)
- [10] K28, Neubau mit Radweg; K 28, Neuanlage Radweg bei Happach in Waldbröl
- [11] K15, Ausbau Gehweg zu Geh-Radweg in Nümbrecht zwischen Oberbierenbach und Gaderoth (ca. 1 km)
- [12] K37, Lindlar Hohkeppel in Richtung Overath Vilkerath Ausbau Radweg (ca. 320 m)
- [13] K16, Gemeinde Reichshof von Ortsausgang Brüchermühle bis zum Abzweig an der L148 (Schemmerhausen) Ausbau Radweg (ca. 3,2 km)
- [14] K9, Radevormwald zwischen Kreuzungen mit B 483 (Wellingrade) und L 414 (Uelfe-Wuppertal-Straße) Ausbau Radweg (1,5 km)

Rhein-Sieg-Kreis:

- [15] RadPendlerRoute Köln–Rösrath–Donrath–Pohlhausen–Neunkirchen: Planung im Konsortium Köln rechtsrheinisch, verschiedene Baulastträger, Machbarkeitsstudie
- [16] RadPendlerRoute Honrath–Lohmar–Siegburg–Sankt Augustin Bonn: Planung im Konsortium, verschiedene Baulastträger, Machbarkeitsstudie
- [17] B56, Zeithstraße–Franzhäuschen: Busspur und RadPendlerRoute, Straßen.NRW, Machbarkeitsstudie
- [18] B56, Pohlhausen–Heister: Neubau Rad- und Gehweg, Straßen.NRW, Planfeststellungsverfahren
- [19] K16, Seelscheid–Wahnbachtal: Verlegung auf kommunale Wege, in Umsetzung
- [20] L318, Nackhausen (K11)–Schwellenbach: Neubau Bürgerradweg, in Bau
- [21] RadPendlerRoute Siegburg–Hennef: verschiedene Baulastträger, Vorschläge ADFC
- [22] RadPendlerRoute Hennef–Uckerath: Vorschlag des ADFC, Planungen Stadt Hennef
- [23] B8, Wasserheß–Landesgrenze: Neubau Rad- und Gehweg, Straßen.NRW
- [24] RadPendlerRoute Happerschoß–Allner: Stadt Hennef
- [25] L333, Harmonie–Eitorf: Neubau Rad- und Gehweg, Straßen.NRW (UAIIr)[12]
- [26] L86, Schmelze–Schönenberg: Neubau Rad- und Gehweg, Straßen.NRW (UAIIr)
- [27] K55, Dattenfeld–Römerstraße: Neubau Rad- und Gehweg, Rhein-Sieg-Kreis, Vorplanung
- [28] L86/87, Eitorf Schmelze–Bourauel: Neubau Rad- und Gehweg, Straßen.NRW (UAIIr)
- [29] L352, Neubau Rad- und Gehweg in der OD Heisterschoss: Straßen.NRW (UAIIr)

[12] Programm „Radwegebau an bestehenden Landesstraßen (UAIIr)“

» [30] B256, Rosbach–Au: Neubau Rad- und Gehweg, Abschnitt Rosbach–Gansau: Ausführungsplanung, Abschnitt Gansau–Au: Beginn Vorplanung

Rheinisch-Bergischer Kreis:

» [15] RadPendlerRoute Köln–Rösrath–Donrath–Pohlhausen–Neunkirchen: Planung im Konsortium Köln rechtsrheinisch, verschiedene Baulastträger, Machbarkeitsstudie
» [31] RadPendlerRoute Köln–Bergisch Gladbach: Planung im Konsortium Köln rechtsrheinisch, verschiedene Baulastträger, Machbarkeitsstudie
» [32] Agger-Sülz-Radweg: Overath Bilstein–Overath Obersteg: Erarbeitung Entwurfsplanung (UAIIr)
» [33] Agger-Sülz-Radweg: Overath Unterescbach–Rösrath Lehmbach: Erarbeitung Vorplanung (UAIIr)
» [34] L289, Kürten/Spitze-Schanze: Ausbau mit Neubau Rad-/Gehweg, Vorplanung begonnen (UAIIr)
» [35] L284, Rad-/Gehweg Knoten L136/L284 bis Stadtgrenze Rösrath, Vorplanung begonnen (UAIIr)
» [36] K02, Ausbau zwischen Berghamberg und Dierath inklusive Rad-/Gehweg
» [37] K02, Ausbau Ortslage Burscheid Großhamberg inklusive Rad-/Gehweg (HW)
» [38] K18, Neubau Rad-/Gehweg zwischen Wermelskirchen Dabringhausen und Burscheid Hilgen
» [39] K38, Ausbau zwischen Overath Sticher Mühle und Mittelbech inklusive Rad-/Gehweg

2.6.3. BEFAHRUNG

Einige Teilabschnitte des regionalen Radwegenetzes wurden vor Ort befahren. Ziel der Befahrungen war es, verschiedene Routenverläufe zu vergleichen, die Routen zu validieren, zusätzliche Informationen zu generieren und erste Maßnahmenvorschläge zu erarbeiten, sodass die Arbeitsgrundlage zur Umsetzung des regionalen Rad-

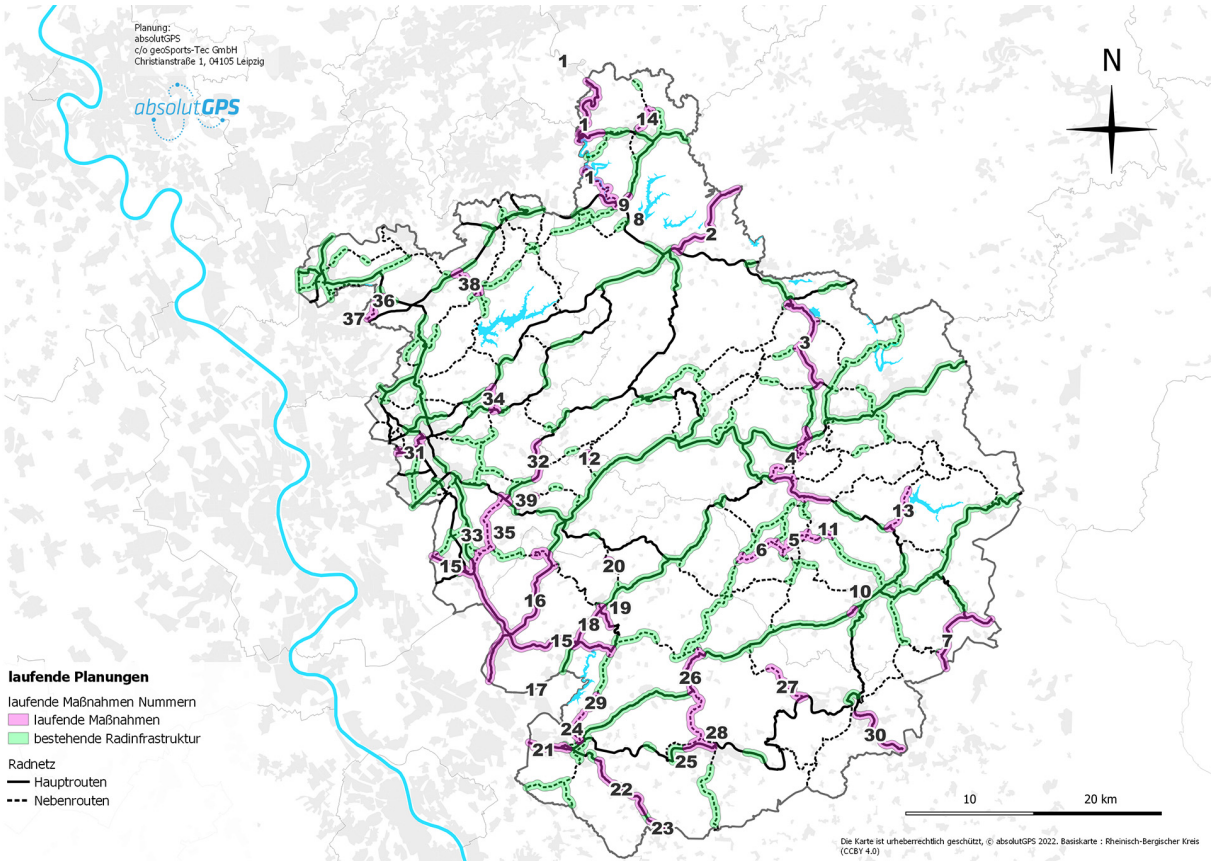


Abbildung 12. Bestehende Radinfrastruktur und laufende Planungen im Vergleich mit den entwickelten Haupt- und Nebenrouten
Karte: absolutGPS 2022

wegenetzes erweitert wird. Eine gesamte Befahrung der 1.112 Kilometer des regionalen Radwegenetzes wäre nicht zielführend und kosteneffizient gewesen. Stattdessen wurden 192 Kilometer ausgewählter Streckenabschnitte befahren. Die Auswahl durch die Kreise erfolgte danach, ob im Hinblick auf den entsprechenden Streckenabschnitt (wahrscheinlich) Handlungsbedarf besteht und ob bereits ausreichende Informationen oder gar Planungen vorliegen.

Für die befahrenen Streckenabschnitte wurden aus bestehenden Datensätzen und durch die Befahrung vor Ort Daten erhoben, die einen Maßnahmenvorschlag ermöglichen. Dies sind:

- Länge des Streckenabschnitts
- Lage des Streckenabschnitts (inner-/außerorts)
- Lage des Streckenabschnitts (Gemeinde, Kreis)
- Straßenbezeichnung und Art der Straße sowie Anzahl der Fahrstreifen
- Baulastträger (s. Abbildung 11)
- Ggf. Bauart und Widmung bestehender Radverkehrsanlagen
- Verfügbare bzw. aktivierbare Breiten der Fahrbahn und des untersuchten Seitenraums
- Verkehrsstärke im Kfz-Verkehr
- Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Schwerverkehrsstärke (Lkw und Busse pro Tag)
- Untergrundbeschaffenheit
- Zu erwartende Rad-/Fußverkehrsstärke
- Längsneigung und Anstieg
- Anzahl der Einfahrten
- Parkordnung/Häufigkeit Wechselvorgänge
- Bedeutung des Abschnitts im Radverkehrsnetz

Für die befahrenen Streckenabschnitte sind basierend auf den erhobenen Kriterien Maßnahmenvorschläge zum Neubau oder Ausbau der Radverkehrsanlagen erarbeitet. An 44 der 192 befahrenen Kilometer bestehen bereits Radverkehrsanlagen.

Als Planungsgrundlage zur Bestimmung der Maßnahmenvorschläge dienen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2010). In diesen sind zentrale Anforderungen an sichere und qualitativ hochwertige Radverkehrsanlagen zusammengestellt. Darüber hinaus bietet die ERA Leitlinien zur Bestimmung der optimalen Führungsform solcher Anlagen auf Basis eines umfangreichen Sets an Kriterien und Indikatoren. In Abhängigkeit der Bedeutung der jeweiligen Routenverbindung und des zu erwartenden Radverkehrsaufkommens kann der jeweilige Baulastträger im Zuge der zukünftigen Planungen und Maßnahmen an den Streckenabschnitten andere Planungsgrundlagen heranziehen, z. B. die HRSV bei Radvorrangrouten.

EXKURS: FÜHRUNGSFORMEN IM RADVERKEHR

Als Planungs- und Entscheidungsgrundlage dienen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2010). Hier sind Anforderungen an sichere und qualitativ hochwertige Radverkehrsanlagen definiert. Darüber hinaus bietet das Dokument Leitlinien zur Bestimmung der optimalen Führungsform auf Basis eines umfangreichen Sets an Kriterien und Indikatoren.

Abschnitte innerorts

Die optimale Führung des Radverkehrs bei innerorts gelegenen Abschnitten bestimmt sich v. a. anhand der Belastung der Stadtstraßen. Diese wird anhand der Anzahl der verfügbaren Fahrstreifen, der Verkehrsstärke im Kfz-Verkehr sowie der zulässigen Geschwindigkeit ermittelt. Die Entscheidung für die optimale Führungsform wird durch Berechnung nach dem „Formblatt für den Vergleich von Führungsformen“ der ERA (FGSV 2010) getroffen.

Abschnitte außerorts

Im Falle außerorts gelegener Abschnitte leitet sich die bevorzugte Führungsform insbesondere anhand der Entwurfsklassen der Straßen nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) der FGSV 2012. Dabei werden bestehende Straßen anhand ihres Querschnitts den einzelnen Entwurfsklassen zugeordnet, woraus sich direkt die Führungsform des Radverkehrs ablesen lässt.

Im Ergebnis wurden für die befahrenen Streckenabschnitte die gesammelten Informationen aufbereitet und um erste Ausbauerfordernisse ergänzt, die als Arbeitsgrundlage im Rahmen der zukünftigen baulastträgerübergreifenden Abstimmung und Umsetzung des regionalen Radwegenetzes dienen können

2.7. Umgang mit den Ergebnissen

Im Ergebnis wurde mithilfe von Analysen und unter Beteiligung der Kommunen und weiterer Akteure ein kreisübergreifendes und abgestimmtes Radwegenetz für das Bergische RheinLand konzipiert. Es stellt das Fundament für weitere Schritte in Richtung Umsetzung dar und dient als Grundlage für weitere Planungen und Priorisierungen auf kommunaler, regionaler und Landesebene.

Die zahlreichen Lücken mit Abschnitten unzureichender Verkehrssicherheit und Wegequalität im Radwegenetz zeigen den großen Nachholbedarf im Bergischen RheinLand. Nur wenn diese geschlossen werden, wird es gelingen, das Fahrrad stärker als Teil der Alltagsmobilität zu etablieren.

Das Konzept bildet eine wesentliche Arbeitsgrundlage für die beteiligten Kreise. Es soll zum einen bei vertiefenden Planungen bzw. Konzepten auf kommunaler Ebene Berücksichtigung finden. Zum anderen soll es bei der Aufstellung überregionaler Konzepte, insbesondere beim Radvorrangroutennetz des Landes NRW gemäß Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW, berücksichtigt werden.

Die erarbeiteten Strecken sind aus regionalem Blickwinkel bedarfsorientiert geplant. Die Konzeption legt einen größeren Fokus auf Funktionalität als auf Zuständigkeit. Somit setzt sich das regionale Netz aus Streckenabschnitten in unterschiedlicher Baulastträgerschaft zusammen. Um das Konzept umsetzen zu können, bedarf es zukünftig einer sehr guten regionalen Zusammenarbeit auf Ebene von Kommunen, Kreisen und Landesinstitutionen.

3. Freizeitradfahren

3.1. Grundlagen der Projektbearbeitung

Nachdem in Kapitel 2 das regionale Radwegenetz erarbeitet und betrachtet wurde, wird im Folgenden der Bereich des Freizeitradfahrens betrachtet. Hierbei werden Trends im Radtourismus beschrieben sowie Handlungsempfehlungen für das Freizeitradfahren innerhalb des Bergischen RheinLands gegeben.

Umfangreicher Beteiligungsprozess

Bei der Bearbeitung des Projektteils wurde auf eine Partizipation der lokalen und regionalen Akteure in der Gebietskulisse Wert gelegt. Im Detail:

- Workshop „Freizeitangebote und Themenrouten“ mit verschiedenen Anspruchsgruppen (z. B. Vertreter aus Tourismus, Politik, Verbände; siehe Anlage 1); Schwerpunkte: Entwicklung im Radtourismus (angebots- und nachfrageseitig) und gemeinsame Erarbeitung von regionalen Highlights
- Online-Umfrage mit ausgewählten regionalen Stakeholdern sowie betroffenen Behörden und Vereinen zu den Stärken und Schwächen der Radinfrastruktur sowie zur aktuellen Konfliktsituation in der Gebietskulisse als Grundlage für die Planung der Suchräume
- Workshop „Besucherlenkung und Konfliktvermeidung“ mit verschiedenen Anspruchsgruppen (z. B. Vertreter aus Tourismus, Politik, Verbände); Schwerpunkte: umfassende Vorstellung der Ergebnisse der Online-Befragung; Fachbriefing Besuchermanagement und gemeinsame Erarbeitung von Lösungsansätzen zur Lenkung in naturräumlich sensiblen Bereichen innerhalb der Gebietskulisse
- weitere Gespräche mit lokalen Akteuren aus den einzelnen Kreisen/Kommunen

3.2. Trendbriefing Radtourismus

3.2.1. GESELLSCHAFTLICHE TRENDS

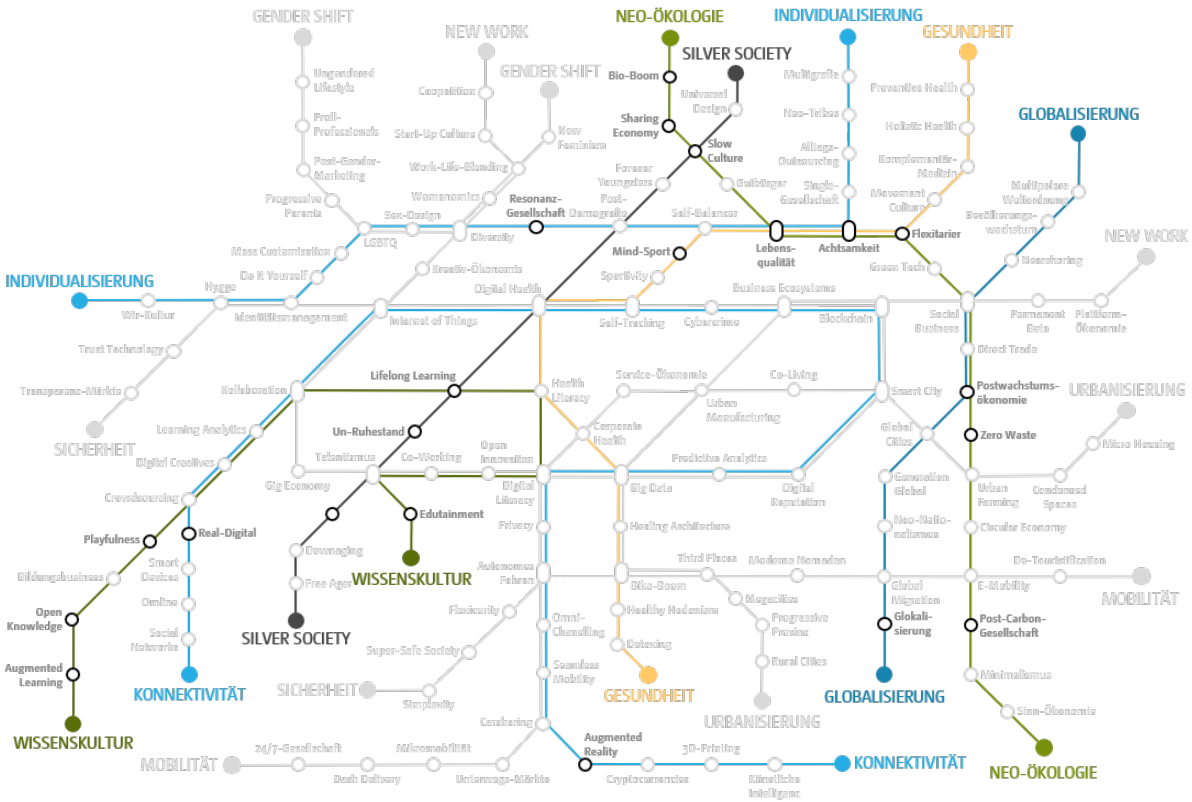
Um moderne Angebote zu schaffen, ist eine stetige Marktbeobachtung und vorausschauende Planung essenziell. So können sie zur Verbesserung der Wettbewerbs- und Konfliktsituation der Erholungswege und damit der gesamten Region als touristische Destination beitragen und sich langfristig am Markt etablieren. Die Durchsetzung im Markt setzt ein klares Verständnis der wesentlichen gesellschaftlichen Veränderungsprozesse voraus. So lassen sich kurzfristige Entwicklungen von mittel- bis langfristig relevanten Trends unterscheiden. Nachfolgend wird ein Überblick zu wichtigen Trends und Entwicklungen am Markt beziehungsweise mit Einfluss hierauf gegeben.

Von der ersten Planung bis zur Marktreife touristischer Angebote vergehen oft mehrere Jahre, weshalb gerade hier eine langfristige Marktbeobachtung notwendig wird. Die Schaffung neuer oder Anpassung bestehender Angebote als Reaktion auf eher kurzfristige Entwicklungen kann nur in Ausnahmefällen zu erfolgreichen Angeboten führen. Deshalb soll hier eine Orientierung zu langfristigen, stabilen und voraussehbaren Entwicklungen sowie deren Einfluss auf den und Anwendung im Tourismus gegeben werden. Sie sind die Leitplanken, innerhalb derer sich marktfähige Angebote mit hoher Wahrscheinlichkeit erfolgreich und nachhaltig entwickeln lassen. Die Betrachtung stützt sich entsprechend insbesondere auf Megatrends mit einer Wirkungsdauer von bis zu 30 Jahren sowie Makrotrends mit einer Wirkungsdauer von bis zu zehn Jahren.

Das Zukunftsinstitut hat aktuell zwölf Megatrends identifiziert (s. Abbildung 13), die die Gesellschaft auf allen Ebenen und global prägen. Zwar wirken sich alle im weitesten Sinne auf den Bereich der Erholungswege aus, jedoch nur einzelne direkt. Sieben Megatrends haben unmittelbaren Einfluss und werden die künftige Entwicklung und das grundsätzliche Interesse an Erholungswegen besonders prägen:

- Neo-Ökologie
- Gesundheit
- Wissenskultur
- Globalisierung
- Silver Society
- Individualisierung
- Konnektivität

Die ersten drei werden sich dabei insbesondere auf relevante Themen auswirken, die letztgenannten eher darauf, wie die Wege inszeniert und erlebt werden können. Jeder dieser Megatrends stellt gesellschaftliche Strömungen dar, die sich im Alltag – mal direkt, mal unterschwellig – bemerkbar machen. Sie äußern sich vornehmlich anhand ihrer Subtrends. In Abbildung 13 sind die Megatrends als „Bahn-Linien“ dargestellt, die Subtrends als Haltestellen. Deutlich wird: Oft wirken mehrere Megatrends gemeinsam, und an den Kreuzungspunkten entstehen Subtrends, die durch mehrere Strömungen beeinflusst werden. Innerhalb des komplexen Gebildes sind einige Subtrends besonders relevant. Alle weiteren spielen unter Umständen ebenfalls eine Rolle, jedoch eher eine untergeordnete. Diese sind in der Abbildung ausgegraut.



Quelle: absolutGPS 2022 nach Zukunftsinstitut (2022)

3.2.2. TOURISMUS-TRENDS

Neben den übergeordneten gesellschaftlichen Entwicklungen verschieben sich auch konkret im Tourismus Ansprüche der Gäste. Dies kann einerseits durch industrie-/angebotsseitige Entwicklungen oder aber durch nachfrageseitige Veränderungen bedingt werden. Nachfolgend werden Trends und Entwicklungen im Tourismus sowie deren Bedeutung für den Aktivtourismus und Potenziale für die Gebietskulisse dargestellt.

Trend	Megatrends	Bedeutung allgemein	Bedeutung für Aktivtourismus	Potenzial für das Bergische RheinLand
Qualität statt Quantität	Neo-Ökologie, Gesundheit, Individualisierung	» „besser statt mehr“ » neu definierte Werte: Freizeit statt mehr Gehalt, Grünflächen statt Einkaufszentrum, weniger und dafür besseres Fleisch » Erfassung globaler, nationaler und individueller Lebensqualität	☑ Wandern ☑ Radfahren » von Gästen im Alltag gewünschte Qualität überträgt sich auf ihre Ausübung touristischer Aktivitäten » Schaffung/Ausbau qualitativ hochwertiger Angebote, dauerhafte Qualitätssicherung (z. B. regelmäßige Wartung)	» Ausweisung durch Qualitätssiegel (z. B. für Wege, Gastronomie, Beherbergungen) » Fokussierung auf qualitativ hochwertige und zielgruppenspezifische Angebote (betr. vorhandene und neu zu schaffende Angebote)
Digitale Informationsbeschaffung vor und während der Reise	Konnektivität, Mobilität	» digitale Technologien als wichtigster Zugang zur Umwelt » vor und während der Reise werden zunehmend Daten online abgerufen (z. B. Wetter, Standort, POIs, Touren, ÖPNV)[13] » Kunden haben immer und überall Zugang zu Informationsquellen	☑ Wandern ☑ Radfahren » digitale Angebote ersetzen physische Wegweisung nicht: 75 % der Radreisenden nutzen diese, 52 % wollen auch zukünftig nicht darauf verzichten.[14] » hohe Relevanz für Besucherlenkungsmaßnahmen, wie z. B. Informationen über Stoßzeiten auf Plattformen veröffentlichen, um Übernutzung zu vermeiden » Einbindung der Gäste auf einfachen Wegen möglich, z. B. Qualitätssicherung mithilfe eines Mängelmelders	» Erreichbarkeit des Kundenservice durch Einsatz verschiedener Kanäle sichern » guter Service und Support, um freie Zeit so angenehm wie möglich zu gestalten » relevante Daten (z. B. Karten, GPS, Besucherlenkungsinformationen) strukturiert und übersichtlich digital bereitstellen » Webseiten stets aktualisieren und mit neuen Informationen versehen » digitale Plattformen für Besucherinformation und -lenkungsmaßnahmen nutzen
Mehr Kurztrips statt einer langen Reise	Neo-Ökologie, Mobilität, Individualisierung	» steigende Belastung durch hohe Flexibilität und permanentes Unterwegssein » zunehmender Wunsch nach Entschleunigung, u. a. durch Kurzreisen » Corona-Pandemie hat langfristige Urlaubsplanung erschwert und wirkte als Katalysator für diese Entwicklung[15]	☑ Wandern ☑ Radfahren » Schaffung vielfältiger Angebote ohne großen Planungs-/Vorbereitungsbedarf » Radfahren: 2021 haben 41,6 Millionen Deutsche mindestens einen Tagesausflug unternommen (+11 Mio. zu 2020)[16] » Wandern: Familienangebote werden beliebter: 43 % (Vorjahr: 38 %); Mehrtagestouren ebenso: 35 % (28 %)[17]	» Schaffung eines Ganzjahresangebots » Stärkung von Angeboten in Übergangszeiten » Verknüpfung von Angeboten zu Wochenend-/Mehrtagesangeboten

[13] ADFC (2018) Informationsverhalten der Radreisenden
[14] ebd.
[15] Regiondo (2021)
[16] ADFC (2022) Radreiseanalyse
[17] Deutscher Wanderverband Service GmbH (2021)

Trend	Megatrends	Bedeutung allgemein	Bedeutung für Aktivtourismus	Potenzial für das Bergische RheinLand
Bike-Boom	Neo-Ökologie, Gesundheit, Urbanisierung, Mobilität	» vom Freizeitgerät zum Verkehrsmittel erster Wahl » ökologisch, günstig, gesund und oft die schnellere Alternative zu Auto oder ÖPNV » Fahrradwege, Bikesharing und Abstellanlagen in Infrastruktur eingebunden	☐ Wandern ☑ Radfahren » radspezifische Outdoor-Aktivitäten werden attraktiver und ziehen neue Zielgruppen in Regionen mit einem attraktiven Angebot » die wachsende Bedeutung des Marktes erlaubt die Ausweitung und qualitative Optimierung bestehender Angebote	» Schaffung attraktiver radtouristischer Angebote, da die Beliebtheit stetig steigt » Vermeidung von Konflikten durch Schaffung attraktiver (Alternativ-)Wege
Steigende Nachfrage nach E-Mobilität	Neo-Ökologie, Gesundheit, Urbanisierung, Mobilität	» Veränderung des Mobilitätsverhaltens aufgrund wachsender Verbreitung von Elektrofahrzeugen » starker Wandel durch Digitalisierung der Verkehrssysteme und zunehmende Automatisierung der Mobilität » größte Herausforderungen: Reichweite von Batterien und Lademanagement	☐ Wandern ☑ Radfahren » Gelände mit starken Höhenunterschieden und Steigungen können von einer größeren Zielgruppe erschlossen werden » E-Bikes werden von allen Altersgruppen als attraktives Angebot wahrgenommen und können Unterschiede innerhalb heterogener Gruppen ausgleichen	» Entwicklung anspruchsvoller Angebote für sportive Zielgruppen » Erweiterung und Ausdifferenzierung der Angebote für E-Bikende (auf Basis der steigenden Nachfrage)
Eco-Tourism	Neo-Ökologie, Gesundheit	» steigender Konsum von Bio-Produkten; neben ökologischen Motiven steht „Bio“ für höhere Qualität und mehr Genuss	☑ Wandern ☑ Radfahren » steigendes Interesse an nachhaltigen Reisen » bei Angeboten werden zunehmend bewusste Organisation und nachhaltiger Ressourceneinsatz erwartet » im Aktivtourismus zählt verstärkt Qualität statt Quantität	» Schaffung hochwertiger, regionaler, saisonaler Angebote » Gewährleistung umweltfreundlicher Anreise durch Verbesserung des ÖPNV » Verknüpfung mobiler Angebote, z. B. Touren mit ÖPNV-Anbindung, Mobilstationen
Sportlich Aktive sind offen für weitere Aktivtourismus-Formen	Gesundheit, Individualisierung	» Anteil der Wandernden, die auch Rad fahren: 71 %; MTB fahren: 11 %[18] » Anteil an Radfahrenden, die auch wandern: 66 %; joggen: 26 %[19] » 87 % der Mountainbikenden betreiben mindestens eine weitere Sportart[20], davon ca. jede*r Zweite Erlebnis-/Natursportarten	☑ Wandern ☑ Radfahren » aktivtouristische Angebote werden von verschiedenen Zielgruppen angenommen; tendenziell bietet sich die Konzentration auf eine bis zwei Sportarten (je Saison) an, ggf. mit Basisangebot für weitere Bewegungsformen, um die Qualität für den Gast aufrechterhalten zu können	» mit verschiedenen Angeboten können mehrere Zielgruppen auf vielfältige Art und Weise angesprochen werden, die zu Wiederkehrern der Region werden können » durch umfassende und sichtbare Angebote in der Gebietskulisse wird eine Wiederkehr in die Region wahrscheinlicher

[18] BTE/Deutscher Wanderverband (2018)
[19] ADFC (2019)
[20] Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2015)

3.3. Zielgruppen im Radtourismus

Der Radtourismus boomt und birgt für das Bergische RheinLand noch viel Potenzial zur Weiterentwicklung. Mit punktuellen regionalen Highlights setzt das Gebiet schon heute attraktive Akzente für Radurlauber.

Mehr als ein Drittel der Deutschen im Alter zwischen 14 und 69 Jahren nutzt in der Freizeit ein Fahrrad. Von diesen fahren über 11 Millionen sogar mehrmals pro Woche. So überrascht es nicht, dass auch auf Reisen dem Radfahren eine hohe Bedeutung zukommt: 20 Millionen Deutsche weisen ein (sehr) großes Interesse am Thema Radfahren im Urlaub auf.[21]

E-Bikes verändern den Radtourismus

E-Bikes machen die Berge „flacher“ und damit die Naturerfahrung von (Mittel-)Gebirgslandschaften für breitere Teile der Bevölkerung zugänglich. Die Effizienz aktueller E-Bike-Motoren, gepaart mit hohen Akkukapazitäten, ist bereits mehr als ausreichend für die Anforderungen ausgiebiger Tagestouren. Durch die elektrische Tretunterstützung spielt das Gesamtgewicht des Bikes – vor allem im Einsatz in Freizeit und Tourismus – eine untergeordnete Rolle. Tendenziell schwerere Anbauteile wie große und breite Laufräder, lange Federwege an Vorder- und Hinterrad sowie wirkungsvolle Bremsen erhöhen den Komfort und die Sicherheit.

Beides stellt wichtige Faktoren vor allem für Beginnende dar. Die Elektrifizierung der Komponenten und Koppelung mit der Motorsteuerung sowie die Weiterentwicklung kleiner, leistungsstärkerer Akkus werden die Sicherheit, den Komfort und damit letztlich das Einsatzgebiet von E-Bikes zunehmend erhöhen.

FAHRRADKAUF

Nach dem Rekordjahr 2020 ist auch das Jahr 2021 erfolgreich gewesen: Die Zahl der verkauften Pedelecs ist auf 2,0 Millionen (+3 %) gestiegen. Damit ist der Anteil von E-Bikes am Gesamtmarkt im Jahr 2021 auf 43 Prozent angestiegen.

Insbesondere die Vielfalt der Modelle trägt dazu bei, dass neue Zielgruppen erreicht werden. Unter den einzelnen Modellgruppen betrug der Anteil der **E-Bikes** unter allen in Deutschland 2022 verkauften Rädern:

- MTB: 83 %
- Trekkingräder: 37 %
- Cityräder: 48 %
- Lastenräder: 72 %

Quelle: Zweirad-Industrie-Verband (2022)

[21] Sinus Institut (2020), inspektour (2017)

3.3.1. DARSTELLUNG RADTYPEN

Aus Sicht des Freizeitradfahrens werden in diesem Projekt folgende Radtypen unterschieden:

Mountainbike

Ein Mountainbike ist für den Einsatz im Gelände konzipiert. Die Rahmen sind für hohe Belastungen ausgelegt, Stollenreifen und Federelemente sorgen für Traktion auf unbefestigten Untergründen, und große Scheibenbremsen modulieren die Geschwindigkeit bergab. Je nach Einsatzbereich unterscheiden sich die Merkmale:

- Leichte Cross-Country-Räder ermöglichen mit kurzhubiger Federung Ausdauersport im Gelände.
- Trail-/Enduro-Räder ermöglichen durch einen längeren Federweg und eine sportliche Sitzposition einen breiten Einsatzbereich von Feldwegtouren bis hin zu anspruchsvollen Abfahrtsstrecken.
- Freeride-/Downhill-Räder sind durch Rahmendesign und Komponenten für Abfahrtsstrecken konzipiert.

Rennrad

Ein Rennrad ist als Sportgerät für den Straßenradsport konstruiert. Es zeichnet sich durch eine besonders leichte Bauweise und die Reduktion auf die zum Fahren erforderlichen Teile aus. Charakteristisch sind die schmalen Reifen, der Bügellenker sowie aerodynamische Rahmendesigns. Die sportliche Fahrposition sowie große Gangübersetzungen machen hohe Geschwindigkeiten möglich.

Gravelbike

Ein Gravelbike unterscheidet sich auf den ersten Blick nur durch breitere und profilierte Reifen von einem Rennrad. Doch mit einem längeren Radstand, breiterem Lenker und stabileren Komponenten eignet sich das Gravelbike neben dem Einsatz auf der Straße auch für die Nutzung auf Feld- und Waldwegen. So paart es die Agilität und die sportliche Sitzposition eines Rennrads mit dem Komfort und der Robustheit eines Mountainbikes und ermöglicht somit einen breiten und vielseitigen Einsatzbereich.

Touren-/Trekkingrad

Ein Touren-/Trekkingrad ist besonders gut für Ausflüge und Radtouren, aber auch zum Pendeln in der Stadt geeignet. Beim Design stehen vor allem Ergonomie und Komfort im Vordergrund. Anders als die anderen dargestellten Fahrradtypen entspricht es der StVZO und verfügt meist über einen Gepäckträger, Licht und Schutzbleche. Das Trekkingrad ist mit Abstand der beliebteste und am meisten verkaufte Fahrradtyp in Deutschland.

3.3.2. DARSTELLUNG DER ZIELGRUPPEN

Für eine bessere Übersicht wurden für die vier zentralen Zielgruppen im Radtourismus (Mountainbikende, Rennradfahrende, Gravelbikende sowie Tourenradelnde) verschiedene Steckbriefe anhand der Customer Journey erarbeitet (s. Anlage 2: Zielgruppen-Steckbriefe), die die Vielfalt des Freizeitfahrens und die Unterschiede der Zielgruppen umfassend widerspiegeln.

Deutschland ist bei den deutschen Radreisenden ein besonders beliebtes Reiseziel. Grund ist zum einen die Sympathie, d. h. sie reisen generell gern innerhalb Deutschlands, und zum anderen die kurze Anreise sowie eine gute Infrastruktur. Das bevorzugte Reiserad unter den Radreisenden stellt das Tourenrad dar, gefolgt von dem E-Bike und dem Mountainbike. Zur Navigation wird die Wegweisung vor Ort am meisten genutzt. Apps zur Navigation (allen voran Komoot, Outdooractive und Google Maps) sowie gedruckte Radkarten werden zusätzlich herangezogen. Neben dem Radfahren unternehmen Radreisende oftmals zusätzliche Aktivitäten in der Region – so besuchen sie gern Städte oder gehen wandern.

3.3.3. SONDERAUSWERTUNG MTB-MONITOR

Der Mountainbike-Monitor 2022 ist die umfassendste Erhebung zum deutschsprachigen Mountainbike-Gast. Die Studie ist bevölkerungsrepräsentativ und basiert auf den Daten von mehr als 15.000 Befragten im deutschsprachigen Raum.[22] Dabei wird die Zielgruppe nachfrageseitig in die Segmente Tour, MaXC (Marathon/Cross-Country), AMEN (All Mountain/Enduro) sowie FRoDHo (Freeride/Downhill) unterteilt.

Die Untersuchung ist darauf ausgelegt, Verantwortlichen für die Mountainbike-Entwicklung ein praxisnah einsetzbares Werkzeug für die Produktentwicklung und Vermarktung an die Hand zu geben. Sie hilft als Handbuch zugleich dabei, den Mountainbike-Markt zu verstehen und seine Potenziale zu nutzen. Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes wurde eine regionale Sonderauswertung des Mountainbike-Monitors für das Bergische Land vorgenommen, deren zentrale Ergebnisse im Folgenden dargestellt werden.

In der Sonderauswertung sind die Angaben all jener Mountainbikenden berücksichtigt, die in der Befragung angaben, gern einmal im Bergischen Land biken zu wollen. Insgesamt trifft dies auf 1.070 Mountainbikende aus dem deutschsprachigen Raum zu. Diese Abfrage ist Teil zur Untersuchung des Markentrichters[23], der für das Bergische Land folgende Ergebnisse lieferte:

- **Bekanntheit:** 45,1 Prozent der Mountainbikenden kennen das Bergische Land grundsätzlich (Mittelwert deutsche Destinationen: 50,7 %).
- **Interesse:** 28,2 Prozent haben Interesse, die Region zum Biken zu besuchen (ø DE: 34,8 %).
- **Erfahrung:** 12,6 Prozent waren bereits mindestens einmal zum Biken im Bergischen Land (ø DE: 15,4 %).

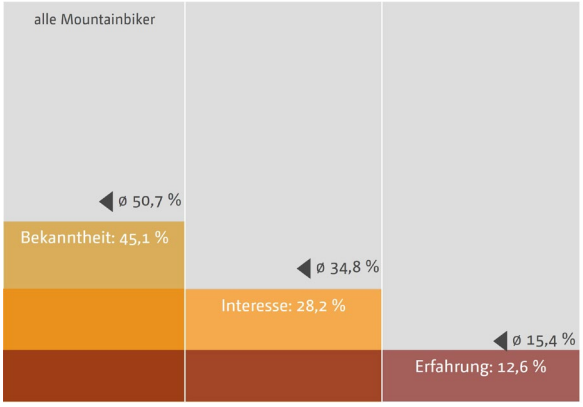


Abbildung 14. Markentrichter Bergisches Land
Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022)
Graue Markierungen: Mittelwert aller abgefragten deutschen Regionen

Neben dem Bergischen Land wurde der Markentrichter für 37 weitere Regionen in Deutschland[24] abgefragt. Entsprechend liegen zu den drei Stufen jeweils Rangfolgen vor. In diesen belegt das Bergische Land hinsichtlich der Bekanntheit Platz 25 von

[22] Erhebungskulisse deutschsprachiger Raum: Deutschland, Österreich, Schweiz, Südtirol

[23] Abfrage zu Bekanntheit, Interesse und Reiseerfahrung zu verschiedenen Regionen

[24] Allgäu, Altmühltal, Ammergauer Alpen, Bayerischer Wald, Berchtesgadener Land, Chiemgau, Deister, Eifel, Erzgebirge, Fichtelgebirge, Frankenwald, Fränkische Schweiz, Harz und Harzvorland, Hunsrück, Oberbayern, Oberlausitz, Odenwald-Bergstraße, Pfalz, Pfälzerwald, Rhön, Ruhrgebiet, Saarland, Sachsen, Sächsische Schweiz, Sauerland, Schwäbische Alb, Schwarzwald, Siegerland-Wittgenstein, Spessart, Taunus, Teutoburger Wald, Thüringer Wald, Vogtland, Weserbergland, Westerwald, Winterberg, Zugspitz-Region

38 sowie hinsichtlich des Interesses und der Erfahrung jeweils Platz 24.

Abbildung 15. Zielgruppen-Segmente im Mountainbike-Tourismus
Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022)

Im Mountainbike-Tourismus können grundlegend vier Zielgruppensegmente unterschieden werden (s. Abbildung 15). Unter den am Bergischen Land interessierten Mountainbikenden ordnet sich mit 10,7 Prozent ein überdurchschnittlich großer Anteil dem Segment FRoDHo zu (DE: 6,1 %). Das größte Segment stellt AMEN dar (72,1 %; DE: 63,7 %), gefolgt von Tour (11,7 %; DE: 18,4 %). Mit 5,5 Prozent liegt der Anteil des Segments MaXC im Durchschnitt aller Mountainbikenden im deutschsprachigen Raum (5,2 %).

Der hohe Anteil des Segments FRoDHo zeigt sich auch an den präferierten Anforderungen an die optimale Mountainbike-Infrastruktur. So besteht gegenüber dem allgemeinen Profil der Mountainbikenden eine Tendenz hin zu gebauter Infrastruktur sowie zur Nutzung von Liften, um bspw. zum Startpunkt von Trails zu gelangen.

Weiterhin wird der überdurchschnittliche Anteil des Segments FRoDHo in der Beliebtheit verschiedener Formen von Bike-Infrastruktur sichtbar (s. Abbildung 17): Zwar stellen Singletrails und Flowtrails über alle Befragten hinweg die beliebteste Form der Infrastruktur dar. Jedoch sind vor allem Bike- und Dirtparks sowie Jumplines bei den am Bergischen Land Interessierten besonders beliebt. Gleiches gilt für Routennetze und Uphill-Trails, mit denen vor allem die Segmente Tour und AMEN angesprochen werden.

Insbesondere junge Mountainbikende interessieren sich für das Bergische Land. Mit 37,3 Jahren liegt ihr Durchschnittsalter 2,3 Jahre unter dem aller Mountainbikenden aus dem deutschsprachigen Raum. Die an der Region Interessierten sind überdurchschnittlich häufig auch mit anderen Radtypen unterwegs, darunter besonders mit dem Rennrad. Zugleich sind sie – auch begründet durch die Verteilung der Segmente – weniger offen gegenüber E-Mountainbikes als der Durchschnitt der Befragten. Dennoch nutzt mit 21,9 Prozent ein im Gesamtvergleich (20,4 %) überdurchschnittlicher Teil der am Bergischen Land interessierten Mountainbikenden bei Bike-Urlauben hauptsächlich ein E-Bike. Um die hohe Nachfrage zu bedienen und eine gewisse Lenkung der E-Bikenden zu erreichen, empfiehlt sich die Schaffung von Begleitinfrastruktur (Ladepunkte, sichere Abstellmöglichkeiten etc.).

Bemerkenswert ist die Reiseintensität der am Bergischen Land Interessierten: Über alle Reisearten hinweg sind sie deutlich reisefreudiger als der Durchschnitt der Befragten. So unternehmen sie

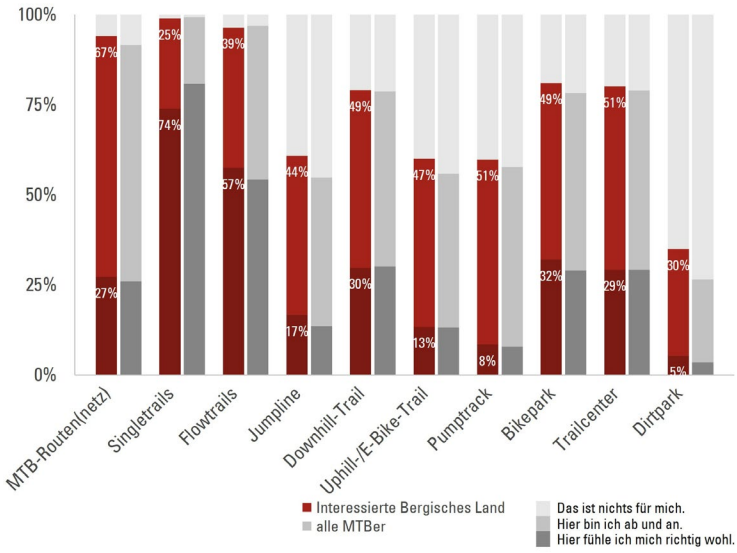


Abbildung 16. Vorlieben für Mountainbike-Infrastruktur
Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022)

im Schnitt 1,07 Bike-Urlaube[25] (alle MTBer: 0,98); 3,15 Bike-Trips (alle: 2,82) und 28,54 Tagesausflüge mit dem Mountainbike (alle: 26,22).

Bei den Reisen nutzt unter den am Bergischen Land Interessierten ein mit 74 Prozent sehr stark überdurchschnittlicher Anteil der Mountainbiker*innen Apps zur Tourenplanung (s. Abbildung 18), hierbei vor allem Komoot (86,6 %), Strava (39,0 %) oder Trailforks (36,9 %). Weitere wichtige Informationsquellen sind Empfehlungen von Freunden und Bekannten (61 %) sowie digitale Karten (55 %).

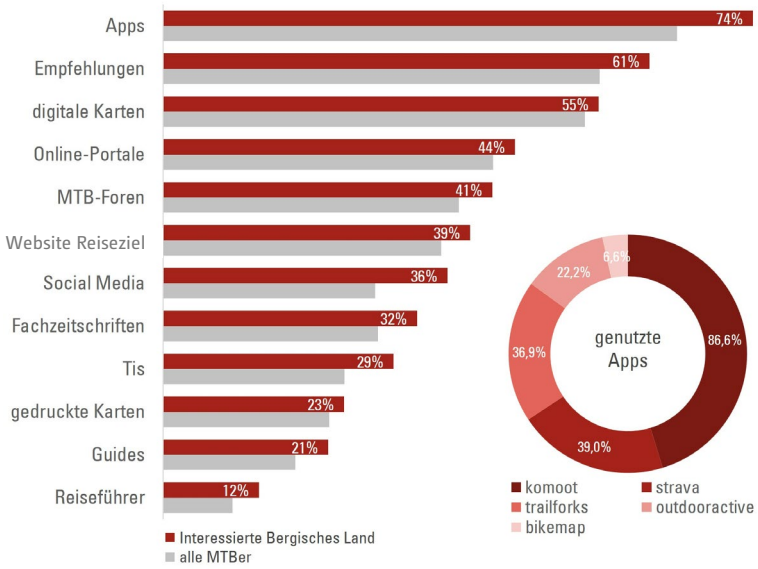


Abbildung 17. Zur Tourenplanung genutzte Medien
Quelle: Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022)

Im Schnitt sind die bei Bike-Urlauben durchgeführten Tagestouren der am Bergischen Land interessierten Mountainbikenden 42,6 Kilometer lang und umfassen 987 Höhenmeter. Damit sind sie etwas länger als im Schnitt aller Mountainbiker*innen (42,2 km), umfassen zugleich jedoch weniger Höhenmeter (1.025). Anders sieht es bei Touren mit dem E-Mountainbike aus: Diese sind mit 52,7 Kilometern länger und mit 1.205 Höhenmetern anspruchsvoller als im Durchschnitt (51,2 km/1.180 Hm). Hier werden zentrale Ansatzpunkte für eine sinnvolle Angebotsentwicklung im Bergischen Land deutlich: Durch die Erarbeitung und Abstimmung möglichst gut verknüpfbarer und auch für E-Mountain-bikende geeigneter Routen kann die Region erlebbar gemacht werden und ein attraktives, flexibel kombinierbares Produkt für sowohl Tagesreisende als auch Urlauber entstehen.

Wichtige Erkenntnisse liefert der Blick auf die Anforderungen der Zielgruppe an das Mountainbike-Angebot in der Region. Im Vergleich zwischen dem Durchschnitt aller Mountainbiker*innen und den am Bergischen Land Interessierten sind für Letztgenannte insbesondere vielfältige Freizeitangebote (Index[26]: 144,0), die Möglichkeit, neue Bikes auszuprobieren (139,3), ein Angebot an Leih-Ausrüstung (131,9), kulturelle Veranstaltungen (130,9) sowie Guiding-Angebote (124,8) überdurchschnittlich relevant.

3.4. Bestandsanalyse

Es gibt in der Region „Das Bergische“ bereits beschilderte Radrouten, die von den regionalen Tourismusorganisationen beworben werden. Diese sind bisher vor allem auf Tourenradfahrende ausgerichtet, werden aber auch zunehmend von E-Bikern und im Falle der Bahntrassen-Radwege auch von Rennradfahrenden genutzt. Einige der touristisch beschilderten Strecken sind aufgrund der Topografie eher für E-Bikende geeignet, da sie für Tourenradfahrende recht anspruchsvoll sind. Für Familien und Genussradler bieten sich bisher vor allem die Bahntrassen-Radwege an. Hierzu gehören der Bergische Panorama-Radweg (ca. 130 km) sowie der Panorama-Radweg Balkantrasse (ca. 50 km), die von verschiedensten Nutzergruppen stark frequentiert und auch touristisch sehr gut angenommen werden. Darüber hinaus besteht ein Knotenpunktnetz der Radregion RheinLand, welches sich jedoch nur bedingt an touristisch relevanten Punkten und für den Freizeitverkehr attraktiven Routenführungen orientiert und

[25] Im Mountainbike-Monitor wird unterschieden zwischen Bike-Urlauben (ab 5 Tagen, Hauptmotiv Mountainbiken), Bike-Trips (2–4 Tage, Hauptmotiv Mountainbiken) und Bike-Ausflügen ohne Übernachtung.

[26] Der Index 100 stellt einen angeglichenen Mittelwert für alle Befragten dar. Ein Index von 125 bedeutet beispielsweise eine 25 Prozent höhere Affinität der am Bergischen Land Interessierten im Vergleich zu allen Mountainbikenden.

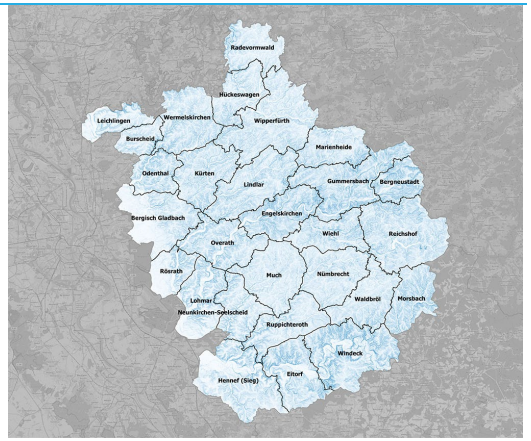
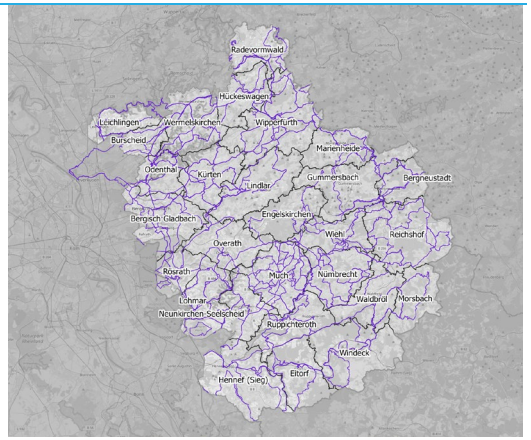
daher auch nur eingeschränkt für eine Vermarktung im touristischen Kontext eignet.

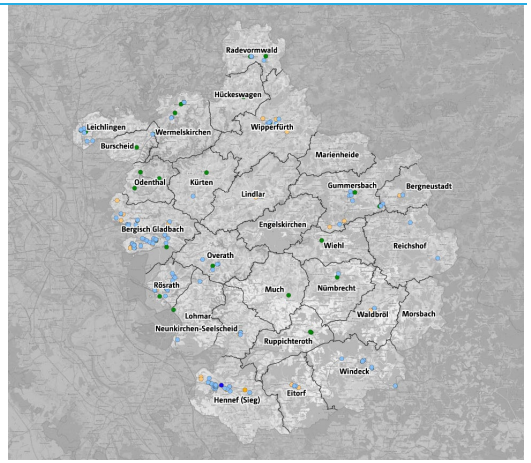
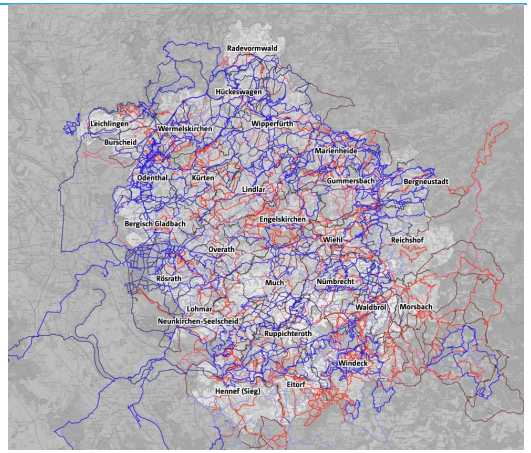
Für Mountainbikende sind bisher kaum offizielle Angebote vorhanden. Es gibt wenige ausgeschilderte MTB-Routen und außer dem Pumptrack und Mountainbike-Trail auf :metabolon keine offiziellen Downhill-Anlagen oder Flowtrails (s. hierzu Abschnitt 3.6.2.).

Aufbauend auf dieser Einschätzung wurde innerhalb der gesamten Gebietskulisse eine ausführliche Bestandsanalyse durchgeführt, deren Ergebnisse maßgeblich in die weiteren Planungen eingeflossen sind. Auf den folgenden Seiten werden die zentralen Erkenntnisse zusammengefasst und kartografisch dargestellt. Resümierend lassen sich folgende Erkenntnisse festhalten:

- Das Bergische RheinLand ist gekennzeichnet durch ein anspruchsvolles Relief, welches nicht als optimale Ausgangslage für ein Angebot an wenig bis mittel anspruchsvolle Radtouren erachtet werden kann. Es empfiehlt sich der Auf- bzw. Ausbau eines abgestimmten, vorrangig der Lenkung und Konfliktminimierung dienenden Angebots für sportive Zielgruppen (Rennrad, Gravel, Mountainbike) sowie eine Ausrichtung auf E-Biker.
- Der Naturraum wird teils stark beansprucht und bedarf einer gezielten Besucherlenkung (vgl. Kapitel 3.5).
- Die Nutzerdaten digitaler Plattformen zeigen eine hohe Aktivität in der Region, die aktuell nicht durch das bestehende Freizeitradangebot bedient wird.
- Das bestehende Erholungswegenetz weist teils große Lücken und qualitative Mängel auf. Ein flächendeckendes Angebot bietet die Möglichkeit der individuellen Kombination von Routenabschnitten.
- Die Region bietet zahlreiche Ansatzpunkte für die thematische Inszenierung sowie Sehenswürdigkeiten und Highlights zur Einbindung in touristische Routen.

Ausgehend von den Ergebnissen der faktischen Bestandsanalyse wird im Zuge der Umsetzung dieses Konzeptes die genaue Begutachtung der ermittelten Bestände empfohlen. Dabei sollte der Blick vor allem auf die Attraktivität für die angesprochenen Zielgruppen sowie ggf. bestehender Optimierungsbedarfe hinsichtlich Infrastruktur, Begleitangebot, Ausrichtung und Vermarktung gelenkt werden.

Topografie und Naturraum	**Vorgehen** » Kartierung der Schutzgebiete und Hangneigung. **Zentrale Erkenntnisse** » Potenzial: Die natürlichen Gegebenheiten (landschaftliche Attraktivität, Relief) sprechen für eine Nutzung des Naturraums durch verschiedene Outdoor-Aktivitäten. Teilweise Einschränkung des Wegepotenzials durch sensible Naturräume. » Relief: Das teilweise ausgeprägte Relief sorgt für anspruchsvolle Etappen → Potenzial für E-Bikes. » Vielfalt: Die anspruchsvolle Topografie spricht auch für eine Nutzung durch ambitionierte Radsegmente (z. B. Rennrad, Mountainbike, E-Bike). » Nutzung und Konflikte: Naturraum wird teilweise bereits stark beansprucht (z. B. Große Dhünntalsperre) und führt stellenweise zur Überlastung der Naherholungsgebiete. » Stärken: Die Natur/Landschaft wird als Stärke im touristischen Bereich wahrgenommen.	 *Hangneigungen im Bergischen RheinLand* *Legende: blau = starke Hangneigung, weiß = geringe Neigung*
Freizeit- und touristische Radrouten	**Vorgehen** » Kartierung der beschilderten Freizeit- und touristischen Radrouten in Abstimmung mit der Naturarena Bergisches Land und der Naturregion Sieg. **Zentrale Erkenntnisse** » Beliebtheit: Zahlreiche Nutzergruppen nutzen heute schon die vorhandene Wegeinfrastruktur. Es gibt eine Auswahl an qualitativ hochwertigen Radangeboten (z. B. teileröffneter Agger-Sülz-Radweg, Radweg Sieg, Panorama-Radwege). Die Nachfrage ist teilweise stärker als das Angebot. » Wegenetz: Häufig fehlen Teilstücke von Radwegen, sodass nicht alle Ziele mit dem Rad erreichbar sind. Viele Radwege verlaufen auf teils gefährlichen Wegeabschnitten. » Wegequalität: An einigen Stellen sind schlechte Wegoberflächen vorhanden. » Konfliktpotenzial: Ein zu geringes Wegeangebot (v. a. im Bereich Mountainbike) führt zu einem hohen Nutzungsdruck, schwindendem Verständnis für andere Nutzergruppen und der Schaffung illegaler Angebote. » MTB-Angebot: Es fehlt an attraktiven legalen MTB-Strecken (Alternativen zu best. Hotspots). » Beschilderung: Die Beschilderung wird teilweise als Schwäche wahrgenommen. Einige offizielle Touren sind (noch) nicht beschildert. Es existiert ein Knotenpunktnetz für das Bergische Radfahrland, das jedoch in weiten Teilen entlang von Straßen mit oder ohne sichere Radverkehrsanlagen und nicht über qualitätsvolle, selbstständig geführte Fahrradwege verläuft.	 *Touristische Radrouten im Bergischen RheinLand (beschildert)*

Freizeit- und touristische Highlights, Infrastruktur, Bike-Service	**Vorgehen** » Erfassung vorhandener Infrastruktur und Service hinsichtlich Gastronomie und Beherbergung (Bett+Bike), Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele, Vermietung/Verleihung, Reparaturservices, Ladenetz und ÖPNV/Anreise sowie Schutzhütten und Zusatzangebote für Radreisende innerhalb der Gebietskulisse. » Beteiligung: Ergänzungen durch Vertretende der Kreise und Kommunen über Online-Karte und Evaluierung von touristischen Highlights im Rahmen des Workshops „Freizeitangebote und Themenrouten“. **Zentrale Erkenntnisse** » Themen: Als für die Region charakteristische Themen für eine Einbindung in touristische Routen wurden v. a. folgende Schwerpunkte identifiziert: Wasser/Flüsse/Talsperren, Mühlen und Bergbau, Textilindustrie, Kulinarik. » Verteilung relevanter Punkte: Sehenswürdigkeiten sind flächendeckend vorhanden. » Verteilung Gastgewerbe: besonders in den Mittelzentren flächendeckend vorhanden. » Touren binden im Tourenradbereich bereits attraktive Sehenswürdigkeiten und Begleitinfrastruktur ein.	 *Radtouristische Infrastruktur im Bergischen RheinLand* *Legende: ■ Schlauchautomat, ■ Fahrradparken, ■ Fahrradverleih, ■ E-Bike-Ladestation*
Tourenportale	**Vorgehen** » Auswertung gängiger Portale (z. B. Outdooractive, Komoot etc.) hinsichtlich nicht offiziell touristisch vermarkteter Routen. » Identifikation von Wegeverbindungen sowie Anlaufpunkten der Nutzenden. **Zentrale Erkenntnisse** » Vorschläge von Nutzenden aller Radsegmente sind über die ganze Gebietskulisse verteilt. Die Anzahl der Routenvorschläge im MTB-Bereich ist besonders hoch → Differenz zwischen inoffiziellem und offiziellem Angebot. » Neben den drei Ballungsgebieten Dhünntalsperre/Burscheid, Gummersbach/Marienheide und Windeck/Hennef wird eine starke Nutzung über die Anbindung nach Köln und Bonn sichtbar.	 *Routen in digitalen Plattformen im Bergischen RheinLand (Rad, Rennrad und Mountainbike)* *Legende: blau = outdooractive, rot = komoot*

3.5. Besuchermanagement

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse – und hier insbesondere die Betrachtung der Aktivitäten verschiedener Nutzergruppen auf digitalen Plattformen – zeigt örtlich teils starke Konfliktpotenziale auf. Dabei können Konflikte nicht nur zwischen den verschiedenen Nutzergruppen auftreten. Vielmehr kann eine intensive Nutzung bspw. negative Auswirkungen auf den Naturraum oder aber die lokale Bevölkerung mit sich bringen.

Zur Vorbeugung und Vermeidung solcher Konflikte bedarf es eines möglichst überregionalen Besuchermanagements, welches von zentraler Ebene aus gesteuert wird.

3.5.1. ANSÄTZE ZUR BESUCHERLENKUNG

Meist lassen sich Konflikte durch ein gut durchdachtes Besuchermanagement lösen. Klassisch lassen sich dabei sämtliche Maßnahmen im Besuchermanagement in vier Handlungsbereiche untergliedern: Angebotsgestaltung sowie Besucher-information, -lenkung und -monitoring (s. Abbildung 19). Sie erfüllen unterschiedliche Ziele und umfassen verschiedene Methoden. Gleichzeitig bedingen und stützen sie sich gegenseitig. Ein integriertes Besuchermanagement kombiniert alle vier Bereiche und führt so zu einem optimalen Zusammenspiel einzelner Maßnahmen.

Durch die Gewöhnung an die ständige Verfügbarkeit aktueller Informationen sind die Ansprüche der Gäste an die kommunikative Leistung der Destinationsmanagement-Organisation (DMO) gewachsen. Teils hat eine Neuorientierung hin zu digitalen Plattformen stattgefunden. Sie verfügen in der Theorie über umfassendere und aktuellere Daten – besonders aus dem Besuchermonitoring.

Aufbauend auf einem soliden digitalen Besuchermonitoring, kombiniert mit weiteren Daten, ermöglicht die digitale Besucherprognose ortsbezogene Vorhersagen über die zukünftige Auslastung, Besucherströme und Aufenthaltsdauern in einer Region. Diese Prognosen können u. a. historische und aktuelle Verhaltensdaten (vgl. digitales Besuchermonitoring), Saisonzeiten und Ferien, Wochen-, Brücken- oder Feiertage, Wettervorhersagen und Konjunkturindikatoren einbeziehen.

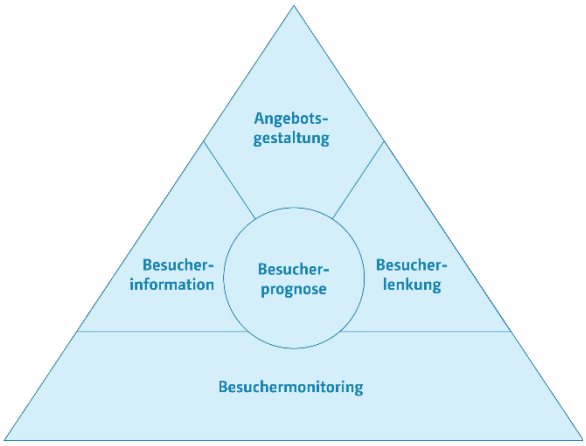


Abbildung 18. Ebenen im Besuchermanagement
Quelle: absolutGPS 2022

Besuchermanagement: Angebotsgestaltung

Beschreibung	Infrastrukturen und Einrichtungen mit hoher Attraktivität für die jeweilige Zielgruppe bereithalten.
Ansatz	Regelüberschreitungen unnötig machen.
Mögliche Methoden	» breites Angebotsportfolio aus Leuchtturm- und ergänzenden Angeboten » Kampagnen für offizielle alternative Produkte zur Vermeidung von Hotspot-Entwicklungen » spitze Zielgruppenorientierung bei Angeboten » Trennung von Nutzergruppen durch zielgruppenspezifische Angebote » zeitweise Sperrung von Angeboten (z. B. bei Brutzeiten) » digitale Angebotsbestandteile zur Lenkung der Besucher und somit Verringerung des Nutzerdrucks, v. a. in sensiblen Gebieten (z. B. Apps, digitale Schnitzeljagden, Geocaching) » adaptive Bewerbung von Angeboten/Routen auf eigenen Medien als erste Wahl vor digitalen Plattformen
Gutes Beispiel	**Naturbiken im Allgäu und in Tirol** » Im Allgäu und in Tirol kommt es regelmäßig zu Nutzerkonflikten zwischen Bikenden, Alpwirten, Jägern und Grundeigentümern. **Lösungsansatz:** » Schaffung eines neuen Angebots: 700-Kilometer-Wegenetz für Genussbikende, bestehend aus zwei Hauptrouten. » Das Wegenetz ist in verschiedene, miteinander vernetzte Touren aufgeteilt und einheitlich beschildert. » Verlauf über Forst- und Alpwege, wenige Singletrails sind höchstens mittelschwer; Höhenlagen zwischen 800 und 1.500 Metern.

Besuchermanagement: Besucherinformation

Beschreibung	Das Verhalten und Entscheidungen der Besucher beeinflussen, ohne ihr Freizeiterlebnis zu stark zu beeinflussen.
Ansatz	Intrinsische Motivation stärken.
Mögliche Methoden	» zielgruppengerechte Bild- und Wortsprache über alle Kanäle hinweg » aktives Einspielen und Management ausgewiesener Routen in digitalen Plattformen » Bündelung von Infos zu allen Reisebestandteilen in zentralen Medien » Kommunikation von Verhaltensregeln, Ge- und Verboten (insb. in Schutzgebieten) auf zielgruppenrelevanten Kanälen » aktive Kommunikation hoher Auslastungen und Angebot von Alternativen » Hinweise auf Sperrungen/Umleitungen auf zentralen Medien (Zuarbeit von Informationen durch alle relevanten Akteure) » Sensibilisierung von Gästen im Umgang mit der Natur und weiteren Nutzergruppen, Umweltbildung/Anreize für Angebote abseits der Hotspots, bspw. Gamification » Etablierung eines digitalen Systems zur Meldung und Behebung von Mängeln/Konflikten und Evaluierung von Hotspots der Meldungen » Angebote für weniger frequentierte Zeiträume/Nebensaison » Anschluss an überregionale Initiativen (z. B. Bike Booklet)
Gutes Beispiel	**Urlaubs-Kompass Bad Peterstal/Birkenfeld** » Gäste müssen auf zahlreiche Medien zurückgreifen, um relevante Informationen zu erhalten. Oft finden sie auf verschiedenen Medien unterschiedliche Informationen. **Lösungsansatz:** » Ein einheitliches System zur Optimierung der Besucherinformation und -lenkung. » Kooperation von zwei Projektregionen mit 300 Kilometer Entfernung. » Digitale Einspeisung von Daten aus verschiedenen Quellen: Wegedaten, Sehenswürdigkeiten. Störungen Wege, Gastgeberinfos, ÖPNV-/Wetterdaten, Umweltdaten, Besucherfrequenzen. » Künftig auch Auslastung der Wanderparkplätze an Nationalparkzentren und des ÖPNV.

Besuchermanagement: Besucherlenkung

Beschreibung	Das Verhalten der Besucher in andere Bahnen lenken und es ggf. regulieren und einschränken.
Ansatz	Grenzen setzen.
Mögliche Methoden	» Tracking von Informationsabfragen auf Plattformen zur Ableitung von Nutzungsspitzen » adaptive Anpassung redaktioneller Inhalte und zielgruppenspezifischer Fotos zur Beeinflussung von Gästeentscheidungen und -präferenzen: gezielte Hervorhebungen, Priorisierungen oder Weglassen bestimmter Inhalte » Angebot von aus Sicht der Gäste relevanten, d. h. ansprechenden Alternativen (z. B. andere Aufenthaltsdaten, andere Uhrzeiten, Wege/Angebote) » Dynamic Pricing » regelmäßige Aktualisierung von Datenbanken zur verlässlich aktuellen Ausspielung korrekter Daten » Kontingentierung (z. B. Eintrittskontrollen bei Schutzgebieten, Begrenzungen bei Sehenswürdigkeiten) » durchgängig verlässliche Informations- und Leitsysteme
Gutes Beispiel	**Outdooractive** » Zahlreiche Regionen stehen vor der Herausforderung, Besucherströme proaktiv zu lenken. **Lösungsansatz:** » Mit auf Outdooractive gesammelten Daten können Besucherströme digital in Echtzeit umgelenkt und ein konstant hoher Informationsstand des Gastes realisiert werden. » Durch Empfehlungen können Alternativen aufgezeigt werden. » Mit der Funktion „Hinweise und Sperrungen“ in der Plattform können Destinationen und Wegemanager aktuelle Veränderungen oder Gefahren kommunizieren.

Besuchermanagement: Besuchermonitoring

Beschreibung	Das Verhalten und Volumen der Besucher einschätzen, Maßnahmen ableiten und deren Erfolge messen.	
Ansatz	Entscheidungsgrundlagen schaffen.	
Mögliche Methoden	**Quantitativ: Nutzervolumen an einzelnen Orten messen** » Beobachtungen » automatische Zählgeräte » Ticketsysteme » digitale Einlasssysteme	» Mobilfunkdaten » soziale Netzwerke » Ampeln und Schranken » Heatmaps » Nutzungsstatistiken digitaler Outdoor-Plattformen
	Qualitativ: Besucher und ihr Verhalten verstehen » Befragungen » Auswertungen von Blogs, Foren etc. » Meldeblätter	
Gutes Beispiel	**Analyse von Besucherströmen in Venedig** » Venedig kämpft seit vielen Jahren mit den Folgen einer touristischen Übernutzung. **Lösungsansatz:** » Mit Überwachungskameras und der Auswertung von Handydaten sollen (datenschutzkonform) die Herkunft der Gäste, Bewegungsmuster und Aufenthaltsdauern erfasst und besser verstanden werden. » Echtzeitdaten über die Parkplatzauslastung und die Zahl sowie Art der Boote auf den Kanälen fließen in das Monitoring ein. **Ziel:** » Besucherströme künftig besser leiten sowie Notfällen oder Engpässen schneller begegnen. » Das System soll künftig als Grundlage für die Erhebung einer Eintrittsgebühr für Tagestouristen dienen.	

Besuchermanagement: Besucherprognose

Beschreibung	Das Verhalten und Volumen der Besucher voraussagen, Maßnahmen ableiten und deren Erfolge messen.
Ansatz	Konflikten proaktiv vorbeugen.
Mögliche Methoden	» strukturierte Aufbereitung und Auswertung von Ergebnissen aus Besuchermonitoring, -lenkung und -information » Tiefenanalyse zur vorausschauenden Ableitung von Verhaltens- und Konfliktmustern
Gutes Beispiel	**„Smarte Tourismus Region“ Tegernsee Schliersee** » In sensiblen Naturgebieten entsteht ein teils sehr hoher Nutzungsdruck, der sich stark auf Hotspots ballt. **Lösungsansatz:** » Mithilfe künstlicher Intelligenz werden Prognosen über die Besucherauslastung an Hotspots und Parkplätzen sowie das Verkehrsaufkommen errechnet. » Dafür werden Echtzeitdaten aus Sensorik sowie weitere Frequenzdaten hinzugezogen. » Die dabei gewonnenen Daten werden zusammen mit Alternativvorschlägen über verschiedene Kanäle, z. B. Websites, Ausflugsticker, Navigationssysteme oder Verkehrsfunk, gestreut.

BESUCHERMANAGEMENT: DARAUF KOMMT ES AN

Grundlegend lassen sich die nachfolgend aufgestellten Leitsätze zum Besuchermanagement zusammenfassen. Ihre Anwendung auf das Untersuchungsgebiet des Bergischen RheinLands erfolgt im nachfolgenden Kapitel.

- Es gibt keine allgemeingültige Lösung. Jeder Raum und jeder Konflikt müssen **individuell** analysiert und Lösungsansätze gefunden werden.
- Engagement in nur einem der fünf Bereiche wird nicht funktionieren. Besuchermanagement muss **ganzheitlich** gedacht werden.
- Kooperation ist ein Grundpfeiler des Besuchermanagements. Alle relevanten Akteure müssen sich zu langfristiger **verbindlicher** Zusammenarbeit verpflichten.
- Ein gutes Besuchermanagement ist eng an den Wünschen und Ansprüchen der Nutzer oder Interessengruppen orientiert und wird mit diesen **partizipativ** erarbeitet.
- Ein gutes Besuchermanagement muss immer wieder **flexibel** an sich ändernde Bedingungen angepasst werden.

3.5.2. BESUCHERMANAGEMENT IM BERGISCHEN RHEINLAND

Zur Abschätzung des Konfliktpotenzials zwischen einzelnen Nutzergruppen im Bergischen RheinLand wurde eine Online-Befragung[27] durchgeführt, an der sich 103 Akteure aus den folgenden Nutzergruppen beteiligt haben: Kommunen, Vereine, Tourismus, Land- und Forstwirtschaft, Grundbesitz sowie Mountainbikende und Freizeitradfahrende. Im Rahmen dieser Umfrage konnten Teilnehmende Punkte oder Bereiche benennen, die sie als besonders konfliktträchtig ansehen. Gleichzeitig bestätigte eine Presserecherche und die Analyse der tatsächlichen Nutzung über Tourenportale die gewonnenen Erkenntnisse.

Aus den Ergebnissen wurden vier Hotspot-Bereiche erarbeitet, welche besonders von einer Übernutzung, negativen Einflüssen auf sensible Naturbereiche oder Nutzerkonflikten betroffen sind (vgl. Abbildung 19). In den Gebieten treten dabei teils stark unterschiedliche Konfliktpotenziale auf. Diese werden nachfolgend neben empfohlenen Maßnahmen zum Besuchermanagement dargestellt. Für die Umsetzung der Maßnahmen bedarf es i. d. R. einer zentralen Koordination mit einer Ausführung durch lokale oder regionale Partner.

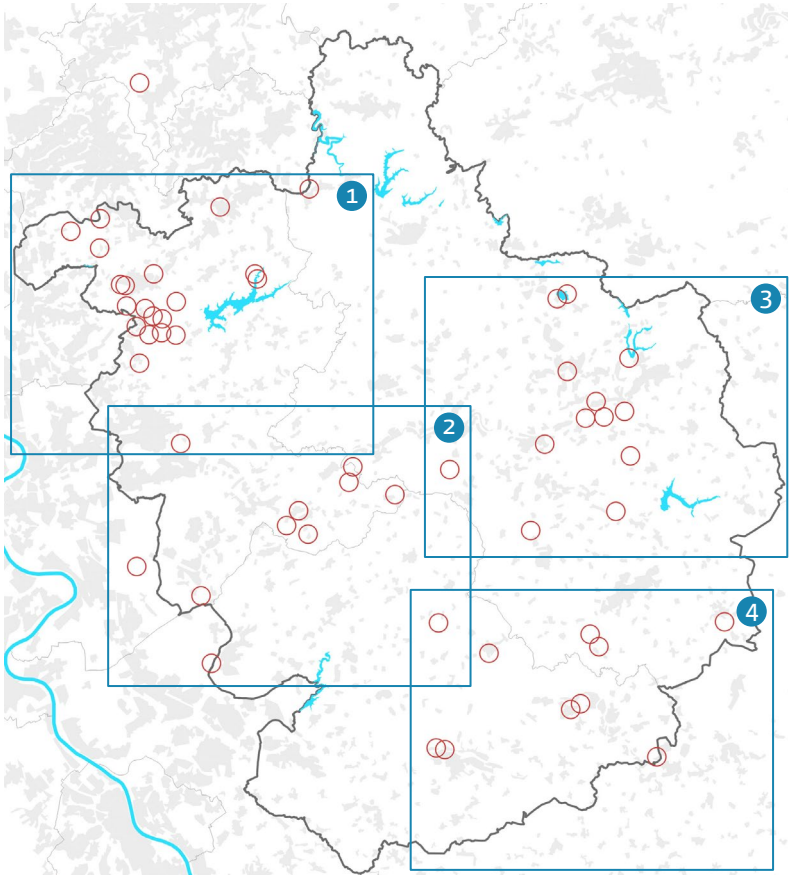


Abbildung 19. Schwerpunktgebiete von Konflikten
Rote Kreise stellen von lokalen Akteuren benannte Orte mit Konfliktpotenzialen dar.
Quelle: absolutGPS 2022

Bergisches RheinLand gesamt

Ausgangslage:

- attraktiver Naturraum, topografisch für Naturaktivitäten geeignet
- hohes Aufkommen an Tagesgästen aus Ballungsräumen
- teils mangelhafte/fehlende Radwege
- viele Mountainbikende, aber wenig Angebot
- zahlreiche flächendeckende Schutzgebiete mit sensibler Natur
- anspruchsvolle Topografie bedingt Ballung auf wenige Wege

Empfohlene kurzfristige Maßnahmen:

- Einrichtung eines runden Tisches mit lokalen Akteuren zur Vernetzung, Erhöhung des gegenseitigen Verständnisses und Erarbeitung von Maßnahmenplänen
- Erarbeitung eines einheitlichen Beschilderungssystems, v. a. für Mountainbike-Strecken

Empfohlene langfristige Maßnahmen:

- Steuerung durch Datenmanagement in Online-Kartendiensten
- Erweiterung bestehender Angebote durch Verbindungsrouten
- Etablierung von für alle Baulastträger verbindlichen Qualitätsstandards für Wege

[27] Die Ergebnisse der Online-Umfrage wurden im Rahmen des Workshops „Besuchermanagement“ vorgestellt und befinden sich im Anhang.

Nordkreis RBK/Dhünnhochfläche (1)[28]

Ausgangslage:

- beliebtes Wandergebiet, jedoch auch viele Radfahrende und Mountainbikende; teils Konflikte mit Forst
- Balkantrasse: Konflikte zwischen Touren- und Rennrad, aber auch Fußgängern, Hundebesitzern etc.
- sensibles Schutzgebiet Große Dhünntalsperre

Empfohlene kurzfristige Maßnahmen:

- Sensibilisierung der erholungssuchenden Wandernden und Fahrradfahrenden
- Besucherinformation an Wanderparkplätzen
- Lenkung durch Parkgebühren bzw. Parkverbotszonen
- zeitweise Sperrungen bestimmter Wege

Empfohlene langfristige Maßnahmen:

- Ermittlung von Korridoren, in denen Mountainbiken möglich gemacht werden kann
- Etablierung von Rangern in besonders schützenswerten Gebieten

Overath (2)

Ausgangslage:

- vereinzelt Konflikte zwischen Naturnutzenden, dabei insbesondere zwischen Wandernden und Mountainbikenden

Empfohlene kurzfristige Maßnahmen:

- Ausweisung von Mountainbike-Routen zur Entflechtung der Nutzergruppen
- Optimierung der bestehenden Beschilderung

Empfohlene langfristige Maßnahmen:

- Stärkung der Anbindung zwischen Erholungswegen und ÖPNV (v. a. Bahnhöfe)
- Prüfung von Netzlücken für ein flächendeckendes Angebot für Tagesgäste aus dem Ballungsraum Köln/Bonn

Wiehl/Gummersbach (3)

Ausgangslage:

- illegaler Trailbau durch Mountainbikende
- Wege werden von verschiedenen Nutzergruppen (Wandernden und Mountainbikenden) stark frequentiert
- starker Nutzerdruck am Biebersteiner Stausee

Empfohlene kurzfristige Maßnahmen:

- Einrichtung eines runden Tisches mit lokalen Akteuren zur Vernetzung mit dem Ziel der Erhöhung des gegenseitigen Verständnisses
- sowie der Erarbeitung von Maßnahmenplänen für eine erfolgreiche Lenkung und Konfliktvermeidung
- Einbindung der lokalen Mountainbike-Szene in Kommunikation und Planung
- Sensibilisierung der erholungssuchenden Wandernden und Fahrradfahrenden (Aushänge, Webseiten, Flyer)

Empfohlene langfristige Maßnahmen:

- Diskussion und Austausch über eine eventuelle Ausweisung von legalen, abgestimmten MTB-Angeboten zur Lenkung

Eitorf/Waldbröl (4)

Ausgangslage:

- fehlende Radwege an Straßen
- Unfallgefahr durch Kurven und hohes Verkehrsaufkommen
- plötzliches Ende des Siegtalradwegs

Empfohlene kurzfristige Maßnahmen:

- Sanierung von Wegen
- Sperrung des durch Hangrutsch gefährlichen Wegeabschnitts bei Windeck

Empfohlene langfristige Maßnahmen:

- Ertüchtigung von Wald-/Wirtschaftswegen
- Lückenschluss und Beleuchtung am Siegtalradweg
- Prüfung der Legalisierung von Trails bei Eitorf
- Einrichtung eines runden Tisches mit lokalen Akteuren zur Vernetzung mit dem Ziel der Erhöhung des gegenseitigen Verständnisses sowie der Erarbeitung von Maßnahmenplänen für eine erfolgreiche Lenkung und Konfliktvermeidung

[28] Aufgrund des hochsensiblen Schutzstatus wurde dieser Hotspot-Bereich nicht für die Entwicklung von Infrastruktur-Angeboten (s. Abschnitt 3.6.) berücksichtigt.

3.6. Angebotsentwicklung

Neben der infrastrukturellen Entwicklung im Bereich des Alltagsradverkehrs in Form eines regionalen Radwegenetzes (Projektteil 1) steht auch im Freizeit- und touristischen Bereich die Infrastruktur- und Angebotsentwicklung in diesem Konzept im Fokus. Dabei wird je nach Zielgruppe ein unterschiedlicher Fokus gesetzt. Für die Zielgruppen Tourenrad, Rennrad und Gravelbike werden touristische Angebote entwickelt. Für die Zielgruppe Mountainbike wird vorgestellt, wie ein zielführendes Besuchermanagement ausgestaltet werden kann, sodass eine Besucherlenkung vor allem in sensiblen Naturräumen erzielt wird.

3.6.1. ENTWICKLUNG VON TOUREN FÜR AUSGEWÄHLTE ZIELGRUPPEN IM RADTOURISMUS

Zielstellung

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde deutlich, dass die Gebietskulisse im Freizeitbereich bisher hinter ihren Möglichkeiten und teils auch dem Nachfragevolumen zurückbleibt. Sowohl die topografischen Gegebenheiten als auch die Attraktivität des Naturraumes sowie das große Einzugsgebiet verdeutlichen das hohe Entwicklungspotenzial im Freizeitbereich und dass eine Weiterentwicklung von Produkten und Angeboten im Radtourismus (mit Fokus auf Tourenrad, E-Bike und Rennrad) empfehlenswert ist. Dabei stehen vor allem die Erschließung zusätzlicher Gebiete und das Schließen von Angebotslücken auf vorhandenen Wegen im Vordergrund. Insbesondere im Mountainbiken sollten die zuvor identifizierten Hotspot-Bereiche (s. Abschnitt 3.5.2) näher betrachtet und mithilfe verschiedener Elemente des Besuchermanagements eine Entzerrung bzw. Regulierung stark frequentierter Bereiche angestrebt werden.

Bei allen Überlegungen sollte im Sinne der Besucherlenkung darauf geachtet werden, welche Gebiete aktuell durch eine starke Nutzung auf und abseits bestehender Wege durch Fahrradfahrende geprägt sind oder auf denen häufig Konflikte durch das Aufeinandertreffen verschiedener Nutzergruppen auftreten. Durch die Nutzung nicht offiziell ausgewiesener Wege werden zudem häufig geschützte sensible Areale befahren, wodurch Konflikte mit Grundbesitzern, den naturschutzrechtlichen, land- und forstwirtschaftlichen sowie jagdrechtlichen Belangen oder anderen Nutzergruppen ausgelöst werden.

Durch die Schaffung regulierter Wege kann hier ein Kompromiss gefunden werden, der Fahrradfahrenden in beliebten Gebieten attraktive Angebote bietet, wodurch zugleich das Befahren von Wegen in besonders schützenswerten Bereichen vermieden wird. Somit können eine unerlaubte bzw. schädliche Nutzung im Naturraum kontrolliert und die Nutzer innerhalb der Gebiete gelenkt werden. Allerdings ist bei der Planung neuer Routen zu bedenken, dass eine ausschließliche Erweiterung des Tourenangebots in anderen Gebieten interessierte Besucher nicht vollumfänglich von der Naturnutzung in diesen Arealen abhalten wird. Deshalb sollte auch über eine aktive Lenkung innerhalb dieser Gebiete nachgedacht werden. Dabei muss natürlich geltendes Recht beachtet werden.

Zahlreiche Beispiele zeigen, dass eine Erweiterung des Angebots zu einer Entzerrung in der Gebietskulisse beitragen kann, weshalb auch weniger frequentierte, aber attraktive Gebiete berücksichtigt werden sollten. Hierfür werden sowohl bereits bestehende, aber nicht als Touren beschilderte Wege als auch neue Routen beachtet.

Unabhängig von den beiden genannten Aspekten sollten auch Gebiete in Betracht gezogen werden, in welchen es bereits Planungen zu Projekten gibt.

Unter Beachtung dieser Punkte wurden verschiedene Suchräume für die Erweiterung des Tourenangebots für die Bereiche Tourenrad, Rennrad und Gravelbike identifiziert. Bei dem Bereich Mountainbike wurden Gebiete (folgend als Moderationsraum bezeichnet) identifiziert, in denen ein besonderer Bedarf für Besucher- und Konfliktmanagement besteht. Eventuelle neue Routen in den identifizierten Suchgebieten für Tourenrad, Rennrad und Gravelbike sollten sich dabei weitestgehend in das bestehende Wegenetz integrieren und, soweit möglich, mit anderen Strecken zu Mehrtagestouren kombinieren lassen. Hierdurch lassen sich

innerhalb der verschiedenen Radsegmente weitere Subzielgruppen (bspw. Familien, Hobbyfahrer, Radurlauber etc.) ansprechen.[29] Um eine Besucherlenkung effektiv zu gestalten, empfiehlt es sich, verschiedene Angebote für die Gruppen (Tourenrad, Rennrad und Gravelbike) zu schaffen, wobei auch auf deren unterschiedliche Anspruchsniveaus eingegangen werden sollte. Im Ergebnis stehen so Suchräume, in denen eine Schaffung ergänzender Angebote in besonderem Maß dazu beitragen kann, Konflikte zu entzerren, gleichzeitig aber auch das Angebot sinnvoll zu erweitern und so einerseits eine breitere Zielgruppe zu adressieren, andererseits jedoch auch das Fahrraderlebnis für bestehenden Naturnutzer positiver zu gestalten.

Methodik/Vorgehen

Um die oben beschriebenen Zielsetzungen zu erreichen, wurden in Vorbereitung der Planung verschiedene Analyseverfahren angewendet. Die erarbeiteten Informationen und Daten wurden dabei jeweils in einem zentralen GIS-Projekt hinterlegt und konnten so verknüpft und anschließend ganzheitlich analysiert werden. Im Zuge der Planung sollten insbesondere attraktive Sehenswürdigkeiten (Point of Interest/POI) eingebunden werden. Um diese Daten zu ergänzen, wurden verschiedene Natur- und Bike-Highlights aus diversen Karten- und Routenportalen analysiert und in den Bestand aufgenommen.

Die im Rahmen der Bestandsanalyse erfassten Daten wurden in einem Workshop durch Vertreter der Kommunen, Kreise sowie der beteiligten Interessengruppen[30] ergänzt, priorisiert und anhand ihrer Attraktivität bewertet. Somit standen in diesem Bereich verlässliche und durch lokale Interessengruppen validierte Daten zur Verfügung.

Im Folgenden wurden die existierende touristische Radinfrastruktur sowie deren aktuelle Nutzung analysiert. Hierfür wurden die bestehenden ausgewiesenen Wege in der Gebietskulisse zusammengetragen und eingehend hinsichtlich ihrer Vermarktung, der angesprochenen Zielgruppe(n) und geografischer Potenziale untersucht. Im Vergleich dazu wurde die tatsächliche fahrradbezogene Nutzung innerhalb der Gebietskulisse betrachtet. Dazu wurden nicht offiziell vermarktete Routenverläufe aus digitalen Plattformen wie Outdooractive oder Komoot kartiert, die Ballungs-gebiete der Nutzung bzw. Hotspot-Gebiete aufzeigen (vgl. hierzu Seite 31). Weiterhin lässt sich aus diesen ableiten, inwiefern Nutzung und Angebot geografisch zusammenfallen und wo sich Handlungsräume und Angebotslücken ergeben. Außerdem ging in die Betrachtung mit ein, welche der bestehenden Wege beschildert sind oder lediglich per GPX-File digital abrufbar zur Verfügung gestellt werden. Als zusätzlicher Faktor wurden hierbei in Planung befindliche Projekte betrachtet. Ein spezieller Fokus wurde auf den Bereich der Mountainbike-Infrastruktur gelegt. Im Zuge dessen wurde überprüft, ob sich diese örtlich sowie zielgruppenbezogen in erarbeitete Konzepte einbinden lassen.

Aus diesen Daten wurden Areale abgeleitet, welche durch die eingehende Analyse einen Bestandteil der oben erläuterten Zielerreichung abbilden.

Nach der Auswertung konnte im nächsten Schritt für diese Gebiete eine Potenzial- und Wegeanalyse durchgeführt werden. Dabei wurden die erarbeiteten Handlungsräume auf ihre infrastrukturellen, topografischen und geografischen Eigenschaften untersucht. Dadurch konnten bereits erste Grundlagen für potenziell denkbare Wege und mögliche Routenführungen geschaffen werden.

Durch das beschriebene Vorgehen konnten Angebotslücken auf mehreren Ebenen identifiziert und zu Handlungsräumen zusammengefasst werden. Für diese wurden Steckbriefe erstellt, welche neben der Lage und der Art auch thematische Schwerpunkte erfassen (s. Anlage 2: Zielgruppen-Steckbriefe). Außerdem wurden die infrastrukturelle und natürliche Umgebung innerhalb der Handlungsräume analysiert. So können Angebotslücken ganzheitlich und unter der Betrachtung der Anforderungen an ein erfolgreiches Besuchermanagement dargestellt werden.

[29] Diese werden im Masterplan Bergisches Radfahrland als wichtige Zielgruppen benannt.

[30] Eine Übersicht zu den an den Workshops beteiligten Institutionen findet sich in Anlage 1.

Ergebnis: Such- und Moderationsräume

Anhand der beschriebenen Vorgehensweise konnten mehrere Räume im Bergischen RheinLand mit besonderem Potenzial für eine sinnvolle Angebotserweiterung bzw. mit erhöhtem Besucherlenkungs- und Konfliktminimierungsbedarf identifiziert werden. Unter diesen finden sich vier Gebiete im Bereich Tourenrad sowie jeweils eines für die Bereiche Rennrad und Gravelbike (s. Abbildung 20).

Letzteres kann je nach Routenführung und -distanz zugleich auch eine Trekkingradstrecke abbilden. Insbesondere im Bereich Mountainbike besteht ein besonderer Bedarf des Einbezugs relevanter Akteure in die Diskussion und Entwicklung von Besucherlenkungsmaßnahmen, weshalb diese Räume im vorliegenden Konzept als „Moderationsräume“ bezeichnet werden und in einer separaten Abbildung dargestellt werden (siehe Abbildung 21). Im Folgenden soll ein Überblick der Ergebnisse je Segment und deren Einfluss auf die Zielstellung gegeben werden. Detaillierte Erläuterungen zu den identifizierten Suchräumen sowie ihren infrastrukturellen, touristischen und natürlichen Gegebenheiten sind in den in Anlage 3 hinterlegten Steckbriefen zusammengestellt.

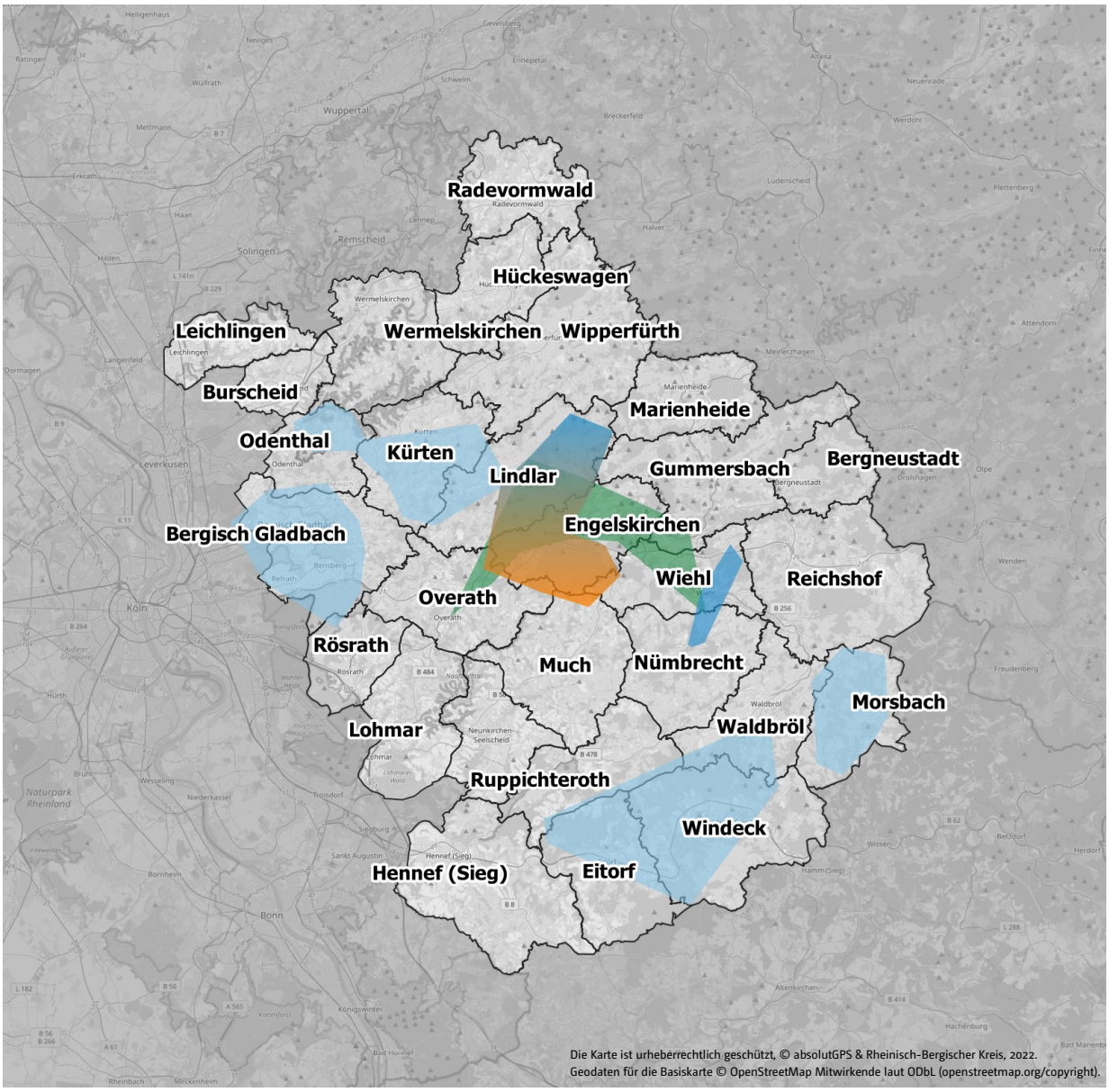


Abbildung 20. Suchräume für die Zielgruppen Tourenrad, Rennrad und Gravelbike
Legende: ■ Tourenrad, ■ Rennrad, ■ Gravelbike
Quelle: absolutGPS 2022

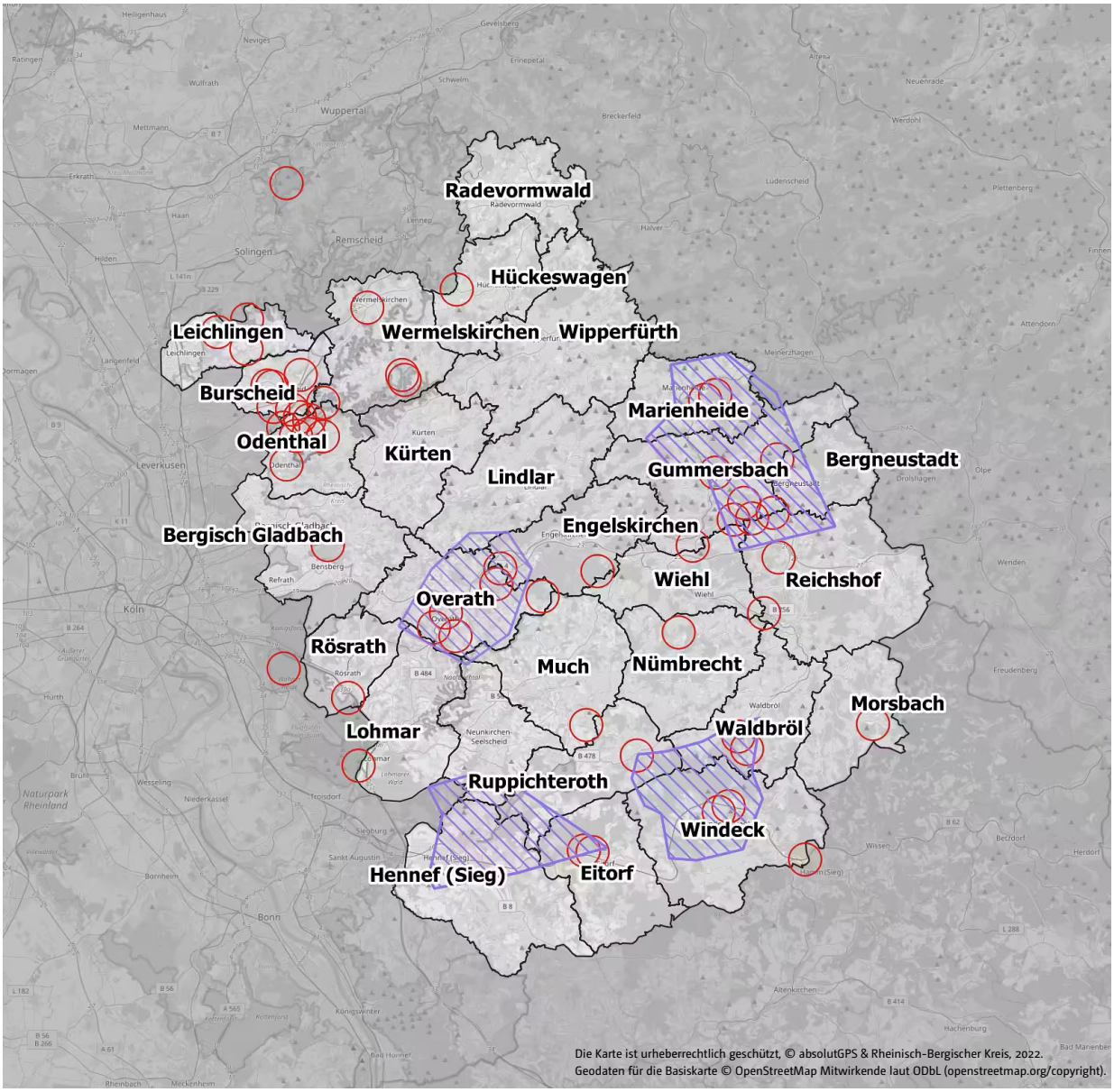


Abbildung 21: Moderationsräume für die Zielgruppe Mountainbike
Legende: ■ Konfliktgebiete, ■ Moderationsräume
Quelle: absolutGPS 2022

Mountainbike

Im Bereich Mountainbike wurden vier Moderationsräume identifiziert, in denen ein erhöhtes Nutzeraufkommen außerhalb der offiziellen Wege beobachtet werden kann. Besonders in diesem Segment lässt sich eine große Differenz zwischen Qualität und Quantität der Routen und der tatsächlichen Nutzung der Gebiete erkennen. Daher ist das Einführen von Elementen des Besuchermanagements dringend angeraten. Dabei müssen die Interessen unterschiedlicher Akteure berücksichtigt werden, sodass die Befahrung sensibler Naturräume möglichst vermieden, das Privat- und Eigentumsrecht geschützt und die Aktivität der Mountainbikenden gelenkt wird. Innerhalb der Moderationsräume konnten Wege und Abschnitte mit hohem Potenzial zur Besucherlenkung identifiziert werden. Zu beachten ist allerdings, dass auch in den benannten Arealen sensible Naturräume liegen. Mit den vorgestellten Elementen des Besuchermanagements (vgl. Kap. 3.5) soll die Lenkung in diesen Räumen erzielt werden. Dies kann auch zu einer Deeskalation bestehender Konflikte führen, die aktuell ein gegenseitiges Verständnis verhindern und teils das Wohl der Natur sowie deren Nutzer bedrohen.

Neben diesem Aspekt bieten die Areale auch Möglichkeiten, herausgestellte POIs einzubinden. Hierbei können je Gebiet unterschiedliche Schwerpunkte gesetzt und entsprechend verschiedene Interessenschwerpunkte angesprochen werden. Diese können zudem in Verbindung mit dem Wegepotenzial, der Naturkulisse und den topografischen Gegebenheiten gebracht werden.

Um die Wahrscheinlichkeit für ein erfolgreiches Besuchermanagement zu erhöhen, befinden sich mehrere der Moderationsräume in der Nähe aktueller oder künftiger Planungen von MTB-Anlagen.

Für den Moderationsraum um Overath steht eine Entzerrung der Nutzung in den umliegenden Hotspot-Bereiche im Fokus. Dieser Moderationsraum bietet ein hohes Potenzial durch einen attraktiven Naturraum und die örtliche Nähe zu den angrenzenden Städten, wodurch das Einzugsgebiet für Tagesreisende erhöht wird. Zudem existieren hier in Abstimmung befindliche Planungen für die Errichtung einer Mountainbike-Route, welche dem oben genannten Ziel der Entzerrung dienlich sind.

Allgemein lässt sich erkennen, dass in der untersuchten Gebietskulisse ein Mangel an offiziellen Mountainbike-Routen besteht (s. auch Abschnitt 3.6.2.). Dies führt in vielen Fällen zu einer Schaffung und Nutzung inoffizieller Wege, welche teilweise in sensiblen Naturräumen liegen. Eine Lösung des dadurch auftretenden Konflikts durch Elemente des Besuchermanagements ist daher zu empfehlen.

Rennrad

Für das Rennradfahren besteht im Bergischen RheinLand ein hohes Potenzial, welches aktuell bereits besser adressiert wird als im Bereich Mountainbike. Die topografische Lage lädt Nutzer dazu ein, die Gebietskulisse zum Rennradsport zu nutzen. Zugleich greift diese Nutzung weniger in sensible Naturräume ein, wodurch eine Installation von Routen i. d. R. mit geringeren Hürden verbunden ist. In den Kommunen gibt es daher bereits einige touristisch vermarktete Routen. Die Analyse der Nutzung auf digitalen Plattformen zeigt zwar auch hier eine Nutzung außerhalb der offiziellen Wege, welche aber weniger konzentriert ist. Stattdessen stellen die genutzten Routen eher Ergänzungen oder Zu- und Abwege zu den existierenden Routen dar. Die Analyse ließ dennoch ein Areal erkennen, welches das aktuelle Routenangebot sinnvoll ergänzen kann (s. Abbildung 21 und Anlage 3). Das Gebiet „Agger“ schließt eine geografische Lücke verschiedener Rennradangebote im Bergischen RheinLand. Dies hat zur Folge, dass auch hier Einheimische und Gäste Routen zu einer Mehrtagestour kombinieren können, ohne selbst Planungen durchführen zu müssen. Somit werden verschiedene Interessengruppen angesprochen. Des Weiteren können in diesem Gebiet POIs zum Thema Natur und Technik eingebunden werden, welche der i. d. R. sehr technikaffinen Zielgruppe der Rennradfahrenden entsprechen. Dennoch muss auch hier beachtet werden, dass in diesem Areal Bundes- und Landesstraßen verlaufen. Hier ist eine Abwägung zwischen fahrtechnischem Anspruch,

Attraktivität der Streckenführung und der Sicherheit von Rennradfahrenden essenziell.

Ein Bau von kleineren Verbindungsstücken, um Fahrrad- und Autoverkehr zu trennen, sollte nicht ausgeschlossen werden. Dies könnte im Rahmen der Erweiterung des Alltagsradverkehrsnetzes mitgedacht werden. In Summe stellt dieses Areal eine ideale Erweiterung/Verbindung der existierenden Rennradangebote dar, welches zusätzlich aber auch als alleinstehende Route funktioniert und dabei die Zielgruppe thematisch anspricht.

Touren-/Trekkingrad

Der Bereich Touren-/Trekkingrad, welcher die Nutzung durch Trekkingräder sowie E-Bikes einbezieht, stellt aktuell den Großteil der beschilderten und unbeschilderten Routen im Bergischen RheinLand dar. Dies beruht darauf, dass touristische Besucher hauptsächlich für Tagestouren dieser Art in das Gebiet reisen. Daher kann auch außerhalb der Routen noch eine starke Nutzung anderer Wege beobachtet werden. Um diese teilweise ungewollte Nutzung zu kontrollieren bzw. die Nutzer in gewünschte Gebiete zu lenken, bestehen hier zwei zentrale Zielsetzungen:

» Existierende, aber bisher nicht beschilderte Routen in schwach besuchten Gegenden sollen zu einer Entzerrung der Nutzer beitragen.
» Neue Routen in ansprechenden Gebieten sollen das bestehende Angebot ergänzen.

Eine Herausforderung in diesem Segment besteht darin, die verschiedenen Zielgruppen mit ansprechenden Angeboten zu begeistern. Um dies sicherzustellen, wurden Ladestationen, angrenzende Routen sowie weitere infrastrukturelle Gegebenheiten in die Analyse miteinbezogen. Ein besonderer Fokus liegt hierbei darauf, möglichst eine Anreise per ÖPNV zu ermöglichen, POIs für verschiedene Ansprüche einzubinden und vor allem ein landschaftliches Erlebnis sowie eine entspannte und sichere Tour zu bieten. Im ersten Schritt wurden daher Gebiete analysiert, welche diese Gesichtspunkte erfüllen können, in denen jedoch bisher noch keine beschilderten Routen existieren.

Hierbei ergaben sich fünf größere Suchräume (s. Anlage 3: Such- und Moderationsräume). Für drei dieser Gebiete konnten bestehende Routen im Portfolio der Gebietskulisse identifiziert werden, welche aber aktuell nicht beschildert bzw. vermarktet sind. Diese sind in Morsbach („Ein Abstecher nach Rom“), Windeck/Eitorf („Höhenflug" und die Radtour „Wald und Weide“) sowie im Bereich um Bergisch Gladbach („Wälder, Höhen und Siefen“ sowie „Zwischen Freilichtmuseum und Dom“). Speziell der letztgenannte Abschnitt umfasst zahlreiche wichtige Aspekte:

» Er befindet sich in der Nähe großer Einzugsgebiete (Köln, Leverkusen), wodurch eine große Zielgruppe angesprochen wird.
» Die Touren können kombiniert und sowohl als Sterntour als auch als Rundweg über mehrere Tage befahren werden.
» Die angrenzenden POIs sprechen speziell Kinder und Familien an.
» Radreisende können die schnelle Verbindung zum Agger-Sülz-Weg nutzen.

Durch diese Art der Aktivierung bestehender Routen können unkompliziert mehr Gäste angesprochen und die touristische Radnutzung gefördert werden. Um diesen Faktor zusätzlich zu fördern, wurden weitere Gebiete ermittelt, in denen bisher noch keine Routen bestehen. Dazu zählen die Gebiete von Wiehl–Nümbrecht und Engelskirchen–Lindlar. Während innerhalb des ersten Gebietes zahlreiche priorisierte POIs eingebunden werden können, spricht in zweitem vor allem die hohe Nutzungsfrequenz für eine Ergänzung von Routen. Hierbei können Routen, je nach Anspruchsniveau, gegebenenfalls auch zu einer Gravelroute erweitert werden.

Eine umfassende Ergänzung des Angebots an Radrouten stellt im kurz- bis mittelfristigen Vorgehen die Grundlage für eine thematische Erweiterung bzw. die Schaffung eines Angebots mit hoher überregionaler Zugkraft dar, welche als radtouristisches Pendant zu den „Bergischen Streifzügen“ im Wanderbereich fungieren kann. Grundvoraussetzung ist dafür jedoch ein vergleichbarer

Qualitätsstandard und die Sicherung eines nachhaltigen Wegemanagements.

3.6.2. BEISPIELHAFTE DARSTELLUNG DER ENTWICKLUNG VON MOUNTAINBIKE-ANLAGEN

Neben der Identifikation von Moderationsräumen für eine mögliche Erweiterung des bereits bestehenden radtouristischen Tourenangebots auf vorhandenen Wegen stellt auch eine Einschätzung des Potenzials für die Entwicklung von Mountainbike-Anlagen eine zentrale Anforderung an das vorliegende Konzept dar. Mountainbike-Anlagen werden unterschieden in:

- **Pumptracks:** Sie benötigen kein spezielles Relief und können wegen des geringen Raumanspruchs als Sportanlage in Städten entstehen. Durch „Pumpen“ der Wellen und Anlieger wird Geschwindigkeit erzeugt, ohne zu pedalieren. Das individuell anpassbare Layout ermöglicht die Nutzung durch Anfänger und Profis.
- **Bikeparks:** Sie bieten Nutzern eine breite Palette an Trails auf einer begrenzten, aber eher großräumigen Fläche. Zudem finden Biker Aufstiegshilfen (Lift, Shuttle, Uphill-Flowtrail) vor. Beides kann i. d. R. gegen Entgelt genutzt werden. Die Strecken werden laufend gepflegt und erneuert. Typische Strecken sind hier Flowtrails, Jump-Trails und Downhill-Trails.
- **Trailpark:** Hier können Mountainbiker*innen innerhalb eines bestimmten Gebiets überwiegend auf Trails fahren. Der Raumanspruch ist dabei eher kompakt und vergleichbar mit dem eines Bikeparks. Die Nutzenden finden meist angelegte Strecken vor, die flexibel kombiniert werden können. Ihr Anspruch reicht von leicht bis fortgeschritten mit vorwiegend flowigem Charakter. Auf Aufstiegshilfen wird i. d. R. verzichtet.
- **Dirtparks:** Dirtparks werden meist in flachem oder leicht abfallendem Gelände auf einer begrenzten Fläche gebaut. Von einer Erhöhung startend, werden mit speziellen Dirt Bikes Anlieger und Sprünge bewältigt. Dabei stehen Fahrspaß, das Ausführen von Tricks sowie Bau und Pflege im Vordergrund.

Dabei ist nicht jede Infrastrukturart für jedes Mountainbike-Segment (s. Abschnitt 3.3.3.) attraktiv. Während Trailparks eher für die Segmente Tour, MaXC und AMEN lockende Angebote darstellen, werden die Segmente Tour und MaXC kaum durch Bikeparks oder Dirtparks angesprochen (s. Tabelle 4). Vor allem mit Blick auf teils hohe Kosten für Planung, Bau und Instandhaltung der Angebote lohnen entsprechend eine gezielte Planung und Entscheidung, welche Zielgruppen bzw. Segmente angesprochen werden sollen und welche Anlagen das bestehende Angebot gut ergänzen können.

Aktueller Bestand und Entwicklungsoptionen

Derzeit bestehen im Bergischen RheinLand neben den bereits in der Bestandsanalyse (s. Abschnitt 3.4.) erwähnten Mountainbike-Routen auch Pumptracks als touristisch relevante Angebote (s. Abbildung 21).

	Tour	MaXC	AMEN	FRoDHo
Pumptrack	III	II	IIII	IIII
Bikepark			IIII	IIIII
Trailpark	IIIII	IIII	IIIII	I
Dirtpark			II	III

Tabelle 2. Attraktivität von Mountainbike-Infrastruktur für einzelne Segmente
Legende: 0 blaue Balken = nicht attraktiv; 5 blaue Balken = sehr attraktiv
Quelle: absolutGPS 2021

Im näheren Umkreis finden sich darüber hinaus zahlreiche weitere Pumptracks, Dirtparks, Flowtrails sowie die national und international sehr beliebte Bike-Arena Sauerland.

Die bereits im Bergischen RheinLand bestehenden Angebote gliedern sich gut in das überregionale Angebot ein und stellen eine erste Basis für eine mögliche Weiterentwicklung der Mountainbike-spezifischen Freizeitinfrastruktur dar. In den letzten Jahren wurden u. a. Planungen für je eine Dirt-Strecke in Odenthal-Eikamp und Waldbröl (Klus-Areal), je einen Bikepark in Odenthal und Windeck, einen Trailpark in Kürten sowie einen Pumptrack in Waldbröl (Klus-Areal) diskutiert. Die Dirt-Strecken und der Pumptrack befinden sich innerhalb der Siedlungsbereiche der Städte und Gemeinden. Sie berühren keinen sensiblen

Naturraum. Die Entwicklung solcher Angebote (Errichtung und Nutzung baulicher Anlagen im Außenbereich) bedarf in der Regel einer bauleitplanerischen Sicherung (Bebauungsplan).

Die Sonderauswertung des Mountainbike-Monitors 2022 (s. Abschnitt 3.3.3.) zeigt die überdurchschnittliche Ausprägung des Segments FRoDHo unter den am Bergischen Land Interessierten, was sich durch die Ausrichtung des bestehenden Angebots in und nahe der Region erklären lässt. Da im Umkreis des Bergischen Landes das Segment AMEN stark vertreten ist (72% der an der Region interessierten Mountainbikenden), wäre ein Bikepark ein mögliches zielgruppenspezifisches Angebot. In dem vorliegenden Konzept werden daher folgend die Grundvoraussetzungen genannt, die zur Entwicklung eines solchen Angebots nötig wären. Vor der Planung einer solchen Infrastruktur sollte jedoch immer ein Moderationsprozess im Sinne des Besuchermanagements stehen, sodass der Naturraum geschützt und das Privat- und Eigentumsrecht gewahrt wird, insbesondere wegen der teils sehr kleinteilig strukturierten Eigentumsverhältnisse.

Voraussetzungen für die Entwicklung

Für ein solches Angebot ist ein gewisses Flächenangebot Grundvoraussetzung. Zudem setzt die Entwicklung eines Bikeparks nach Möglichkeit das Vorhandensein einer Liftanlage voraus. Zahlreiche Beispiele in den deutschen Mittelgebirgen und dem Alpenvorland zeugen davon, dass die Umrüstung von Skiliften zum Transport von Mountainbikes eine attraktive Erweiterung des bestehenden Angebots sowie die Möglichkeit zur Saisonverlängerung darstellen können. Kleinere Liftanlagen bestehen im Bergischen RheinLand bisher in Morsbach (Morsbach-Springe), Töckelhausen (Wermelskirchen), im Stadtgebiet Reichshof (Blockhaus Lift Hähnen, Liftanlage Hahn, Skilift Schemmerhausen) sowie im direkten Umfeld der Region bei Wissen (nahe Windeck). Diese Gebiete eignen sich entsprechend grundlegend für die Entwicklung eines Bikeparks. Darüber hinaus ist jedoch auch die Höhendifferenz hinsichtlich der möglichen Eignung zum Mountainbiken relevant. Einschränkungen können sich hinsichtlich der Anforderungen aus Sicht des Naturschutzes ergeben.

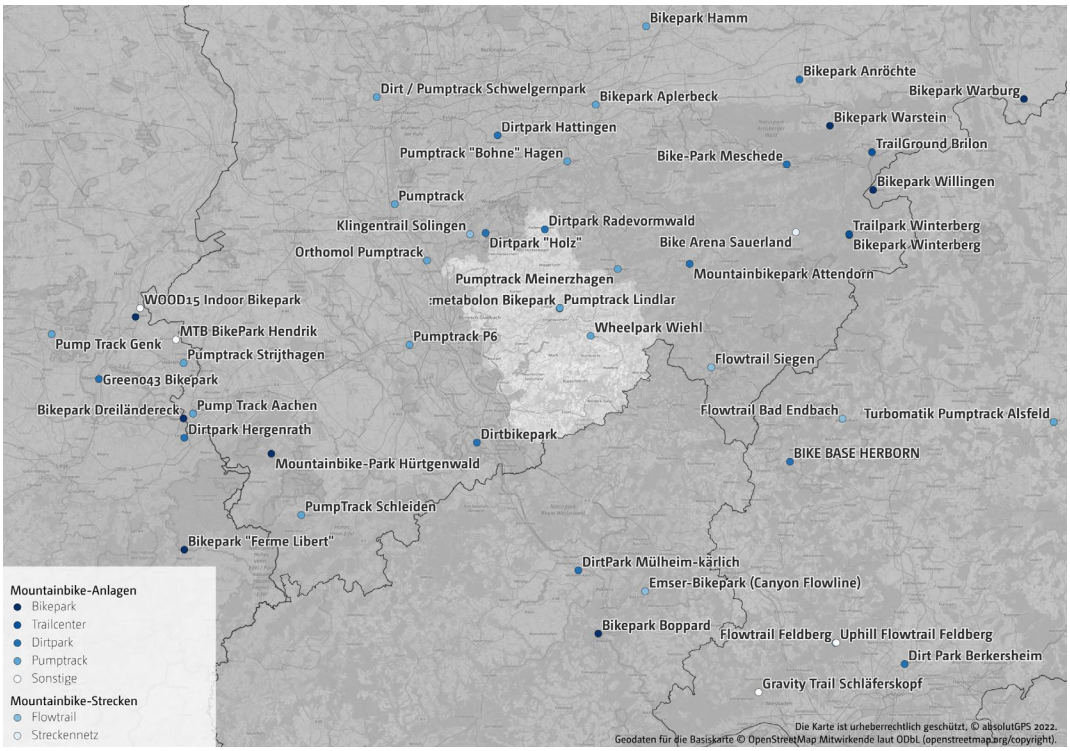


Abbildung 22. Bestand an Mountainbike-Anlagen im Bergischen RheinLand und Umgebung
Quelle: absolutGPS 2022

3.7. Handlungsempfehlungen für die künftige Entwicklung

Da besonders Mountainbikende, Reitende und Wandernde über ähnliche Ansprüche an Wegeformat und -führung verfügen, kann die gemeinsame Nutzung von Wegen – besonders durch die unterschiedliche Geschwindigkeit – zu Konflikten führen. Eine aktive Kommunikation, eindeutige Beschilderung oder Hinweise an den Strecken können helfen, Konflikten vorzubeugen. In vielen Regionen zeigt die Etablierung sogenannter *Shared Trails* mit entsprechender Markierung große Wirkung. Auf diesen ist die Nutzung durch verschiedene Gruppen explizit erlaubt. Die Ausweisung solcher Wege und die Kennzeichnung mit Hinweisschildern fördert nachweislich das gegenseitige Verständnis und die Rücksichtnahme. So können die Anlage paralleler Wegeführungen vermieden und das gegenseitige Verständnis sowie die Freude am verbindenden Element des Naturerlebens gestärkt werden.

Für den Freizeitbereich ergeben sich weitere notwendige Schritte, die zur Planung radtouristischer Produkte notwendig sind. In der folgenden Übersicht wurden alle anfallenden Handlungsempfehlungen nach der individuellen Entwicklung der vier Radtypen zusammengestellt.

Handlungsempfehlungen	Tour	Rennrad	Gravel	MTB	Priorität
Strategie					
❑ Festlegung von Schwerpunkten und Zielen für die Weiterentwicklung des Radtourismus, z. B. im Rahmen übergeordneter Radstrategien für unterschiedliche Zielgruppen.	x	x	x	x	hoch
❑ Einrichtung permanenter Zählstellen als wirksames Instrument der Erfolgskontrolle, als Argumentations- und Entscheidungshilfe sowie zur Einschätzung der Prioritäten von Investitionen.	x	x	x	x	hoch
Handlungsempfehlungen	**Tour**	**Rennrad**	**Gravel**	**MTB**	**Priorität**
❑ Kontinuierliche Entwicklung/Anpassung der Angebote unter Berücksichtigung der Entwicklungen am Markt.	x	x	x	x	mittel
Produktentwicklung/Kommunikation					
❑ Weitere Arbeit auf Basis der Moderationsräume unter Einbindung aller Akteure (auch der lokalen MTB-Szene). Es sollen vorhandene Konflikte gelöst und attraktive Alternativen zu Hotspot-Gebieten für eine Besucherlenkung gefunden werden.				x	hoch
❑ Abstimmung zu den Strecken mit genehmigungsrelevanten Behörden.	x	x	x	x	hoch
❑ Digitale Bewerbung offizieller Routen, z. B. durch Darstellung auf der Homepage.	x	x	x	(x)	hoch
❑ Einbindung und Content-Aufbereitung der Tourenempfehlungen via Outdooractive, Komoot sowie ggf. weiterer gängiger Plattformen.	x	x	x	x	hoch
❑ Entwicklung eines Leitproduktes Rad, z. B. in Form von Rundwegen, als Pendant zu den „Bergischen Streifzügen“.	x				mittel

❑ Erarbeitung einer stringenten zielgruppengerechten Informationsvermittlung entlang der gesamten Reisekette (je Radtyp).	x	x	x	x	mittel
❑ Erstellung von Foto- und Videomaterial unter strenger Berücksichtigung der Darstellung naturverträglicher und authentischer Fahrpraxis.	x	x	x	x	mittel
❑ Prüfung der Möglichkeiten zur Entwicklung von Pauschalangeboten für Mehrtagesaufenthalte.	x	x	x	x	mittel
Infrastruktur					
❑ Verbindliche Abstimmung mit Naturschutz und Interessenvertretern zu Möglichkeiten der Infrastrukturentwicklung in sensiblen Gebieten.	x	x	x	x	hoch
❑ Evaluation des Ist-Zustands der Radinfrastruktur zur qualitativen Aufwertung.	x	x	x	x	hoch
❑ Absicherung der dauerhaften und vorausschauenden Pflege, Qualitätssicherung und Instandsetzung der priorisierten Wege durch die Kommunen oder etablierte ehrenamtliche Strukturen (z. B. Patenschaften).	x			x	hoch
❑ Strategische Planung und Schaffung zielgruppengerechter Infrastruktur für Mountainbiker*innen, v. a. eines Bikeparks (s. hierzu Abschnitt 3.6.2.).				x	mittel
❑ Optimierung der Verknüpfbarkeit bestehender Angebote zu Mehrtagestouren und zwischen verschiedenen Radtypen.	x	x	x	x	mittel
Handlungsempfehlungen	**Tour**	**Rennrad**	**Gravel**	**MTB**	**Priorität**
❑ Aktive Bewerbung der bestehenden multimodalen Mobilitätsangebote zur Erhöhung der Synergien zwischen Alltags- und Freizeitradverkehr.	x				mittel
❑ Priorisierung der offiziellen Wege und Ausstattung durch ein durchgängiges Informations- und Leitsystem.	x	x	x	x	mittel
❑ Verknüpfung bestehender Bike-Infrastruktur durch attraktive, anspruchsvolle Routen.	x	x	x	x	mittel
Besuchermanagement					
❑ Erarbeitung eines Besuchermanagementkonzeptes als Grundlage für die künftige Steuerung der Nutzung des Naturraums.	x	x	x	x	hoch
❑ Vermittlung klarer Verhaltensregeln, v. a. für sensible Gebiete: Das richtige Verhalten in Naturräumen und die gegenseitige Rücksichtnahme verschiedener Nutzergruppen wird öffentlichkeitswirksam und verbindlich kommuniziert, z. B. auf der Homepage, in touristischen Infomaterialien, Plakaten, Infotafeln etc.	x	x	x	x	hoch

❑ Steigerung der gegenseitigen Rücksichtnahme durch Aufklärungsarbeit in Form von Information und Kommunikation, z. B. durch frühzeitige Information im Vorfeld des Besuchs.	x	x	x	x	hoch
❑ Einrichtung einer Arbeitsgruppe/eines runden Tisches zur gemeinsamen Erarbeitung von konkreten Lösungsvorschlägen für die Hotspot-Bereiche bzw. Moderationsräume				x	hoch
❑ Benennung klarer Ansprechpartner bei den Tourismusorganisationen für alle Nutzergruppen.	x	x	x	x	hoch
❑ Einrichtung eines flächendeckenden Informations-/ Leitsystems, welches u. a. auch auf eine Parallelnutzung durch mehrere Anspruchsgruppen aufmerksam macht (Hinweisschilder an Startpunkten, Hotspots, Knotenpunkten etc.).	x	x	x	x	hoch
❑ Kampagne zur Sensibilisierung/Umweltbildung (Beiträge zu lokalen topo-/geografischen Besonderheiten, fairem Miteinander in der Natur).	x	x	x	x	mittel
❑ Schaffung und medienwirksame Vermarktung von Bildungsangeboten für verschiedene Nutzergruppen (z. B. Aktionstage, geführte Touren).	x	x	x	x	mittel
❑ Ausübung eines aktiven Einflusses auf Tourenportale durch stringente Kommunikation und eigene Sharing-Möglichkeiten.	x	x	x	x	mittel
❑ Fortlaufendes Monitoring entstehender Konflikte und partizipative Lösungsfindung mit allen Beteiligten der Arbeitsgruppe/des runden Tisches.				x	mittel

4. Fazit und Ausblick

Alltagsradverkehr

Die Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand sowie das Radfahren an sich befinden sich im Aufschwung und bedürfen zur Ertüchtigung eines leistungsfähigen Netzes gezielter Verbesserungsmaßnahmen. Dies gilt sowohl für den Alltags- als auch den touristischen Fahrradverkehr. Bereits 2005 wurden direkte Verbindungen zwischen den zentralen Orten mit dem Radverkehrsnetz NRW ausgewiesen. 2015 wurden zusätzlich touristisch interessante Wegeverbindungen für den Radverkehr beschildert und mit einem Knotenpunktsystem ausgestattet. Insgesamt wird der Radverkehr teilweise über Forst- und Wirtschaftswege geführt, die jedoch nur bedingt zum Alltagspendeln geeignet sind. Separate Radwege an klassifizierten Straßen stehen nur punktuell zur Verfügung. Der Radverkehr wird noch in einem erheblichen Anteil über stark befahrene Straßen ohne Radweg oder Haupt- sowie Nebenstrecken mit schlechter Fahrbahnoberfläche geführt. Verkehrssichere Querungshilfen sind ebenfalls nicht immer vorhanden. Eine Herausforderung für den Radverkehr im Bergischen RheinLand stellt auch die Topografie dar. Sie erschwert zum einen den Bau von Infrastruktur und zum anderen das Radfahren selbst.

Mit dem vorliegenden Konzept besteht die Planung eines eng an den regionalen und humangeografischen Gegebenheiten des Bergischen RheinLands orientierten regionalen Radwegenetzes.

Das Bergische RheinLand wurde in der Vergangenheit kaum in der Infrastrukturentwicklung einbezogen, nicht zuletzt aufgrund der für den Radverkehr herausfordernden Topografie. Selbst an den Hauptachsen entlang von Bundes- und Landesstraßen fehlen vielerorts sichere Radverkehrsanlagen. Diese sollten dringend in den kommenden Jahren geschaffen werden. Dafür wurde mit diesem Bericht die Grundlage gelegt. Es liegen erste Handlungsempfehlungen sowie Rahmen und Orientierung für die Aufnahme der Arbeit und den Start der notwendigen Qualitätssteigerung hin zu einem zeitgemäßen Standard vor.

In Nordrhein-Westfalen sollen künftig durch die Festlegung von Hauptachsen für den Radverkehr Planungen gebündelt und baulastträgerübergreifend sichere und leistungsfähige Strecken für den Alltagsradverkehr entwickelt werden. Mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz Nordrhein-Westfalens, welches im November 2021 verabschiedet wurde, sollen dafür Radvorrangrouten definiert werden. Das vorliegende Konzept kann als Grundlage hierfür verstanden werden, die auf regionaler Ebene eine fundierte Planung liefert.

Ohne den Ausbau des Wegenetzes werden eine deutliche Verlagerung des Modal Split hin zum Fahrrad und damit die Erreichung der Ziele der REGIONALE 2025[31] nicht realisierbar sein. Grundlage hierfür sind die Steigerung der Attraktivität und Sicherheit der Infrastruktur und damit auch der Lebensqualität im Bergischen RheinLand. Hierdurch kann auch eine Erhöhung der Zugkraft als Ausflugs- und Reiseziel erreicht werden, die durch die touristische Wertschöpfung zugleich zur Stärkung der Wirtschaftskraft beitragen kann.

Freizeit-Radverkehr

Das Bergische RheinLand ist ein landschaftlich attraktiver Naturraum, der Erholung für die einheimische Bevölkerung und Gäste bietet. Die Nähe zum Ballungsraum Köln/Bonn sowie dem Bergischen Städtedreieck bieten hervorragende Potenziale für Tagesausflüge und Kurzaufenthalte. Bereits heute kommen zahlreiche Bewohner dieser Regionen für eben solche in das Bergische RheinLand, werden hier jedoch bisher nur unzureichend gelenkt und kanalisiert. Grund dafür sind unter anderem Lücken im Angebot.

Wesentlich besteht das Freizeitangebot aus Wander- (z. B. Natursteig Sieg, Bergischer Weg, Bergischer Panoramasteig, Erlebniswege Sieg,

[31] Siehe hierzu: https://www.regionale2025.de/strategie-programmatik/mobilitaet/

Bergische Streifzüge etc.) und Radwegen (z. B. Bergische Panorama-Radwege, teileröffneter Agger-Sülz-Radweg, Radweg Sieg etc.).

Gleichzeitig besteht beim Angebot für Radfahrende aller Arten noch teils erhebliches ungenutztes Potenzial. An vielen Stellen bestehen Angebotslücken, die seitens der Nutzer*innen stellenweise durch illegale Infrastrukturen gefüllt werden. In der Gesamtschau bedient das bestehende Angebot nicht die – stetig wachsende – Nachfrage nach Erholungsmöglichkeiten im landschaftlich attraktiven Naturraum. In der Folge bestehen Konfliktpotenziale sowohl zwischen den verschiedenen Nutzergruppen als auch bspw. mit dem Naturschutz oder der lokalen Bevölkerung. Die Balance zwischen Naherholung und Naturschutz ist bereits heute brisant, wird künftig jedoch angesichts der steigenden Nachfrage nach Naturaufenthalten und Aktivtourismus noch stärker auf die Agenda rücken.

Die durchgeführten Analysen liefern wesentliche Erkenntnisse über Handlungsbedarfe und Potenziale im Radverkehr und -tourismus. Hieraus lassen sich Optimierungspotenziale ableiten, die die Grundlage für die künftige nachhaltige und erfolgreiche Weiterentwicklung des Angebots in Alltag und Freizeit darstellen. Um diese bestmöglich vorzubereiten, wurden individuelle Maßnahmen und Handlungsempfehlungen benannt. Diese gliedern sich nach Alltag und Freizeit.

Dabei werden in jedem Bereich die Ausgangslage, die sich daraus ergebenden Potenziale sowie daraus ableitbare Handlungsempfehlungen für die künftige Entwicklung dargestellt. Die benannten Maßnahmen verstehen sich explizit als Empfehlungen auf Basis der fachlichen Einschätzung. Eine Abwägung der Relevanz einzelner Handlungsempfehlungen sowie die Priorisierung im Rahmen eines Arbeits- und Entwicklungsplans sollte durch die zentralen Akteure vorgenommen werden. Ziel ist es, von dieser Basis einzelne Projekte ableiten zu können.

Es zeigt sich ein hoher Bedarf für ein strategisch fundiertes und möglichst für das gesamte Bergische RheinLand einheitliches Besucher- und Konfliktmanagement. Hierbei sollten insbesondere auf der Basis eines flächendeckenden Besuchermonitorings Ableitungen für die Angebotsgestaltung und die Lösung von Konflikten mit Eigentümerinnen und Eigentümern, anderen Nutzergruppen und dem Naturschutz getroffen werden. Ein entsprechendes (über-)regionales Konzept erscheint angesichts der festgestellten Lage unumgänglich.

Ausblick

Sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitradverkehr besteht im Bergischen RheinLand Nachholbedarf. Die topografischen Gegebenheiten erschweren die Schaffung eines flächendeckenden attraktiven Angebots. Zugleich eröffnen die aktuellen Trends und Entwicklungen – sowohl auf gesellschaftlicher Ebene als auch mit Blick auf den Tourismus – neue Möglichkeiten und Ansätze. Besonders hervorzuheben ist hier die zunehmende Verbreitung von E-Bikes sowie die Orientierung der Freizeitradfahrenden hin zu sportiveren Bewegungsformen wie Rennradfahren sowie Gravel- und Mountainbiken.

Bereits heute bestehen zahlreiche lokale und regionale Planungen, die als einzelne jedoch kaum ihr Potenzial zur Steigerung der Attraktivität des Bergischen RheinLands als Radregion entfalten können. Das vorliegende Konzept verwebt deshalb einerseits diese bestehenden Planungen sowie andererseits die Bereiche des Alltags-, Freizeit- und touristischen Radverkehrs. Im Rahmen der Erarbeitung wurden zahlreiche relevante Akteure eingebunden, sodass eine Bündelung der Kräfte für die Umsetzung vorbereitet ist.

Für die Schaffung eines attraktiven Angebots und damit letztlich die Verlagerung des Modal Split hin zu umweltfreundlichen Mobilitätsformen muss der Radverkehr zentral auf der politischen Agenda manifestiert und die Umsetzung der hier erarbeiteten Planungen gezielt koordiniert werden. Dafür braucht es nicht zuletzt signifikante Investitionen.

Quellen- und Literaturverzeichnis

ADFC (2018): Informationsverhalten der Radreisenden

ADFC (2019): ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2018

ADFC (2022): ADFC-Radreiseanalyse 2021 – Ergebnisbericht

BTE/Deutscher Wanderverband (2018): Bedeutung der Digitalisierung für das Wandern heute & morgen. Präferenzen der Wanderer

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Mobilität in Deutschland 2017

Deutscher Wanderverband Service GmbH (2021): Branchenbefragung Wandertourismus. Sommer- und Herbstbefragung 2020 zum Wandertourismus in der Corona-Pandemie

FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

FGSV (2012): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)

inspektour (2017): Destination Brand 2016

Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2015): Mountainbike-Monitor 2015

Mountainbike Tourismusforum Deutschland (2022): Mountainbike-Monitor 2022 (Infrastruktur) – Sonderauswertung Bergisches Land

REGIONALE 2021 Agentur GmbH (2021): Mobilität – Strategiepapier Version 1.0

Region Köln/Bonn e. V. und Nahverkehr Rheinland GmbH (2018): Grundlagenuntersuchung Mobilität zum Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn

Regiondo (2021): News für Anbieter der Freizeitbranche: 8 Trendsportarten für 2022!

Rheinisch-Bergischer Kreis (2019): Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis. *URL: https://www.rbk-direkt.de/mobilitaetskonzept.aspx*

Zukunftsinstitut (2022): Megatrend-Map. *URL: https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/die-megatrend-map/*

Zweirad-Industrie-Verband (2022): Marktdaten Fahrräder und E-Bikes 2021

Anlagen

Anlage 1: Im Beteiligungsverfahren berücksichtigten Institutionen

ANLAGE 1.1: EINGELADENE INSTITUTIONEN ZU DEN WORKSHOPS IN HANDLUNGSEBENE 1 – REGIONALES RADWEGENETZ

Kreise

- Oberbergischer Kreis
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- Rhein-Sieg-Kreis

Kommunen

- Stadt Bergisch Gladbach
- Stadt Bergneustadt
- Stadt Burscheid
- Gemeinde Eitorf
- Gemeinde Engelskirchen
- Stadt Gummersbach
- Stadt Hennef
- Schloss-Stadt Hückeswagen
- Gemeinde Kürten
- Stadt Leichlingen
- Gemeinde Lindlar
- Stadt Lohmar
- Gemeinde Marienheide
- Gemeinde Morsbach
- Gemeinde Much
- Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid
- Gemeinde Nümbrecht
- Gemeinde Odenthal
- Stadt Overath
- Stadt Radevormwald
- Gemeinde Reichshof
- Stadt Rösrath
- Gemeinde Ruppichteroth
- Marktstadt Waldbröl
- Stadt Wermelskirchen
- Stadt Wiehl
- Gemeinde Windeck
- Hansestadt Wipperfürth

Tourismus/Weitere

- ADFC Bonn/Rhein-Sieg
- ADFC RheinBerg-Oberberg
- Bike-Schulen (Rock my Trail, Trailacademy)
- Das Bergische
- Heimatmuseum Bergneustadt/Heimatverein Feste Neustadt
- Kur- und Touristinformation Reichshof
- Lindlar Touristik
- Naturpark Bergisches Land
- Region Köln/Bonn e. V.
- REGIONALE 2025 Agentur
- Rheinische Landwirtschafts-Verband/Kreis-bauernschaft OBK
- StraßenNRW
- Tourismus Windecker Ländchen e. V.
- Touristinformation Much
- Touristinformation Nümbrecht/Nümbrechter Kur GmbH
- Touristikverein Bergischer Rhein-Sieg-Kreis e. V.
- Wald und Holz NRW
- Wir für Waldbröl GmbH

Vereine

- DAV Köln
- Verband Deutscher Naturparke e.V.

ANLAGE 1.2: EINGELADENE INSTITUTIONEN ZU DEN WORKSHOPS IN HANDLUNGSEBENE 2 – FREIZEIT-RADFAHREN

Kreise

- Oberbergischer Kreis
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- Rhein-Sieg-Kreis

Kommunen

- Stadt Bergneustadt
- Stadt Burscheid
- Gemeinde Eitorf
- Gemeinde Engelskirchen
- Stadt Gummersbach
- Stadt Hennef
- Schloss-Stadt Hückeswagen
- Gemeinde Kürten
- Stadt Leichlingen
- Gemeinde Lindlar
- Stadt Lohmar
- Gemeinde Marienheide
- Gemeinde Morsbach
- Gemeinde Much
- Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid
- Gemeinde Nümbrecht
- Gemeinde Odenthal
- Stadt Overath
- Stadt Radevormwald
- Gemeinde Reichshof
- Stadt Rösrath
- Gemeinde Ruppichteroth
- Stadt Waldbröl
- Stadt Wermelskirchen
- Stadt Wiehl
- Gemeinde Windeck
- Hansestadt Wipperfürth

Tourismus/Weitere

- Das Bergische
- Heimatmuseum Bergneustadt
- Heimatverein Feste Neustadt
- Kur- und Touristinformation Reichshof
- Lindlar Touristik
- Naturpark Bergisches Land
- Region Köln/Bonn e. V.
- REGIONALE 2025 Agentur
- StraßenNRW
- Touristinformation Much
- Touristinformation Nümbrecht/Nümbrechter Kur GmbH
- Tourismus Windecker Ländchen e. V.
- Wir für Waldbröl GmbH

ANLAGE 1.3: EINGELADENE INSTITUTIONEN ZUR ONLINE-UMFRAGE IN HANDLUNGSEBENE 2 – FREIZEIT-RADFAHREN

Kreise

- Oberbergischer Kreis
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- Rhein-Sieg-Kreis

Kommunen

- Stadt Bergisch-Gladbach
- Stadt Bergneustadt
- Stadt Burscheid
- Stadt Eitorf
- Gemeinde Engelskirchen
- Stadt Gummersbach
- Stadt Hennef
- Schloss-Stadt Hückeswagen
- Gemeinde Kürten
- Stadt Leichlingen
- Gemeinde Lindlar
- Stadt Lohmar
- Gemeinde Marienheide
- Gemeinde Morsbach
- Gemeinde Much
- Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid
- Gemeinde Nümbrecht
- Gemeinde Odenthal
- Stadt Overath
- Stadt Radevormwald
- Gemeinde Reichshof
- Stadt Rösrath
- Gemeinde Ruppichteroth
- Stadt Waldbröl
- Stadt Wermelskirchen
- Stadt Wiehl
- Gemeinde Windeck
- Hansestadt Wipperfürth

Tourismus/Weitere

- ADFC Bonn/Rhein-Sieg
- ADFC RheinBerg-Oberberg
- Bergischer Naturschutzverein
- Berufsgenossenschaft Holz und Metall
- BUND Rhein-Sieg-Kreis
- Burg Herrnstein Rhein-Sieg Kreis (Max Graf von Nesselrode)
- Deutsche Initiative Mountainbike e. V.
- Deutscher Alpenverein Sektion Rheinland Köln
- dirt stylers e. V.
- Firma Albrecht Kind GmbH
- Forstbesitzer Familie zu Sayn-Wittgenstein-Berleburg
- Hammerevents
- Heimatmuseum Bergneustadt
- Interessenvertretung Waldbauernverband NRW
- Kreisjägerschaft Rhein-Sieg e. V.
- Mountainbike RheinBerg e. V.
- NABU Rhein-Berg
- Naturpark Bergisches Land
- Radregion Rheinland e. V.
- Rheinischer Landwirtschafts-Verband e. V.
- Rock my Trail
- Schloss Strauweiler
- sportsinteam Partenheimer & Hammel Mountainbike Events GbR
- Touristikverein Bergischer Rhein-Sieg-Kreis e.V.
- Trail Academy
- Wald und Holz NRW
- Wanderfreunde Bergisches Land e. V.
- Wir für Waldbröl GmbH

Anlage 2: Zielgruppen-Steckbriefe

ANLAGE 2.1: MOUNTAINBIKE

Zielgruppen-Steckbrief: Mountainbiker

Demografie

ø Alter:	36 Jahre
Altersklassen:	2 % 60+ Jahre 13 % 50–59 Jahre 23 % 40–49 Jahre 35 % 30–39 Jahre 27 % 14–29 Jahre
Geschlecht:	90 % männlich 10 % weiblich
Bildung:	hoch, viele Akademiker (63 %)

Beliebteste Bike-Regionen

Harz
Bayerischer Wald
Schwarzwald
Erzgebirge
Sauerland
Pfalz/Nordvogesen
Eifel/Mosel
Thüringer Wald
Fichtelgebirge
Schwäbische Alb

Reisebegleitung

Freunde	(65)
Partner:in	(39)
Familie	(27)
allein	(12)
Kind(er)	(3)

in Klammern: Angaben in Prozent

vor der Reise

Bike-Reisende in Vergleich

Etappentouren (27 %) (wechselnde Unterkunft)	Sterntouren (73 %) (feste Unterkunft)
ø 58 km/Tag	ø 46 km/Tag
ø 1.320 Hm/Tag	ø 1.162 Hm/Tag

Positive Einstellung zu E-Bikes

allgemein	(41)
im Urlaub	(52)

in Klammern: Angaben in Prozent

Bike-Intensität

mehrmals pro Woche	(59)
einmal pro Woche	(21)
1–4 Mal pro Monat	(9)
einmal im Monat	(1)
seltener	(1)

in Klammern: Angaben in Prozent

Informationsquellen

Empfehlungen von Freunden/Bekannten	(69)
Zeitschriften und Magazine	(68)
Internet	(28)
Outdoor-Plattformen	(27)
Foren/Blogs	(15)

in Klammern: Angaben in Prozent

Reiseintensität

Bike-Ausflüge (1 Tag)	(92)
Bike-Trips (2–4 Tage)	(88)
Bike-Urlaube (ab 5 Tage)	(66)

in Klammern: Angaben in Prozent

während der Reise

Beliebtheit Bike-Großgebiete

Bike-Trips (2–4 Tage)	Bike-Urlaube (ab 5 Tage)
dt. Mittelgebirge (70)	dt. Mittelgebirge (35)
Alpen (DE) (60)	Alpen (DE) 53)

in Klammern: Angaben in Prozent

Bike-Motive

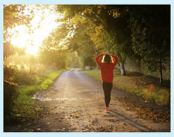
Spaß haben (87)	Gesundheit (53)
Natur erleben (77)	Abenteuer (51)
Kondition/Fitness (70)	Gemeinschaft (47)

in Klammern: Angaben in Prozent

App-Nutzung

komoot	(52)
strava	(11)
Trailforks	(9)
Garmin	(8)

in Klammern: Angaben in Prozent



Unterkunftswahl

Gasthof/Pension	(70)
Ferienwohnung	(66)
Hotel (bis 3*)	(46)
Campingplatz	(38)
Hotel (ab 4*)	(25)

in Klammern: Angaben in Prozent

Anforderungen an Bike-Regionen

gute Trails/Pfade	(98)
abwechslungsr. Strecken	(97)
schöne Landschaft	(96)
gutes Essen	(81)
Bikeparks	(56)
vielfältiges Sportangebot	(36)

in Klammern: Angaben in Prozent

nach der Reise

Trends

- ✓ E-Bikes werden immer beliebter und halten mittlerweile in allen MTB-Segmenten Einzug
- ✓ Angebote, bei denen das Biken mit weiteren Aktivitäten (Kulinarik, Kultur etc.) verknüpft wird, werden beliebter
- ✓ Die Zielgruppe wächst kontinuierlich; die Anforderungen an attraktive Infrastruktur steigen
- ✓ Die MTB-Segmente verschieben sich: Mountainbikende werden erfahrener (Zuwachs v. a. bei AMEN und FRoDHo)

Quellen: Mountainbike-Monitor 2015/2018, Mountainbike-Monitor Panel Orientierung 2020, BIKE Leserumfrage 2019

Bilder: Nick Rickert, Drew Geraets, Adam Kool, Marten Bjork, Emma Simpson, World of MTB, MTB Vier-Hübel-Tour, Dennis Stratmann, Thomas Dietze/ExtremePics, Andhika Soreng

absolutGPS

ANLAGE 2.2: RENNRAD

Zielgruppen-Steckbrief: Rennradreisende

Demografie

ø Alter:	40+ Jahre
Geschlecht:	75 % männlich 15 % weiblich
Bildung:	mittleres bis hohes Bildungsniveau
Einkommen:	höheres Haushaltseinkommen (45 % verfügen monatlich über min. 3000 € netto)

Beliebteste Rennradregionen

- Lüneburger Heide
- Lübecker Bucht & Holsteinische Schweiz
- Mecklenburgische Seenplatte
- Eifel
- Sauerland
- Taunus
- Spreewald
- Harz

Reisebegleitung

- Freunde (58)
- Partner:in (41)
- allein (19)
- Verein (18)
- Familie (16)

in Klammern: Angaben in Prozent

vor der Reise

Bevorzugte Touren

Sterntouren (feste Unterkunft)	Etappentouren (wechselnde Unterkunft)
(86)	(14)

Tagesdurchschnitt: ø 5 h/Tag

Einstellung zum E-Rennrad

- positiv (53)
- negativ (23)
- keine klare Meinung (24)

in Klammern: Angaben in Prozent

Charakteristika der Zielgruppe

- überdurchschnittlich technikaffin
- leistungsorientierte, anspruchsvolle und gesundheitsbewusste Routenplanung
- Urlaubsradler, Alltagsradler und Radausflügler mit Wunsch nach vielfältigen Streckenangeboten
- großer Spaßfaktor besonders bei Ausfahrten in Gruppen

Charakteristika bevorzugter Destinationen

- ✓ landschaftlich reizvoll, abwechslungsreich
- ✓ Höhenmeter (Mittelgebirge, Alpen)
- ✓ lange, übersichtliche, möglichst asphaltierte Streckenabschnitte

An- und Abreise

- PKW (60)
- Flugzeug (30)
- Fahrrad (7)

in Klammern: Angaben in Prozent

Reiseintensität

Ø 2,6 Kurzurlaube pro Jahr in Deutschland

Ø 8,5 Tage

während der Reise

Motive für Rennradreisen

- ✓ Training
- ✓ längere Ausfahrten
- ✓ komfortable Unterkünfte
- ✓ naturnahe Umgebung
- ✓ abwechslungsreiche Landschaft
- ✓ gutes, gesundes Essen
- ✓ positives Image der Destination

Navigation

- Kfz-Wegweisung
- gedruckte Radkarten
- GPS-Geräte
- Apps
- Tourenportale im Internet
- Tourist-Information/Leistungsträger

App-Nutzung

- strava (53)
- komoot (29)
- Runtastic (7)
- Garmin (3)

in Klammern: Angaben in Prozent

Rennradtouristisches Angebot

- ✓ geführte Touren mit Guide
- ✓ Touren/Training für draußen und drinnen
- ✓ Hilfe bei Notfall und Pannen
- ✓ Strecken in Szene setzen
- ✓ qualifizierter Coach/ Personal Trainer
- ✓ Pauschalangebote
- ✓ Events
- ✓ Rennradtourismus-Netzwerk

Unterkunft

- Hotels und Pensionen (75)
- 3 bis 4 Sterne (95)
- ✓ steigender Trend zu höherer Qualität und sport-orientiertem Service

in Klammern: Angaben in Prozent

Aktivitäten neben Rennrad

- Reisen (53)
- Outdoor-Sport (48)
- Politik (35)
- Natur/ Umweltschutz (35)

nach der Reise

Ausblick und Trends

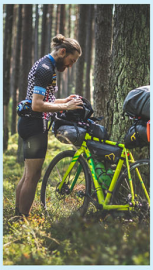
- ✓ Rennradfahrende teilen ihre Aktivitäten gern in sozialen Medien wie Facebook, Instagram oder speziellen Blogs
- ✓ Plattformen für den Erfahrungsaustausch und die Analyse der eigenen Performance wie Strava oder Garmin Connect gewinnen an Beliebtheit
- ✓ virtuelle Events haben durch die Corona-Pandemie zugenommen
- ✓ es wird allein oder in Kleingruppen gefahren

Quellen: ADFC Leitfaden Rennradtourismus 2018, rennrad-news.de, TOUR Leserumfrage 2019, Granfondo Leserumfrage 2020

Bilder: Stefan Haehnel, MabelAmber, Hpgruesen, Michael Ender, Mizzi Westphal, wiggjo, Flo Karr, RitaE , Lariso-K

ANLAGE 2.3: GRAVEL

Zielgruppen-Steckbrief: Gravel



Demografie

ø Alter:	43,8 Jahre
Geschlecht:	91 % männlich 9 % weiblich
Interesse an:	Kaffee, Reisen, Camping/Vanlife, guter Wein, (Craft) Bier, urbane Mobilität, Wellness, Yoga

Beliebteste Bike-Regionen

Schwarzwald
Allgäu
Erzgebirge
Chiemgau
Eifel
Ostsee
Bayerischer Wald
Meckl. Seenplatte
Oberbayern
Nordsee

Reisebegleitung

Freunde	(62)
Partner/in	(47)
allein	(24)
Familie	(14)
Verein	(7)

in Klammern: Angaben in Prozent

vor der Reise

Bike-Reisende im Vergleich

Etappentouren (34 %) (wechselnde Unterkunft)
Sterntouren (66 %) (feste Unterkunft)

Gravel- und Bikepacking- Events

Bohemian Border Bash	Bodensee Gravel Giro
Mainfranken Graveller	Hanse Gravel
Taunus Bikepacking	Orbit360

Ausrüstung und Packliste

- ✓ das ideale Rad
- ✓ Werkzeug für Reparaturen am Rad
- ✓ Gepäcktaschen
- ✓ Funktionsbekleidung (Wechselkleidung, Regensachen)
- ✓ Equipment (kochen etc.)
- ✓ Zelt, Schlafsack, Isomatte
- ✓ Navigationsgerät oder aktuelle Landkarte
- ✓ Erste-Hilfe-Set

Charakteristika der Zielgruppe

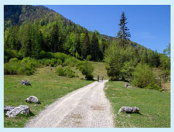
- Radurlauber mit Gepäck, die naturnah, sportlich und schnell unterwegs sind
- Philosophie des autarken Reisens
- individuelle, flexible und unabhängige Routenplanung
- Urlaubsradler, Alltagsradler und Radausflügler mit Wunsch nach naturnahen Touren
- großer Spaßfaktor beim Erleben kleiner Abenteuer vor der eigenen Haustür

Reiseintensität

Bike-Trips (2–4 Tage)	(46)
Bike-Urlaube (ab 5 Tage)	(45)

in Klammern: Angaben in Prozent

während der Reise



Beliebte Länder für Gravel-Reisen

Deutschland	(44)	Spanien	(17)
Italien	(31)	Frankreich	(9)
Österreich	(27)	Schweiz	(6)

in Klammern: Angaben in Prozent

Motive für Gravel-Touren

Spaß	(92)	Ausgleich zum Alltag	(66)
Gesundheit/Erholung	(75)	Natur genießen	(66)
Landschaft erleben	(73)	Training, Leistung	(52)
Bewegung	(70)	Zeit mit Freunden	(23)

in Klammern: Angaben in Prozent

App-Nutzung

strava	(53)
komoot	(29)
Runtastic	(7)
Garmin	(3)

in Klammern: Angaben in Prozent

Unterkunftswahl

Hotel	(50)
Gasthof/Pension	(37)
Ferienwohnung	(22)
Campingplatz	(13)
Jugendherberge	(4)

in Klammern: Angaben in Prozent

Ansprüche an die Technik

Im Vergleich zum Durchschnitt aller Rad-Segmente legen Gravel-Bikende:

- ✓ 93 % mehr Wert auf Stahl-Rahmen
- ✓ 85 % mehr Wert auf Reifen mit 30 mm Breite oder mehr
- ✓ 41 % weniger Wert auf elektronische Schaltungen
- ✓ 37 % mehr Wert auf Alu-Rahmen

nach der Reise

Trends

- ✓ Corona-Pandemie: Ausgangs- und Kontaktbeschränkungen ließen Wert des Gravelbikes und des Bikepackings steigen
- ✓ Sehnsucht nach Freiheit, Reisen und anderen Menschen werden durch die Möglichkeiten, die Bikepacking und Gravel bieten, gestillt
- ✓ die Beliebtheit der Gravelbikes steigt: 2020 fielen 39 % (Vorjahr: 25%) der geplanten Käufe in den nächsten 12 Monaten auf das Gravelbike
- ✓ Gravelbikes sprechen vermehrt Neueinsteiger an
- ✓ 15 % der Bike-Beginner sind unter Gravel-Fahrenden zu verzeichnen

Quellen: Granfondo Cycling 2019, TOUR Leserumfrage 2019, Granfondo Leserumfrage 2020, Rennrad Magazin 2020, BikeMailorder 2021, radelmaedchen 2021

Bilder: Marek Piwnicki, Pascvii. Simon, TheArkow, 5598375, Free-Photos, diego_torres, Northpak

absolutGPS

ANLAGE 2.4: TOURENRAD

Zielgruppen-Steckbrief: Radreisende

Demografie

Größe:	3,5 Mio. (ca. 5 % der Bev.)
ø Alter:	55 Jahre
Altersklassen:	38 % 65+ Jahre 35 % 45–64 Jahre 21 % 25–44 Jahre 6 % 15–24 Jahre
Geschlecht:	61 % männlich 39 % weiblich

Beliebteste Radregionen

Bodensee
Ostsee
Münsterland
Nordsee
Eifel
Allgäu
Elbe/Elbtal
Emsland
Schwarzwald
Mosel/Moseltal

Reisebegleitung

Partner:in (54)
Freunde (27)
Familie (21)
Bekannte (16)
Vereinsmitglieder (4)

in Klammern: Angaben in Prozent

vor der Reise

Radreisende in Vergleich

Etappentouren (65 %) (wechselnde Unterkunft)
ø 70 km/ Tag
ø 7 Etappen

Sterntouren (35 %) (feste Unterkunft)
ø 57 km/ Tag
ø 6 Etappen

Reiseentscheidung und Reisezeit

Kurzfristig: etwa jede:r Zweite entscheidet sich max. einen Monat vor der Reise.
Hauptreisezeit: Juli und August.

Reiserad

Tourenrad	(64)
Mountainbike	(15)
Stadtrad	(11)
Rennrad	(5)
Anteil E-Bikes	(32)
Anteil Mieträder	(5)

in Klammern: Angaben in Prozent

Informationsquellen

Internetrecherche	(76)
Empfehlungen von Freunden/Bekannten	(43)
gedruckte Radkarten	(42)
Apps	(35)
gedruckte Radreiseführer	(32)
journalistische Berichte	(25)

in Klammern: Angaben in Prozent

An- und Abreise

PKW	(40)
Zug	(32)
Fahrrad	(21)

in Klammern: Angaben in Prozent

Reiseintensität

drei bis sieben Tage (76)
ein bis drei Tage (34)

in Klammern: Angaben in Prozent

während der Reise

Gründe für Radreisen in Dtl.

Sympathie	(74)
Infrastruktur	(41)
Anreise	(48)
Sicherheit	(33)
Corona	(48)
Angebot	(31)

in Klammern: Angaben in Prozent

Navigation

Wegweisung	(64)
GPS	(15)
Apps	(54)
Tourist-Information	(14)
Internetrecherche	(46)
Internetausdrucke	(14)
Radkarten	(29)
Radreiseführer	(8)

in Klammern: Angaben in Prozent

App-Nutzung

komoot	(63)
Google maps	(59)
regionale Apps	(14)
Outdooractive	(12)

in Klammern: Angaben in Prozent

Unterkunftswahl

	Streckenradler	Regioradler
Hotel	(67)	(42)
Pension	(48)	(16)
Campingplatz	(22)	(10)
Ferienwohnung	(12)	(33)
Bekannte/Familie	(10)	(8)

in Klammern: Angaben in Prozent

Aktivitäten neben Radfahren

Städte besuchen	(77)
Wandern	(75)
Schwimmen/ Baden	(72)
Kultur	(59)

in Klammern: Angaben in Prozent

nach der Reise

Ausblick

- ✓ 69 % der Radreisenden planen für 2021 einen Radurlaub; davon 79 % in Deutschland
- ✓ 77 % der Radreisenden aus 2020 planen auch für 2021 einen Radurlaub
- ✓ 49 % derer, die 2020 keinen Radurlaub gemacht haben, planen eine Radreise für 2021

Wünsche

73 % der Radreisenden geben an, dass sie sich (mehr) Tourenvorschläge wünschen.

Quellen: ADFC Radreiseanalyse 2020/2021

Bilder: Stefan Haehnel, Michael Pöschmann, fgmsp, MabelAmber, Holly Chrisholm, Pexels, Sebastian Herrmann, Antranias, Pixabay

Anlage 3: Such- und Moderationsräume

Im Folgenden werden Regionen im Bergischen RheinLand vorgeschlagen, welche sich besonders für die Etablierung eines Angebots beschilderter (Themen-)Routen eignen bzw. wo besonderer Lenkungsbedarf besteht. Diese fokussieren sich jeweils auf die Radsegmente Mountainbike, Rennrad, Gravel- und/oder Tourenbike. Die Eignung der Orte wurde durch eine Analyse der lokalen Gegebenheiten und Beschaffenheiten erarbeitet. Folgende Kriterien wurden dabei einbezogen:

- radtouristische Nutzung von Wegen, die nicht offiziell in der touristischen Vermarktung geführt werden (insb. auf digitalen Plattformen wie Komoot, Outdooractive etc.),
- Potenzialanalyse der Boden- und Geländebeschaffenheit,
- Einbeziehung von Schutzgebieten,
- Verläufe aktueller Themenrouten und entsprechend ermittelte Angebotslücken,
- regional relevante POIs (nach Themen sortiert und priorisiert),
- weitere POIs (ermittelt über Tourismus-/Karten- und Sightseeing-Tools) sowie
- spezifische Anforderungen der jeweiligen Zielgruppen

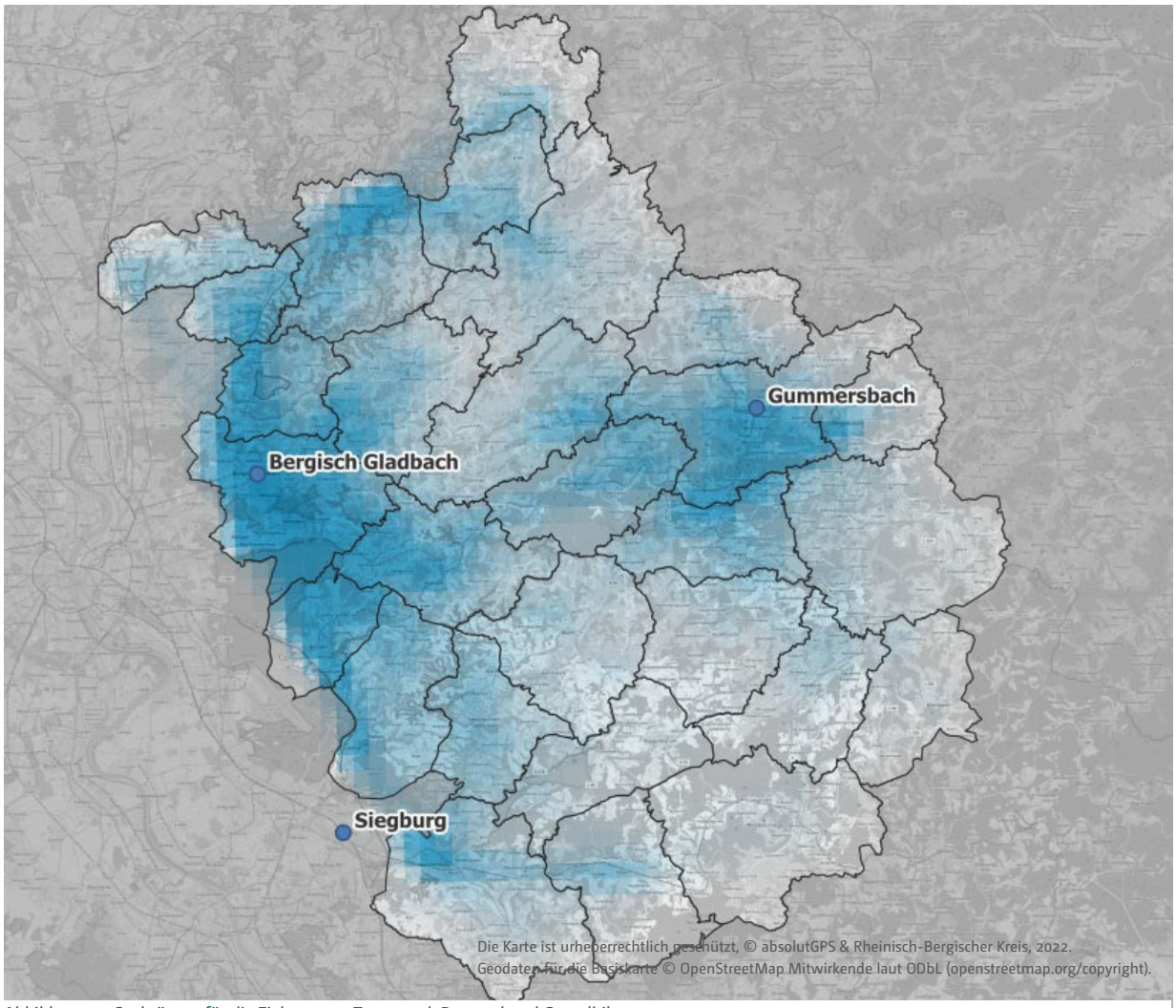


Abbildung 23: Suchräume für die Zielgruppen Tourenrad, Rennrad und Gravelbike
Legende: ■ Tourenrad, ■ Rennrad, ■ Gravelbike
Quelle: absolutGPS 2022

Grundlegende Anmerkung der Unteren Naturschutzbehörde (UNB): Routen sollten über vorhandene Wege geführt werden, sodass keine neuen Wege angelegt werden müssen. Routenführungen innerhalb von Naturschutzgebieten sollten nach Möglichkeit vermieden werden. Sofern machbar, sollten die Routenplanungen um die Gebiete herumgelegt werden bzw. nur randliche Wege einbezogen werden.

Für das Thema Mountainbike werden Moderationsräume in der nachfolgenden Karte vorgestellt. Die Einrichtung von Runden Tischen (siehe Kap. 3.5.2) soll dabei helfen, die bestehenden Konflikte in diesen Räumen zu lösen oder zumindest abzuschwächen und mit gezielter Kombination von Elementen des Besuchermanagements eine Besucherlenkung zu erzielen.

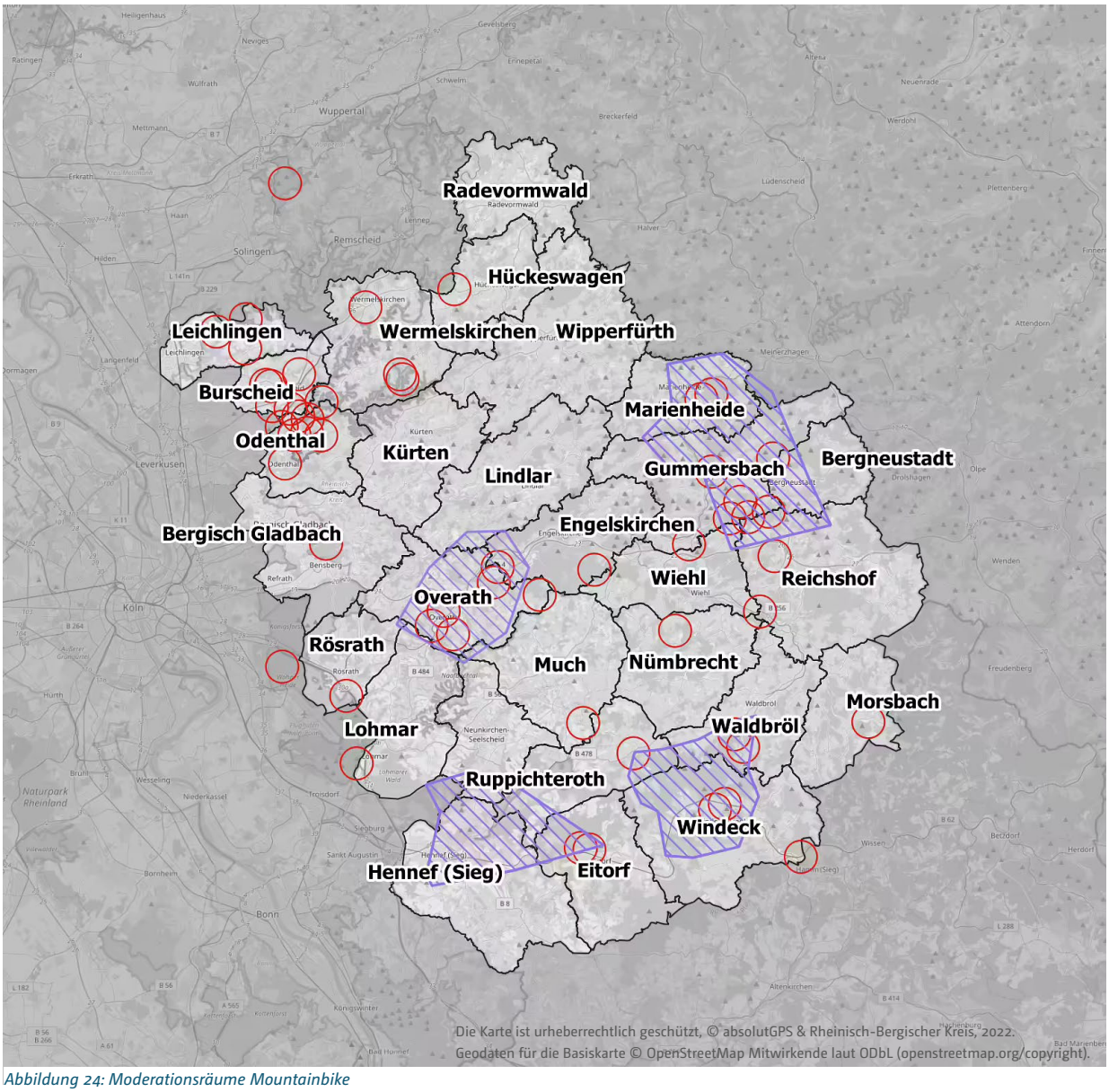
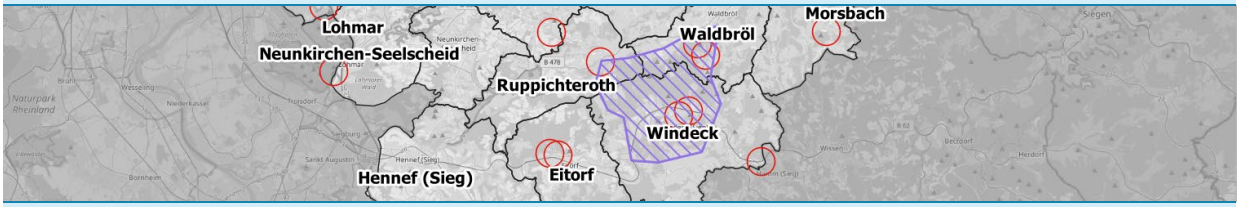
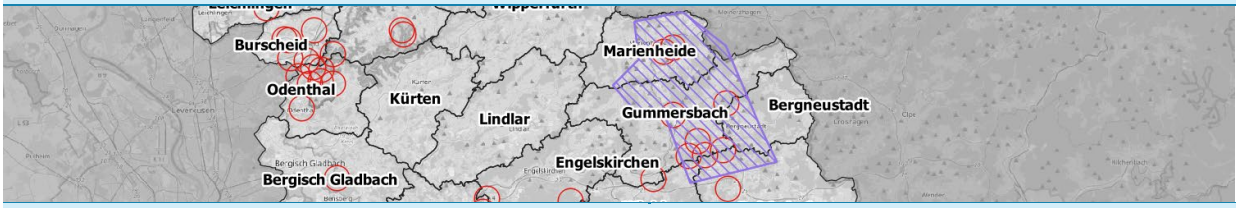


Abbildung 24: Moderationsräume Mountainbike
Legende: ■ Konfliktgebiete, ■ Moderationsräume:
Quelle: absolutGPS 2022

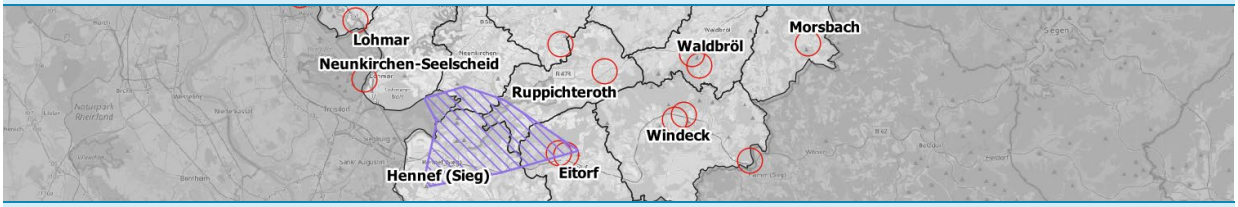
Moderationsraum 1: Schladern–Windeck

Das Gebiet im Überblick	
	
Umfeld und Infrastruktur	
beteiligte Kreise	☐ Rheinisch-Bergischer Kreis ☑ Rhein-Sieg-Kreis ☑ Oberbergischer Kreis
beteiligte Kommunen	Ruppichteroth, Waldbröl, Windeck
relevante POIs aus Workshop *in Klammern: Priorität aus Workshop; 1: hoch, 2: mittel, 3: niedrig*	» Burgruine Windeck (1) » Panarbora (1) » Pulvermühle Elisental (2)
radspezifische Infrastruktur	» Fahrradparken Wilberhofen, Verleih Schladern, Ladestation Ruppichteroth
Einstiegspunkte	» Parkplätze: Drei Eichen, Elisental, Altwindeck, Dattenfeld » ÖPNV: Wilberhofen, Schladern (über kurzen Zubringer)
benachbarte Routen	» E-Bike-Tour „Auf Habichts Flügeln“ » Radweg Sieg – Etappe 3: Eitorf bis Windeck-Schladern » Radtour „Höhenflug“ » Burgen an Bröl und Sieg (verbindet Route mit MTB-Gebiet 3)
Naturausstattung	» Siegwasserfall » Aussichtspunkt „Hohes Wäldchen“ und Galgenberg
Touristische Einordnung	
Zielgruppe	» sportlich » Hobby-/Freizeit-Mountainbikende » E-Biker
Art der Tour	» Tagesroute als Rundweg » erweiterbar zu Mehrtagestour
thematische Einordnung	» Hochlandtour, da Mountainbikende ein langes Plateau passieren und durch Aussichtspunkte schöne Ausblicke genießen können
zielgruppenspezifisch	» Einbindung schöner Landschaft » Einbindung industrieller und kultureller Highlights » durch Anschlussrouten beliebig erweiterbar
Weitere Potenziale	
Besucherlenkung	» hohe Nutzungsintensität des Gebietes auf Plattformen (z.B. komoot oder outdooractive) – insbesondere außerhalb der offiziellen Routen » der Nachfrage wird ein passendes Angebot präsentiert
Einbindung MTB-Projekte	» Area 61 in der Nähe
Ergänzende Hinweise	
Nutzungskonflikte	» Wanderrouten und andere Tourismushighlights, daher mögliche Querungen » wenige Schutzgebiete

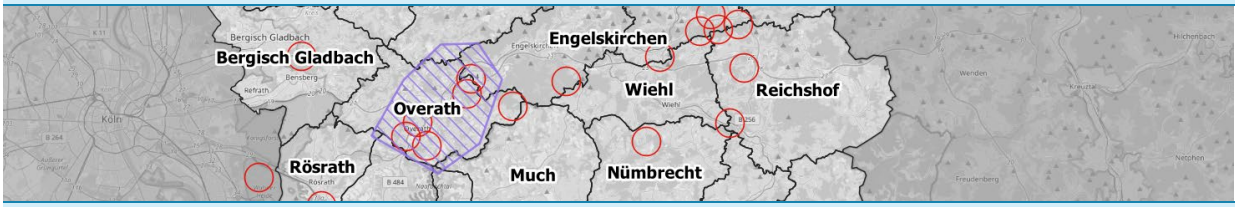
Moderationsraum 2: Marienheide–Gummersbach

Das Gebiet im Überblick				
				
Umfeld und Infrastruktur				
beteiligte Kreise	☐ Rheinisch-Bergischer Kreis	☐ Rhein-Sieg-Kreis	☑ Oberbergischer Kreis	
beteiligte Kommunen	Gummersbach, Marienheide, Bergneustadt, Wiehl, Reichshof			
relevante POIs aus Workshop in Klammern: Priorität aus Workshop; 1: hoch, 2: mittel, 3: niedrig	» Brucher Talsperre (1) » Aggertalsperre (2) » Aussichtsturm Knollen (1) » Unnerberg (1)	» Lingesetalsperre (1) » Altstadt (1) » Kaffeerösterei (2)		
radspezifische Infrastruktur	» Fahrradparken Gummersbach » E-Bike-Ladestation Gummersbach, Derschlag			
Einstiegspunkte	» Parkplätze: Bredenbruch, Gummersbach und bei Brucher Talsperre » ÖPNV: Bhf. Gummersbach/Marienheide über kurzen Zubringer, Fahrradbus			
benachbarte Routen	» Radroute Wasserquintett » Blau und grün – Die Talsperrenroute	» MTB-Tour „Türme stürmen“ » Bonte-Kerken-Tour		
Naturausstattung	» Talsperren, Aussichtspunkte			
Touristische Einordnung				
Zielgruppe	» von Familie bis zum sportlichen Fahrer (auch mit E-Bike) » (Mehr-)Tagestouristen			
Art der Tour	» Rundweg auf zwei Routen (kleine und große Tour) » erweiterbar zu Mehrtagestour			
thematische Einordnung	» (kleine und große) Talsperren per Mountainbike			
zielgruppenspezifisch	» Einbindung attraktiver Landschaft » Einbindung industrieller und kultureller Highlights » durch Anschlussrouten beliebig erweiterbar			
Weitere Potenziale				
Besucherlenkung	» hohe Nutzungsintensität des Gebietes auf Plattformen (z.B. komoot oder outdooractive) – insbesondere außerhalb der offiziellen Routen » passender Untergrund, kaum Asphalt			
Einbindung MTB-Projekte	» Pumptrack Eckenhagen erreichbar			
Ergänzende Hinweise				
Nutzungskonflikte	» es gibt zahlreiche selbst angelegte Strecken, welche durch andere Nutzergruppen teilweise zerstört/präpariert werden, was zu hohem Unfallrisiko führt; eine Lösung des Konflikts durch gezieltes Besuchermanagement ist daher sehr wichtig			
Anmerkung UNB	» Naturschutzgebiete bei Gogarten, Holzwipper, „Schieferstein“, „Wipperaue Eulenbecke“ und zwei Waldflächen im Bereich des Gervershagener Forstes, „Mummicker Siefen“ und „Rengsetal“ beachten			

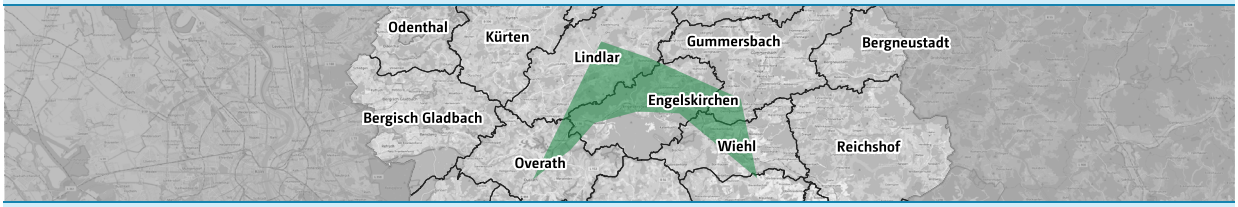
Moderationsraum 3: Hennef–Sieg

Das Gebiet im Überblick	
	
Umfeld und Infrastruktur	
beteiligte Kreise	☐ Rheinisch-Bergischer Kreis ☑ Rhein-Sieg-Kreis ☐ Oberbergischer Kreis
beteiligte Kommunen	Hennef (Sieg), Eitorf, Ruppichteroth, Neukirchen-Seelscheid
relevante POIs aus Workshop in Klammern: Priorität aus Workshop; 1: hoch, 2: mittel, 3: niedrig	» Burg Blankenberg (1) » Kurpark Hennef (2) » Kletterwald Hennef (3)
radspezifische Infrastruktur	» Fahrradparken in Hennef » E-Bike-Ladestation Hennef » Verleihstationen entlang der Sieg
Einstiegspunkte	» Parkplätze: Drei Eichen, Elisental, Altwindeck, Dattenfeld » ÖPNV: Bhf. Hennef, Blankenberg
benachbarte Routen	» E-Bike-Tour „Auf Försters Fährten“ – Neunkirchen-Seelscheid » Radweg Sieg – von der Mündung bis nach Eitorf » Radtour „Hanf im Glück“ » Burgen an Bröl und Sieg (verbindet Route mit MTB-Gebiet 1)
Naturausstattung	» Sieg, Brölbach » Ausblick auf Staumauer Wahnbachtalsperre
Touristische Einordnung	
Zielgruppe	» allgemein Sportbegeisterte » Hobby-/Freizeit-Mountainbikende und Familien » E-Biker
Art der Tour	» Tagesroute » Rundweg » erweiterbar zu Mehrtagestour
thematische Einordnung	» Abenteuer-Tour, da Biker u. a. auch den Kletterwald und Burgen passieren
zielgruppenspezifisch	» Einbindung schöner Landschaft » weitere Sportangebote können genutzt werden » Einbindung industrieller und kultureller Highlights » durch Anschlussrouten beliebig erweiterbar
Weitere Potenziale	
Besucherlenkung	» hohe Nutzungsintensität der Wege auf Plattformen » Erweiterung des offiziellen Angebots südlich der Sieg » Nähe zu großen Städten » durch Verbindung zu MTB-Gebiet 1 auch als Mehrtagestour sehr interessant
Ergänzende Hinweise	
Nutzungskonflikte	» teilweise paralle Nutzung von Bikenden und Wandernden » wenige Schutzgebiete

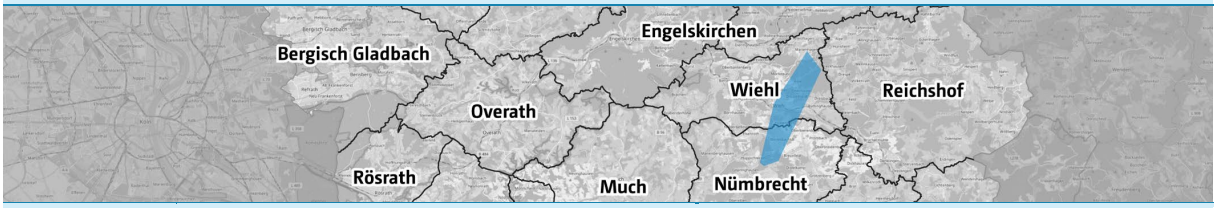
Moderationsraum 4: Overath

Das Gebiet im Überblick	
	
Umfeld und Infrastruktur	
beteiligte Kreise	☑ Rheinisch-Bergischer Kreis ☐ Rhein-Sieg-Kreis ☐ Oberbergischer Kreis
beteiligte Kommunen	Overath, Much, Lohmar, Rösrath, Neukirchen-Seelscheid
relevante POIs aus Workshop in Klammern: Priorität aus Workshop; 1: hoch, 2: mittel, 3: niedrig	-
radspezifische Infrastruktur	» E-Bike-Ladestation » Mobilstation in Overath
Einstiegspunkte	» Parkplätze: Overath, Marialinden, Wanderparkplatz bei Wüstenhof » ÖPNV: Bhf. Overath
benachbarte Routen	» E-Bike-Tour „Auf Müllers Spuren“ » Bahntrassen Sülztalbahn » Agger-Sülz-Radweg » Mucher Rennradtour
Naturausstattung	» Agger, Sülz » Naafbachtal
Touristische Einordnung	
Zielgruppe	» allgemein Sportbegeisterte » Hobby-/Freizeit-Mountainbikende und Familien » E-Biker
Art der Tour	» Tagesroute » Rundweg
thematische Einordnung	» Agger und Sülz per Mountainbike, Bezug nehmen auf den „normalen“ Agger-Sülz-Radweg
zielgruppenspezifisch	» Einbindung schöner Landschaft » weitere Sportangebote können genutzt werden (bspw. Golf)
Weitere Potenziale	
Besucherlenkung	» Entzerrung der existierenden Hotspots durch Schaffung neuer Highlights » Nähe zu großen Städten
Ergänzende Hinweise	
Nutzungskonflikte	» teilweise paralle Nutzung von Radfahrenden (unterschiedliche Radtypen) und Reitenden » hochsensible Schutzgebiete (Naafbachtal und Schlingenbachtal)

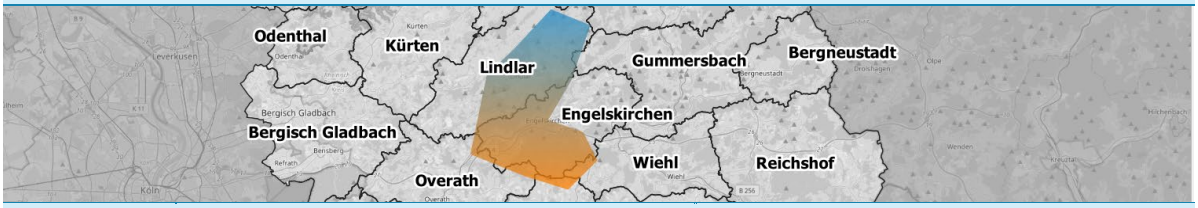
Rennradgebiet 1: Agger

Das Gebiet im Überblick	
	
Umfeld und Infrastruktur	
beteiligte Kreise	☑ Rheinisch-Bergischer Kreis ☐ Rhein-Sieg-Kreis ☑ Oberbergischer Kreis
beteiligte Kommunen	Overath, Wiehl, Gummersbach, Engelskirchen, Lindlar, Nümbrecht
relevante POIs aus Workshop in Klammern: Priorität aus Workshop; 1: hoch, 2: mittel, 3: niedrig	» Freilichtmuseum Lindlar (1) » Wiehler Tropfsteinhöhle und Wildpark (1) » :metabolon Gärten der Technik (3) » LVR Industriemuseum (3) » Eisenbahnmuseum (3)
radspezifische Infrastruktur	» Fahrradparken entlang der Agger » E-Bike-Ladestationen Overath und Bielstein » Mobilstation in Overath
Einstiegspunkte	» Parkplätze: durch Straßennähe an zahlreichen Punkten » ÖPNV: Bhf. Overath, Ründeroth, Gummersbach
benachbarte Routen	» Auf den Spuren von Rund um Köln – Süd und Nord » Mucher Rennradtour
Naturausstattung	» Agger » Ausblick auf Steinbrüche bei Lindlar
Touristische Einordnung	
Zielgruppe	» Hobby-/Freizeit-Rennradfahrende » E-Biker
Art der Tour	» Tagesroute » Rundweg oder durch Bahnanbindung einfach erweiterbar zu Mehrtagestour, durch Lage zwischen verschiedenen Rennradrouten
thematische Einordnung	» Natur und Technik an der Agger, durch thematisch ansprechende POIs
zielgruppenspezifisch	» Einbindung schöner Landschaft » Museen und technische POIs sprechen die Zielgruppe Rennrad an » Einbindung industrieller und kultureller Highlights » durch Anschlussrouten beliebig erweiterbar
Weitere Potenziale	
Besucherlenkung	» Nähe zu großen Städten
Ergänzende Hinweise	
Nutzungskonflikte	» teilweise paralle Nutzung von Radfahrenden und Wandernden » wenige Schutzgebiete

Radgebiet 1: Marienhagen–Wiehl–Nümbrecht

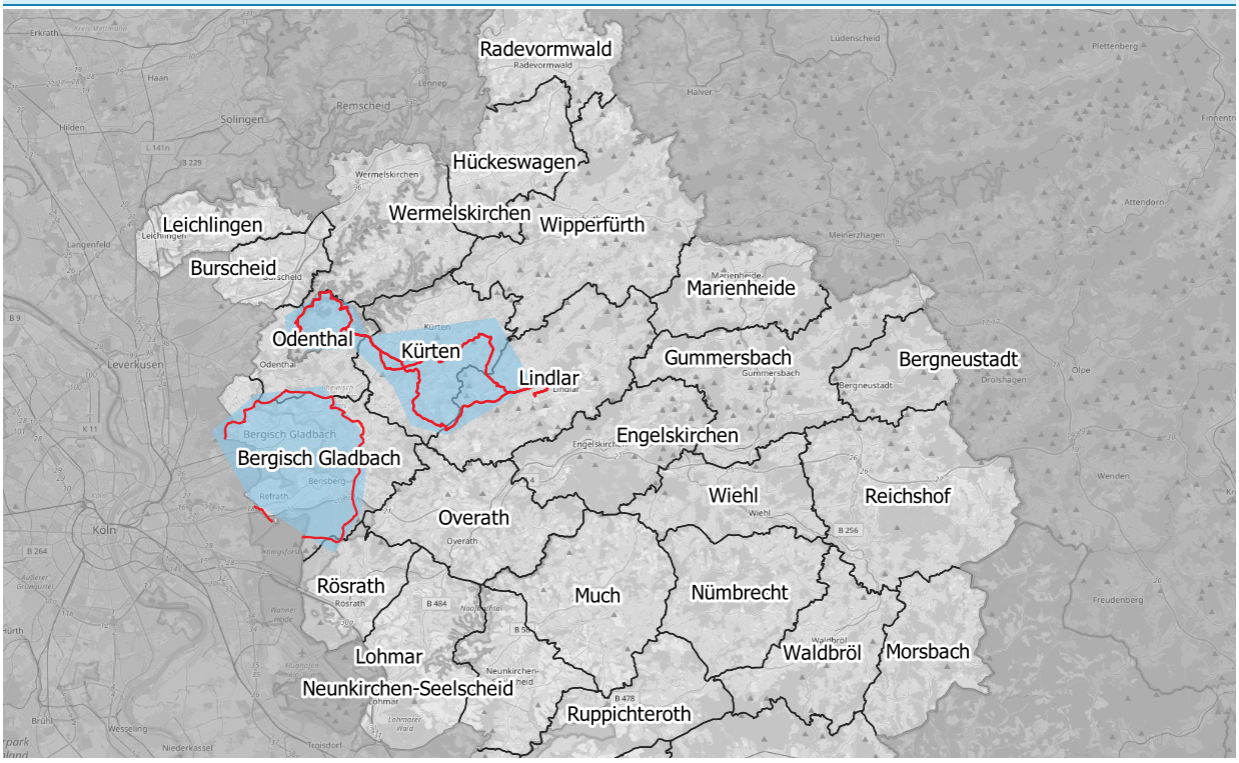
Das Gebiet im Überblick	
	
Umfeld und Infrastruktur	
beteiligte Kreise	☐ Rheinisch-Bergischer Kreis ☐ Rhein-Sieg-Kreis ☑ Oberbergischer Kreis
beteiligte Kommunen	Wiehl, Reichshof, Nümbrecht
relevante POIs aus Workshop in Klammern: Priorität aus Workshop; 1: hoch, 2: mittel, 3: niedrig	» Museum und Forum Schloss Homburg (1) » Wiehler Tropfsteinhöhle (1) » Wildpark Wiehl (1) » Rausmühle (2) » Oberbergisches Kräuterhaus (2) » Kurpark Wiehl (3) » Evangelische Kirche Marienhagen (Bunte Kirche) (3)
radspezifische Infrastruktur	» Fahrradparken Nümbrecht » E-Bike-Ladestation Nümbrecht
Einstiegspunkte	» Parkplätze: Wiehl, Nümbrecht
benachbarte Routen	» Fachwerkroute » Tour de Recklinghausen » Golddörfer im Bergischen Land » Industriekultur-Tour » Bonte-Kerken-Tour » MTB: „Türme stürmen“, Höhenroute
Naturausstattung	» Tropfsteinhöhle » Wiehl, Alpebach » Parkanlagen
Touristische Einordnung	
Zielgruppe	» Hobby-/Freizeit-Radfahrende, Senioren, Familien » E-Biker
Art der Tour	» Rundweg oder durch Bahnanbindung als Etappe » durch zahlreiche benachbarte Routen kann die Tour auch für Urlauber als Sternroute genutzt werden
thematische Einordnung	» Kultur, Erholung, Ruhe durch thematisch ansprechende POIs
zielgruppenspezifisch	» Einbindung schöner Landschaft » POIs sprechen die Zielgruppe an » Einbindung naturnaher und kultureller Highlights
Weitere Potenziale	
Besucherlenkung	» um für bessere Anbindung zu sorgen, kann eine zweite Fahrradbuslinie eingeführt werden
Ergänzende Hinweise	
Nutzungskonflikte	» teilweise keine Fahrradverbindungen und somit Nutzung von Straßen nötig

Gravel-/Radgebiet 2: Lindlar–Engelskirchen

Das Gebiet im Überblick				
				
Umfeld und Infrastruktur				
beteiligte Kreise	☑ Rheinisch-Bergischer Kreis		☐ Rhein-Sieg-Kreis	☑ Oberbergischer Kreis
beteiligte Kommunen	Lindlar, Engelskirchen, Much, Overath, Wiehl			
relevante POIs aus Workshop in Klammern: Priorität aus Workshop; 1: hoch, 2: mittel, 3: niedrig	» Freilichtmuseum Lindlar (1) » Aussichtspunkt Lindlaer Steinbrüche (1)		» :metabolon Gärten der Technik (3) » LVR Industriemuseum (3)	
radspezifische Infrastruktur	» Fahrradparken Nümbrecht		» E-Bike-Ladestation Nümbrecht	
Einstiegspunkte	» Parkplätze: Lindlar, Engelskirchen, Wanderparkplatz bei Wüstenhof, Vilkerath			
benachbarte Routen	» Bahntrasse Sülztalbahn » Auf den Spuren von Rund um Köln – Nord » Industriekultur-Tour		» Mucher Rennradtour » Sportliche Grenztour » E-Bike-Tour „Auf Jägers Pfaden“ » Jahreszeiten	
Naturausstattung	» Aggertal		» Schlingenbachtal	
Touristische Einordnung				
Zielgruppe	» lange Runde: sportliche Gravelbikende » kurze Runde: Freizeitfahrende und E-Bikende			
Art der Tour	» Rundweg, auch abschnittweise befahrbar » durch zahlreiche benachbarte Routen kann die Tour auch für Urlauber als Sternroute genutzt werden » für Gravelbikende sind auch benachbarte MTB-/Rennradrouten interessant			
thematische Einordnung	» Gravelbikende aktiv ansprechen und so neue Zielgruppen erschließen » kurze Aggertalrunde: Zielgruppen sind sehr naturaffin			
zielgruppenspezifisch	» Einbindung attraktiver Landschaft » POIs sprechen die Zielgruppe an » anspruchsvolle und abwechslungsreiche Route			
Weitere Potenziale				
Besucherlenkung	» Mountainbikende werden evtl. auf die Route aufmerksam, können interessante Teile nutzen und weichen von illegalen Tracks zurück » Gravelbikende werden ebenfalls mit offiziellem Angebot versorgt			
Ergänzende Hinweise				
Nutzungskonflikte	» Forst und Landwirtschaft, Mountainbikende auf illegalen Tracks			
Anmerkung UNB	» die Naturschutzgebiete sind von der Routenführung auszusparen und im nördlichen Bereich möglichst nah an die Autobahn gelegt werden (Lärmvorbelastung durch Autoverkehr); im südlichen Bereich sollte sich der Verlauf an der Grenze zum Rheinisch-Bergischen Kreis orientieren			

Weitere (Touren)Radgebiete zur Vermarktung existierender Routen

Die Routen und Gebiete im Überblick



Umfeld und Infrastruktur

beteiligte Kreise	☑ Rheinisch-Bergischer Kreis ☑ Rhein-Sieg-Kreis ☐ Oberbergischer Kreis

Bergisch Gladbach/Odenthal/Kürten: „Wälder, Höhen und Siefen“ sowie „Zwischen Freilichtmuseum und Dom“

Key Facts

- Nähe zu Köln
- Angebotslücke um Bergisch Gladbach wird geschlossen
- „Wälder, Höhen, Siefen“-Route und „Zwischen Freilichtmuseum und Dom“ können das Grundgerüst stellen, dabei steht die bessere Vermarktung/ Beschilderung im Vordergrund
- dient als Anschluss oder Zuweg zu folgenden Routen und kann dadurch auch über mehrere Tage gefahren werden:
  - Agger-Sülz-Radweg
  - Erlebnisroute Ost (radtouristische Verbindung nach Köln)
  - Bahntrassenroute
- sehr familienfreundlich, da:
  - aufteilbar in Etappen, die auch als Rundtouren funktionieren
  - kinder-/familientaugliche Themen
  - durch die Nähe zu Städten auch mit fester Unterkunft befahrbar
  - umfasst u. a. auch Reitgebiete und -höfe
  - Kletterpark Eikamp