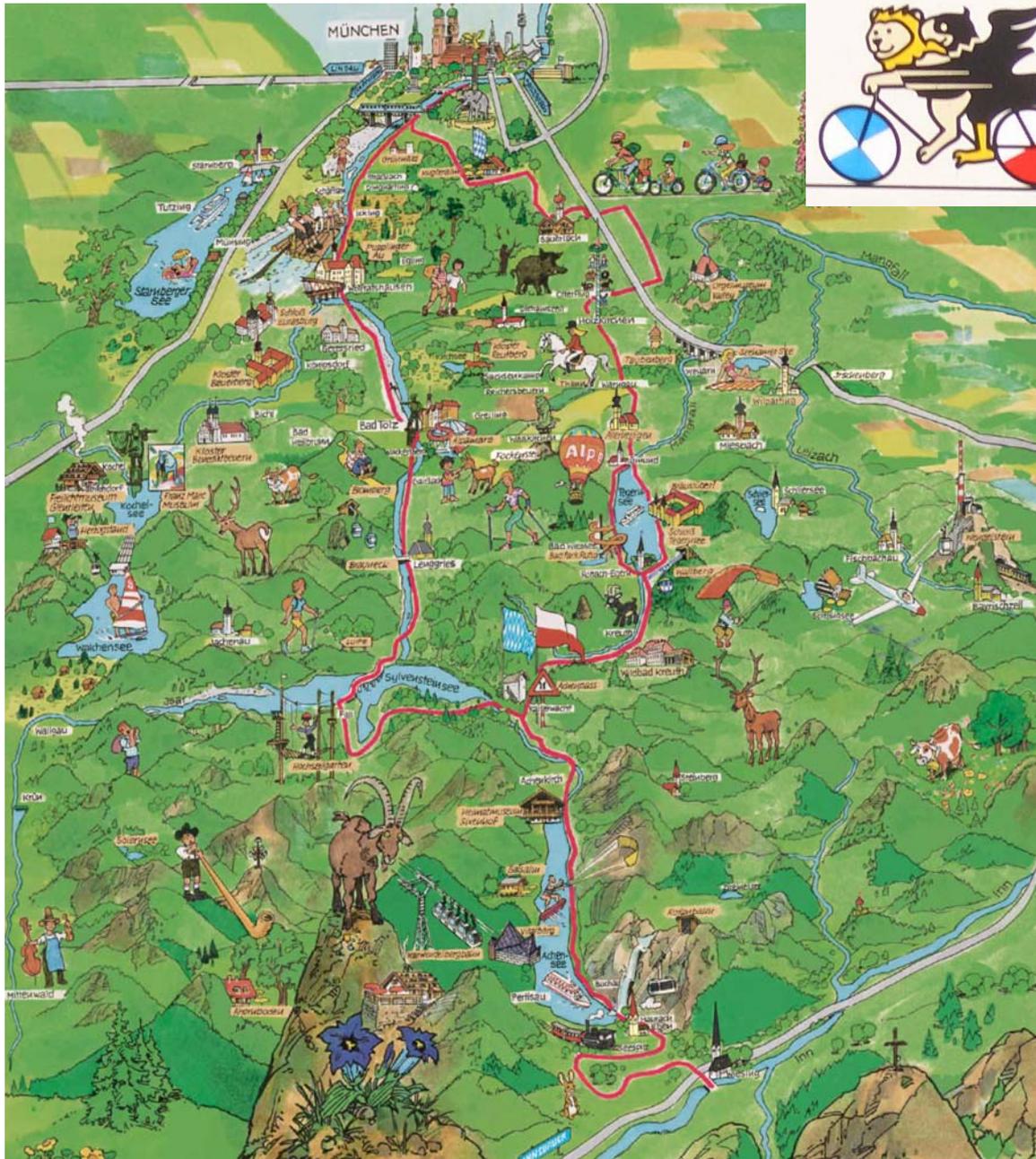


# Projektstudie

## Fahrradtourismus am Beispiel der Via **B**avarica **T**yrolensis



Geländeblock vom 5.-11.06.06



Leitung: Prof. Dr. A. Kagermeier

Assistenz: Frauke Rogge

Trier, im SS 2007



 Universität Trier

## Teilnehmerinnen und Teilnehmer



- |     |                      |     |                         |
|-----|----------------------|-----|-------------------------|
| 1.  | Barbian, Janine      | 11. | Höver, Lena             |
| 2.  | Bielmeier, Monika    | 12. | Hornig, Bettina         |
| 3.  | Bruckbauer, Anja     | 13. | Klöeckner, Martin       |
| 4.  | Deubel, Martin       | 14. | Miller, Karin           |
| 5.  | Eisentraut, Sylvia   | 15. | Müller, Miriam          |
| 6.  | Ellinghausen, Tobias | 16. | Oelschlägel, Peter      |
| 7.  | Fossen, Kristina     | 17. | Peter, Thomas           |
| 8.  | Gotham, Antje        | 18. | Quandt, Kathrin         |
| 9.  | Heil, Lisa           | 19. | Sommer, Robert          |
| 10. | Henn, Sabine         | 20. | Staudenmaier, Stephanie |

# Inhaltsverzeichnis

	<b>Seite</b>
Teilnehmerinnen und Teilnehmer	II
Inhaltsverzeichnis	III
Abbildungsverzeichnis	V
Fotoverzeichnis	VIII
Tabellenverzeichnis	VIII
<b>1 Einleitung (Von Th. Peter &amp; S. Eisentraut)</b>	<b>1</b>
<b>2 Nutzerprofil der Radfahrer (Von T. Ellinghausen, M. Klöckner, L. Heil, K. Quandt &amp; P. Oelschlägel)</b>	<b>8</b>
<b>3 Routenplanung (Von B. Hornig, A. Gotham &amp; K. Miller)</b>	<b>35</b>
3.1 Analyse der Informationsquellen bei einer Radtour allgemein	35
3.2 Analyse der Orientierungshilfen auf der VBT	36
3.3 Analyse der Beschilderung der VBT	40
3.4 Analyse des Kartenmaterials der Radfahrer auf der VBT	45
<b>4 Charakteristika der Tour (Von L. Höver, M. Müller, M. Bielmeier &amp; R. Sommer)</b>	<b>46</b>
4.1 Einleitung	46
4.2 Auswertung zu den Charakteristika der Touren	46
4.3 Zwischenfazit	74
<b>5 Bewertung des fahrradtouristischen Angebots (Von T. Fossen, S. Henn &amp; S. Staudenmaier)</b>	<b>76</b>
5.1 Bewertung allgemein	76
5.2 Bewertung der befahrenen Radstrecke	93
5.3 Verbesserungsvorschläge	106
5.4 Aufgetretene Mängel	106
5.5 Weiterempfehlung der VBT	108

<b>6</b>	<b>Ökonomische Effekte (Von J. Barbian )</b>	<b>110</b>
6.1	Einleitung	110
6.2	Höhe der durchschnittlichen Ausgaben pro Person	111
6.3	Höhe der durchschnittlichen Übernachtungskosten pro Person	116
6.4	Zwischenfazit	118
<b>7</b>	<b>Zertifizierung der VBT (Von M. Deubel &amp; A. Bruckbauer )</b>	<b>119</b>
7.1	Herangehensweise	119
7.2	Bewertung der VBT und Darstellung anhand von Karten	121

Literatur

**Abbildungsverzeichnis**

Abb. 1: Altersverteilung der befragten Radler	8
Abb. 2: Geschlechterverteilung – absolute Werte	8
Abb. 3: Verteilung nach Schulabschlussarten in Prozent	9
Abb. 4: Monatliches Netto – Haushaltseinkommen der Befragter	10
Abb. 5: Zusammenhang zwischen Alter und Einkommen	11
Abb. 6: Herkunft der Befragten nach Ländern	13
Abb. 7: Herkunft der Radfahrer – Deutschland	13
Abb. 8: Herkunft nach Postleitzahlenbereich	14
Abb. 9: Herkunft nach PLZ mit Auszug des Münchner Umlandes	14
Abb. 10: Haushaltsgröße der Befragten	15
Abb. 11: Anzahl der Kinder im Haushalt unter 18 Jahre	16
Abb. 12: Mit wem sind Sie heute unterwegs?	17
Abb. 13: Art der Reisegruppe in Korrelation zum Geschlecht	17
Abb. 14: Wie viele Mitfahrende sind es insgesamt?	18
Abb. 15: Häufigkeitsverteilung der Fahrradtypen	19
Abb. 16: Gesamtnutzung von Rädern	20
Abb. 17a: Fahrradnutzung als Tagesausflügler vom Urlaubsort - Absolute Werte	20
Abb. 17b: Fahrradnutzung als Tagesausflügler –in Prozent	21
Abb. 18: Fahrradverleih	21
Abb. 19: Wichtigkeit des Radfahrens im Urlaub	22
Abb. 20: Fahrradtypus	23
Abb. 21: Wie verpflegen Sie sich auf dieser Radtour?	24
Abb. 22: Verpflegung in Abhängigkeit der Reisegruppe – erwartete und tatsächliche Anzahl	25
Abb. 23: Häufigkeitsverteilung: Radtouren mit Übernachtungen	26
Abb. 24: Wichtigkeit des Radfahrens im Urlaub	27
Abb. 25: Wichtigkeit einer Alpenüberquerung	27
Abb. 26: Wie wichtig wäre es Ihnen einmal mit dem Fahrrad eine Alpenüberquerung zu machen - in Korrelation zum Alter	28
Abb. 27: Fahrradnutzertyp in Korrelation zur Wichtigkeit einer Alpenüberquerung	29
Abb. 28: Art des Fahrradtouristen in Korrelation zur Alpenüberquerung	30
Abb. 29: Die wichtigste Informationsquelle bei einer Radtour	35
Abb. 30: Hilfsmittel zur Orientierung während der Radtour auf der VBT	36
Abb. 31: Welche Hilfsmittel werden zur Orientierung bei Streckenkenntnis bzw. - Unkenntnis benutzt?	37

Abb. 32: Wie orientieren sich die unterschiedlichen Ausflugstypen?	38
Abb. 33: Wie orientieren sich die einzelnen Radfahrertypen?	39
Abb. 34: Welche Hilfsmittel zur Orientierung werden je nach Etappenlänge benutzt?	40
Abb. 35: Sind Sie mit der Beschilderung zu Recht gekommen?	41
Abb. 36: Wie bewerten die einzelnen Ausflugstypen die Beschilderung?	42
Abb. 37: Mängel bei der Beschilderung	42
Abb. 38: Verwendetes Kartenmaterial während der Radtour auf der VBT	43
Abb. 39: Welche Karten benutzen die unterschiedlichen Ausflugstypen?	44
Abb. 40: Welche Karte benutzt der einzelne Radfahrertyp?	45
Abb. 41: Welche Karten werden bei unterschiedlicher Etappenlänge benutzt?	45
Abb. 42: Ausgangspunkt der Fahrradtour	47
Abb. 43: Endpunkt der Fahrradtour	48
Abb. 44: Art der Fahrradtour	49
Abb. 45: Verkehrsmittel zur Anreise	49
Abb. 46: Anreiseart der Ausflügler vom Urlaubsort	50
Abb. 47: Anreiseart der Fahrradtouristen	51
Abb. 48: Genannte Radwege	52
Abb. 49: Prozentualer Anteil der Personen an den einzelnen Befragungsstandorten, die wussten, dass Sie auf der VBT unterwegs waren	53
Abb. 50: "Können Sie uns einige Orte/Regionen nennen, die an der VBT liegen?"	54
Abb. 51: Teilstück einer mehrtägigen Reise	56
Abb. 52: „Welche Routen befahren Sie auf Ihrer mehrtägigen Reise?“	56
Abb. 53: „Welche Teilabschnitte sind Sie schon abgefahren?“	57
Abb. 54: Herkunft der Fahrer nach Route und Postleitzahlen	58
Abb. 55: Gesamte Verteilung der Fahrer aus dem Postleitzahlenbereich	58
Abb. 56: Welche Art der Fahrradtour wird auf welcher Strecke gefahren?	59
Abb. 57: Aufmerksamkeit auf die Radstrecke	60
Abb. 58: „Sind Sie zum ersten Mal auf dieser Radstrecke unterwegs?“	61
Abb. 59: „Wie oft waren Sie hier schon unterwegs?“	61
Abb. 60: Zahl der wiederholt fahrenden Radreisenden auf der VBT	62
Abb. 61: Streckenlänge in km	63
Abb. 62: Art der Fahrradtour – Streckenlänge	64
Abb. 63: Häufigkeiten der Aktivitäten in Prozent	65
Abb. 64: Aktivitäten in Prozent	65
Abb. 65: Korrelation zwischen Unternehmung und Reisegruppen	66
Abb. 66: Wie viele Nächte?	69
Abb. 67: In welchem Ort übernachten Sie?	70
Abb. 68a: In welcher Art Unterkunft übernachten Sie/ bzw. werden Sie übernachten?	71

Abb. 68b: In welcher Art Unterkunft übernachten Sie/ bzw. werden Sie übernachten?	72
Abb. 69: Wie haben Sie Ihre Unterkunft entlang der VBT gebucht?	72
Abb. 70a: Haben Sie bei Ihrer Unterkunftswahl auf fahrradfreundliche Betriebe geachtet?	73
Abb. 70b: Haben Sie bei Ihrer Unterkunftswahl auf fahrradfreundliche Betriebe geachtet?	74
Abb. 70c: Haben Sie bei Ihrer Unterkunftswahl auf fahrradfreundliche Betriebe geachtet?	74
Abb. 71: Routenführung in Form von Rundkursen	79
Abb. 72: Alter - Rundkurs a)	80
Abb. 73: Alter - Rundkurs b)	80
Abb. 74: Art der Tour – Rundkurs	81
Abb. 75: Einkommen - Günstig essen und trinken	82
Abb. 76: Verkehrsfreie Strecke	82
Abb. 77: Flache Routenführung	85
Abb. 78: Alter - Flache Routenführung b)	86
Abb. 79: Radfahrertypus - Flache Routenführung	86
Abb. 80: Gepäcktransport	87
Abb. 81: Radfahrertypus – Gepäcktransport	88
Abb. 82: Getrennte Wege	89
Abb. 83: Alter – Oberfläche	90
Abb. 84: Art der Tour – Oberfläche	91
Abb. 85: Art der Tour – Fahrradabstellanlagen	91
Abb. 86: Befahrbarkeit – Fahrradtyp	93
Abb. 87: Befahrbarkeit – Radfahrertyp	94
Abb. 88: Befahrbarkeit - Art der Fahrradtour	95
Abb. 89: Streckenbelag – Fahrradtyp	96
Abb. 90: Beschilderung – Radfahrertyp	97
Abb. 91: Beschilderung - Art der Tour	98
Abb. 92: Verkehrsbelastung – Standort	100
Abb. 93: Unterkunft/Gastronomie – Standort	101
Abb. 94: Fahrradfreundliches Angebot – Art der Unterkunft	102
Abb. 95: Fahrradfreundliches Angebot – auf fahrradfreundliches Angebot geachtet	103
Abb. 96: Rastplätze/Abstellmöglichkeiten – Alter	104
Abb. 97: Rastplätze/Abstellmöglichkeiten – Art der Tour	104
Abb. 98: Befragungsstandort – Bewertung der Strecke insgesamt	105
Abb. 99: Welche Mängel sind aufgetreten?	107
Abb. 100: Würden Sie die Strecke weiter empfehlen?	108

Abb. 101: Befragungsstandort – Weiterempfehlung	109
Abb. 102: Durchschnittlichen Ausgaben pro Tag	111
Abb. 103: Ausgaben auf den einzelnen Streckenabschnitten	112
Abb. 104: Ausgaben bezogen auf die Art der Reise	113
Abb. 105: Ausgaben bezogen darauf mit wem man unterwegs ist	114
Abb. 106: Ausgaben bezogen auf das Geschlecht	115
Abb. 107: Übernachtungskosten auf den einzelnen Streckenabschnitten	116
Abb. 108: Übernachtungskosten bezogen darauf mit wem man unterwegs ist	117
Abb. 109: Übernachtungskosten bezogen auf das Geschlecht	117
Abb. 110: Breite des Radweges	122
Abb. 111: Oberflächenbeschaffenheit	123
Abb. 112: Beschilderung	124
Abb. 113: Falsche Beschilderung an der VBT	125
Abb. 114: Belästigung der Lärm und Geruch	125
Abb. 115: Verkehrsaufkommen	127
Abb. 116: Beherbergung an der VBT	129
Abb. 117: Campingplatzangebot im Vergleich zur Beherbergung	130
Abb. 118: Gastronomiedichte	131
Abb. 119: Infotafeln und Touristinformationen	131
Abb. 120: Fahrradspezifisches Angebot	134
Abb. 121: Spielplätze, Rastplätze und Schutzhütten	135

## **Fotoverzeichnis**

Foto 1: Coverbild	I
Foto 2: Gruppenfoto	II

## **Tabellenverzeichnis**

Tab. 1: Zeitplan und Programm der Projektexkursion zur Via Bavarica Tyrolensis vom 5.-11.06.2006	6
Tab. 2: Die meistgenannten deutschen Radfernwegewege	31
Tab. 3: Die meistgenannten europäischen Grenzübergreifenden Radfernwege	32
Tab. 4: Die meistgenannten europäischen Radfernwege	33
Tab. 5: Streckenlänge in km und Anzahl der Nennungen	63
Tab. 6: Art der Fahrradtour – Streckenlänge	63
Tab. 7: Nennungen der Orte und Sehenswürdigkeiten	67
Tab. 8: Hauptjahresurlaub	67

Tab. 9: Art der Fahrradtour - Ist diese Radtour Ihr Hauptjahresurlaub?	68
Tab. 10: Pauschalreise	68
Tab. 11: Günstig essen und trinken	81
Tab. 12: Aussichtspunkte	83
Tab. 13: Erläuterungen zu Kultur, Geschichte und Wirtschaft	83
Tab. 14: Wegweisung/Beschilderung	84
Tab. 15: Verpflegungsmöglichkeiten	84
Tab. 16: Rastplätze und Schutzhütten	85
Tab. 17: Erleben wechselnder Kulturen	87
Tab. 18: Erläuterungen zu Natur, Landschaft und Umwelt	89
Tab. 19 Oberfläche	89
Tab. 20: Fahrradabstellanlagen	91
Tab. 21: Spielplätze	92
Tab. 22: Bewertung der Befahrbarkeit	94
Tab. 23: Bewertung des Streckenbelags	95
Tab. 24: Bewertung der Beschilderung/Wegweisung	97
Tab. 25: Hilfsmittel zur Orientierung der Tagesausflügler	98
Tab. 26: Bewertung der Routenführung	99
Tab. 27: Bewertung der Verkehrsbelastung entlang der Strecke	99
Tab. 28: Bewertung des Gastronomie- und Unterkunftsangebot	100
Tab. 29 : Bewertung des fahrradfreundlichen Angebots	101
Tab. 30: Häufigkeiten der Art Unterkünfte der Radreisenden	102
Tab. 31: Bewertung der Rastplätze und Abstellmöglichkeiten	103
Tab. 32: Bewertung der Strecke insgesamt	105
Tab. 33: Sind Ihnen Unterschiede/Mängel entlang der Strecke aufgefallen?	106

# 1 Einleitung - Ausgangssituation, Zielsetzung und Ablauf der Projektstudie

Im Jahre 1998 wurde eine neue bayrisch-österreichische Zusammenarbeit ins Leben gerufen. Eine stärkere Nutzung sowie eine überregionale Zusammenarbeit bezüglich des Fahrradtourismus der beiden Länder wurden angestrebt. Es wurden Planungen getroffen, die die München und das Inntal durch einen gemeinsamen Fahrradweg verbinden sollten.

Der zusammenhängende Radweg wurde durch Zusammenlegung früherer Teilstrecken anderer Radwege, sowie durch Ausbau und Verbindung einiger Strecken erreicht. Selbstverständlich wurden dabei auch Nachbesserungen der alten Streckenteile vorgenommen.

In etwa sechs Jahren wurde aus dem „weiß – blaue – weiß – rotem Radltraum“ Wirklichkeit und die neue, rund 220 Kilometer lange Strecke wurde am 15.7.2004 durch hochrangige Politiker beider Länder für den sanften Transitverkehr freigegeben. Als es Anfang 2004 an die Vermarktung des neuen Radwanderweges ging, schalteten sich die Experten der regionalen Organisationen Tölzer Land Tourismus, Bayerisches Oberland e.V. und Achensee Tourismus ein. Mit einem Gesamtbudget von 147.000 Euro, das zu 35 Prozent aus der EU-Kasse stammte, koordinierten sie das Marketing, die Beschilderung und die Namensfindung. Der Name für den neuen Radweg von München bis ins Inntal wurde durch einen Namenswettbewerb gefunden: Via Bavarica Tyrolensis.

Bis zum Jahre 2006 lag allerdings noch keinerlei Bewertung der Strecke vor. Auch eine Bestandsaufnahme zu den Besucherzahlen und deren Ausgaben an der Strecke, also den finanziellen Gewinn der Regionen durch das Projekt, wurde bis 2006 noch nicht durchgeführt. Man wusste nicht genau, ob die Marketingstrategien die Menschen erreichten und einige Fragen blieben bis dahin noch unbeantwortet: Welches Klientel wird derzeit angesprochen? Nutzt diese Klientel auch wirklich bevorzugt die Strecke? Ist die Strecke wirklich, wie in der Streckenwerbung beschrieben, familienfreundlich? Lohnt sich das Produkt auch finanziell? Was sind die Anforderungen der Klientel an die Strecke? Was kann an der Strecke noch verbessert werden, wo sind Mängel? Und nicht zuletzt: Ist auch ein weiterer Ausbau der Strecke, beispielsweise mit Alpenüberquerung, sinnvoll und von den Nutzern der VBT gewünscht?

Dieser Aufgabe nahm sich dann die angehende Diplomgeographin Frauke Rogge im Rahmen ihrer Diplomarbeit an. Ziel war es eben diese Fragestellungen mit Hilfe eines Fragebogens in Gesprächen vor Ort nach zu gehen. Unterstützt wurde sie hierbei von Professor Dr. Andreas

Kagermeier der Universität Trier, sowie von einer Reihe von Studenten, die an einer entsprechenden Projektstudie zur Via Bavarica Tyrolensis teilnehmen wollten.

Des Weiteren findet auch eine Bewertung der Strecke durch die Projektgruppe statt. Dabei wurden von den Studierenden nach Kriterien des ADFC Maßstäbe zur Bewertung der Strecke angelegt.

Die folgenden Kapitel geben nun einen kurzen Überblick über den Verlauf der vorbereitenden Sitzungen, sowie der eigentlichen Befragungen und Zertifizierungen vor Ort an der Via Bavarica Tyrolensis.

Die ersten 4 Sitzungen des Sommersemesters 2006 wurden zur Vorbereitung auf die Erhebungen und Studie vor Ort genutzt. Dabei wurde zunächst festgestellt, welche Vorkenntnisse oder auch Erwartungen generell zum Thema Fahrradtourismus bei den Studenten vorhanden ist. Hier wurde meist eine etwas ältere Klientel erwartet, die auf ihren Ausflügen relativ wenig ausgibt. Diese Meinung wurde von einigen Studenten, sowie von Professor Dr. Kagermeier etwas relativiert. Dennoch muss sich erst in der Feldstudie zeigen, inwieweit diese „Vorurteile“ vielleicht doch zutreffen.

In einer zweiten Sitzung konnte dann die angehende Diplomgeographin Frauke Rogge den Studenten erste Erfahrungen aus erster Hand mitgeben und diese durch einige bei ihrem Aufenthalt an der Via Bavarica Tyrolensis geschossenen Fotos in einer Präsentation untermalen.

Hier erhielt die Studiengruppe bereits einen Eindruck von unterschiedlichen Fahrbahnbelägen, Streckenführung, Gastronomieangebot und Befahrbarkeit der Strecke. Anhand von Karten, die auch an die Studenten ausgegeben wurden, konnten diese dann die Routenführung und die einzelnen zusammengelegten Teilabschnitte der heutigen Via Bavarica Tyrolensis nachvollziehen.

Nun ging es langsam bereits in die Einteilung von Kleingruppen und die Studenten wurden in größerem Maße selbst aktiv. Mit Hilfe einer Art Brainstormings wurde während der Sitzung eine grobe Struktur für Oberthemen unseres Fragebogens erarbeitet. Dieser Fragebogen soll dann später im Gelände zum Einsatz kommen um so gewisse für die Studie relevante Ergebnisse anhand von Befragungen der dort Rad fahrenden Menschen zu erheben. Darüber hinaus wurde auch Ziel unseres Aufenthalts die Zertifizierung der Strecke ausgegeben. Dazu wurde der ADFC Zertifizierungsbogen umgearbeitet und auf unsere Ziele, sowie die von uns als sinnvoll erachteten Teilbereiche der Bewertung. ausgerichtet.

Die Studiengruppe wurde dann in Kleingruppen unterteilt, die dann bis zur nächsten Sitzung ein Raster der Einzelfragen zu ihren Themengebieten präsentieren sollten.

Nach der Präsentation der Ergebnisse der einzelnen Gruppen wurde im Plenum darüber diskutiert inwieweit die Fragen gut formuliert sind sowie möglichst alle wichtigen Teilbereiche abdecken. Es wurden Verbesserungsvorschläge gegeben, die dann bis zur letzten Sitzung vor der "Exkursion" eingearbeitet wurden. Ähnliches gilt auch für unseren Zertifizierungsbogen, der aber nur wenig ausgebessert werden musste.

Frauke Rogge stellte dann den vorläufigen Fragebogen in der letzten Sitzung vor und es wurden wiederum eventuell aufgetretene Schwierigkeiten angesprochen und gegebenenfalls überarbeitet.

Nun da der Fragebogen stand wurde alles Organisatorische für die Exkursion (Abfahrt, Zeitplanplan, Fahrgelegenheiten etc.) geklärt (vgl. Tabelle 1) und die TeilnehmerInnen der Projektstudie starteten dann am 5.6.2006 nach Maurach am Achensee.

Bei der Anreise sah man sich erste kurze Abschnitte der Via Bavarica Tyrolensis im Raum München gemeinsam an und fuhr dann weiter zur Jugendherberge in Maurach, wo man den Abend mit einem Welcome – Grillen beendete.

Der erste Exkursionstag (Dienstag 6.6. 2006) wurde genutzt, um sich mit einem ersten längeren Teilabschnitt der Via Bavarica Tyrolensis (vom Achenpass bis zum Tegernsee) vertraut zu machen. Danach fuhr man mit den Bussen zu einem zweiten Standort nach Langries, von wo aus man über den Sylvensteinstausee zurück nach Maurach radelte. Hierbei wurde den Studenten auch an zwei Stationen die Möglichkeit gegeben frühzeitig mit den Bussen in die Herberge zurückzukehren. Die Fahrräder, die zur Tour verwendet wurden, wurden im Sportgeschäft in Maurach ausgeliehen. Mit der Qualität von Stadträdern und Mountainbikes war die Exkursionsgruppe sehr zufrieden.

Der zweite Exkursionstag (Mittwoch 7.6. 2006) begann dann mit einem Expertengespräch mit den Geschäftsführern der drei Tourismusverbände der Region rund um die Via: Andreas Wüstefeld vom Tölzer Land Tourismus, Sabine Stölzl vom Tourismusverband Bayrisches Oberland e. V. – Tegernsee – Schliersee – Wendelstein und Stefan Bracher vom Tiroler Achensee Tourismus. Hierbei wurde bewusst, dass die Tourismusverbände wirklich auf einige Ergebnisse unserer Studie hoffen und wir diese nicht umsonst machen. Außerdem wurde Einiges zur Entstehung der Via Bavarica Tyrolensis berichtet. Des Weiteren wurde erneut

bewusst, dass die verschiedenen Verbände die Wichtigkeit der Via für ihre Region durchaus unterschiedlich einschätzen und auch die Zielsetzungen sowie zur Verfügung stehende finanzielle Mittel nicht gleichmäßig verteilt sind.

Der Nachmittag des zweiten Exkursionstages diente dann der ersten Befragung. Dazu wurden die Studenten wieder in Kleingruppen bis zu 5 Leuten aufgeteilt und an verschiedenen Standorten entlang der Via postiert. Diese Standorte waren vorher ausgewählt worden. Sie sollten ein breites Bild an Befragten ergeben und sein, wo viele Fahrradfahrer sowieso durch bereits vorhandene Hindernisse, wie Brücken oder Schranke gebremst wurden. Die folgenden Standorte wurden zur ersten Befragung ausgewählt: Kugleralm, Mangfallbrücke, Arzbacher Steg, Schlossbiergarten Tegernsee, Aumühle, Walchenklammsteg am Sylvensteinstausee und der Campingplatz am Achensee.

Den Studenten wurden verschiedene Materialien zum Aufbau ihres Standes mitgegeben. Darunter Sonnenschirme, Plakate, Flyer, Prospekte als Eye-Catcher, sowie Buntstifte, Gummibärchen oder Latschenkieferproben zur „Belohnung“ der Teilnehmenden.

Am Ende des Befragungstages wurde eine Reflexionsrunde einberufen, die aufgrund des bescheidenen Erfolgs an manchen Stationen auch nötig war. Teilweise waren nicht genügend Fahrradfahrer an den entsprechenden Befragungsstandorten vorbei gekommen. Teilweise gab es Probleme mit den Gastronomiebetrieben, die unseren Stand, an dem wir auch Apfelschorle ausschenkten, wohl als Konkurrenz ansahen. Daher wurden zumindest kleine Änderungen der Standorte, sowie eine Neuaufteilung der Gruppen vorgenommen, so dass an den gut besuchten Standorten auch genügend Interviewer vorhanden sind. In der Diskussion kamen auch schon einige Ergebnisse zu Tage. An manchen Stationen waren es vor allem Tagesausflügler (Achensee, Tegernsee), an anderen Stationen, die wohl schwieriger zu befahren sind (wie zum Beispiel am Achenpass) trafen die Studenten eher gut ausgerüstete Tourenfahrer an.

Anhand der Aussagen vieler Teilnehmer konnte schon jetzt festgehalten werden, dass die Strecke definitiv nicht auf allen Streckenabschnitten auf Familienfreundlichkeit ausgelegt ist, sondern auch erhebliche Steigungen oder Tücken mit der Befahrbarkeit des Schotters bietet.

Ähnlich der ersten Befragung am Mittwoch wurden die Studenten zweiten Befragungstag (Donnerstag 8.6.2006) wieder an verschiedenen Standorten entlang der Strecke postiert und führten die Erhebungen durch.

Zur Freude aller Beteiligten stand am darauf folgenden Tag (Freitag 9.6.2006) wieder eine sportlichere Aufgabe auf dem Plan. In Kleingruppen wurde die Strecke mit dem Rad abgefahren und dabei anhand des vorbereiteten Messinstruments die Via Bavarica Tyrolensis zertifiziert. Der Abend wurde dann durch innovatives Fußballkucken der deutschen Nationalmannschaft gestaltet: Übertragung vom Beamer auf ausgeschaltetem Fernsehbildschirm.

Ähnlich den ersten beiden Befragungstagen unter der Woche erhoben die Studierenden am Samstag (10.06.2006) als Hauptbefragungstag erneut Daten über die VBT. Als Abschluss der Exkursion gab es noch einmal einen Grillabend sowie eine Powerpoint-Präsentation durch die Herbergseltern. Am nächsten Morgen (Sonntag 11.6.2006) trat die Gruppe die Heimfahrt an.

Die Sitzung nach der Exkursion wurden zuerst zu einem kurzen Fazit genutzt. Danach ging es ans Erstellen der SPSS – Maske zur Auswertung der Bögen.

Diese wurden dann in einer zweiten Sitzung eingegeben. Weiterhin wurden nun die Strategien zur Auswertung der Bögen und zur Darstellung der Ergebnisse gegeben. Erneut wurden die Studenten in Kleingruppen aufgeteilt um dann die Auswertung und statistische, graphische wie schriftliche Aufbereitung der gewonnen Daten und Erkenntnisse anzugehen. Zur Vorstellung der Ergebnisse der einzelnen Gruppen wurde ein letzter Sitzungstermin am Ende des Semesters festgelegt und auch ein Abgabetermin für die Berichte genannt.

**Tab. 1: Zeitplan und Programm der Projektexkursion zur Via Bavarica Tyrolensis vom 5.-11.06.2006**

<b>Tag 1: Montag, 5. Juni 2006 - Anreisetag</b>	
09:00 Uhr	Abfahrt Campus II / Geozentrum
09:15 Uhr	Abfahrt Hauptbahnhof, vor der Post
bis ca. 16:00 Uhr	Fahrt über München/VBT nach Maurach/Achensee/Tirol Welcome - Grillabend in der JHB
<b>Tag 2: Dienstag, 6. Juni - VBT-Erkundungsradtour</b>	
ca. 9:00 Uhr	Abfahrt mit den Rädern in Richtung Tegernsee Mittagspause am Tegernsee Fahrradshuttle vom Tegernsee nach Lenggries/Fleck Weiterfahrt von Fleck über den Sylvensteinsee zurück Jugendherberge am Achensee Abendessen in der JHB
<b>Tag 3: Mittwoch, 7. Juni - Expertengespräch und Befragung</b>	
8:30 Uhr	Expertengesprächsrunde in der Jugendherberge
ca. 10:30 Uhr	Bergfahrt mit der Rofan-Seilbahn auf 1840m, Aussichtspunkt Achensee-Region ; Talfahrt
ab ca. 13:00 Uhr	Transfer zu den Befragungsstandorten 1. Befragungsblock (Nachmittag) Abendessen in der JHB
<b>Tag 4: Donnerstag, 8. Juni - Befragungstag</b>	
ca. 9:30 Uhr	Transfer zu den Befragungsstandorten 2. Befragungsblock (ganzer Tag) Abendessen in der JHB
<b>Tag 5: Freitag, 9. Juni - Zertifizierung der VBT</b>	
ca. 9:30 Uhr	Transfer zu den Ausgangspunkten der Streckenabschnitte
Ganzer Tag	Etappenweise Zertifizierung der VBT durch die Gruppen Abendessen in der JHB
<b>Tag 6: Samstag, 10. Juni - Befragungstag</b>	
ca. 9:30 Uhr	Fahrt zu den Befragungsstandorten 3. Befragungsblock (ganzer Tag) Abschiedsgrillabend in der JHB
<b>Tag 7: Sonntag, 11. Juni - Abfahrtstag</b>	
9:00 Uhr	Abfahrt an der JHB Fahrt entlang der VBt über München nach Trier
ca. 18:00 Uhr	Ankunft in Trier

<b><u>Übernachtung:</u></b>	Jugendherberge am Achensee Eben 9a, A-6212 Maurach TEL 0043-5243-93501 oder TEL 0043-699-81581211
<b><u>Experten:</u></b>	<b>Andreas Wüstefeld</b> Geschäftsführer Tölzer Land Tourismus <b>Sabine Stölzl</b> , Stellv. Geschäftsführerin Tourismusverband Bayerisches Oberland e.V.- Tegernsee - Schliersee - Wendelstein <b>Stefan Bracher</b> Geschäftsführer Achensee Tourismus
<b><u>Befragungsstandorte:</u></b>	Kugleralm; Mangfallbrücke; Arzbacher Steg; Schlossbiergarten Tegernsee; Aumühle Walchenklammsteg am Sylvensteinsee Campingplatz am Achensee

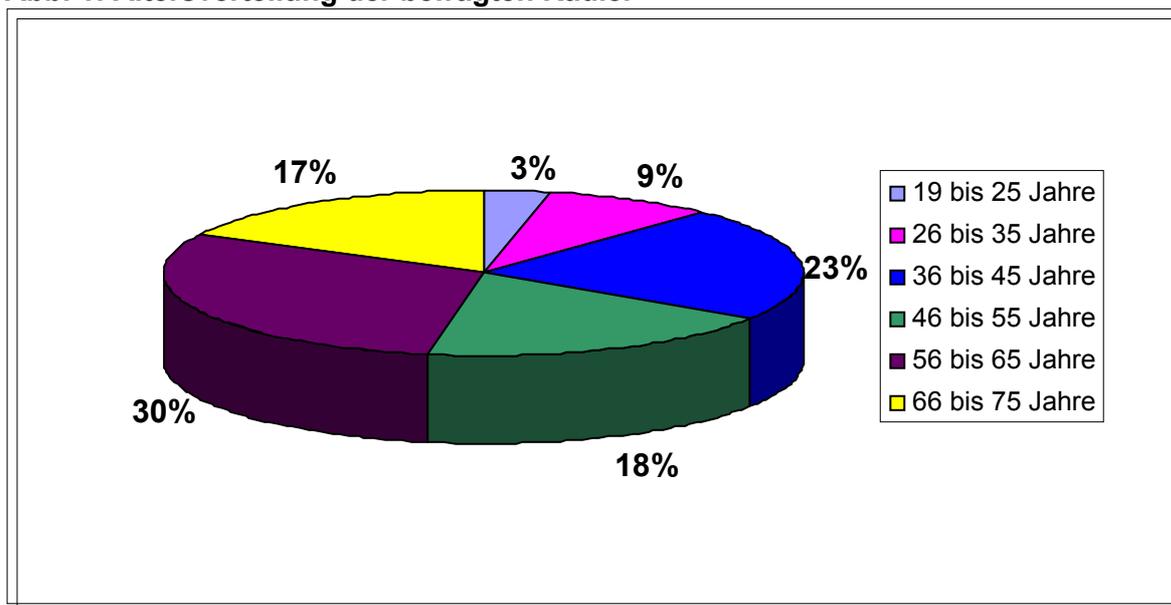
<b><u>Etappen:</u></b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) München/Deutsches Museum - Sauerlach (-&gt;DM; Selbstfahrer)</li> <li>2) München/Deutsches Museum - Wolfratshausen (-&gt;DM; Selbstfahrer)</li> <li>3) Wolfratshausen - Lenggries (-&gt; Lenggries)</li> <li>4) Sauerlach - Warngau (-&gt; BOB -&gt; Tegernsee)</li> </ol>
------------------------	--

Quelle: Eigene Darstellung Frauke Rogge

## 2 Nutzerprofil der Radfahrer

Zunächst wird anhand demographischer Daten das Profil der 323 befragten Radfahrer dargestellt. Das durchschnittliche Alter der Befragten liegt mit 30% bei 56 bis 65 Jahren. Gefolgt von den Altersgruppen darunter - 46 bis 55 Jahre mit 18% - und darüber mit 17% die Gruppe der 66 bis 75 jährigen. Der zweitgrößte Anteil an befragten Radlern ist mit 23% die Altersgruppe von 36 bis 45 Jahren. Jüngere Radler wurden kaum befragt.

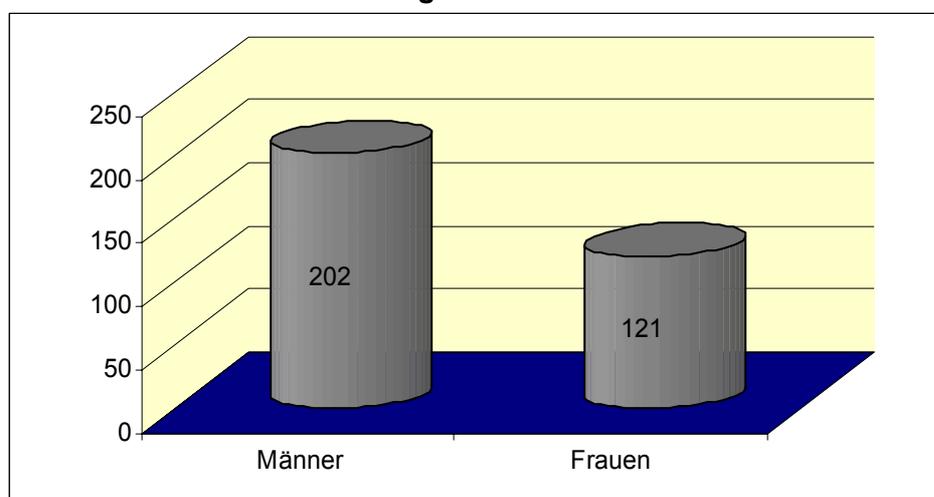
**Abb. 1: Altersverteilung der befragten Radler**



Quelle: Eigene Erhebung

Die beobachtete Stichprobe lässt sich außerdem nach dem Geschlecht differenzieren. Die absolute Verteilung sieht folgendermaßen aus:

**Abb. 2: Geschlechterverteilung – absolute Werte**

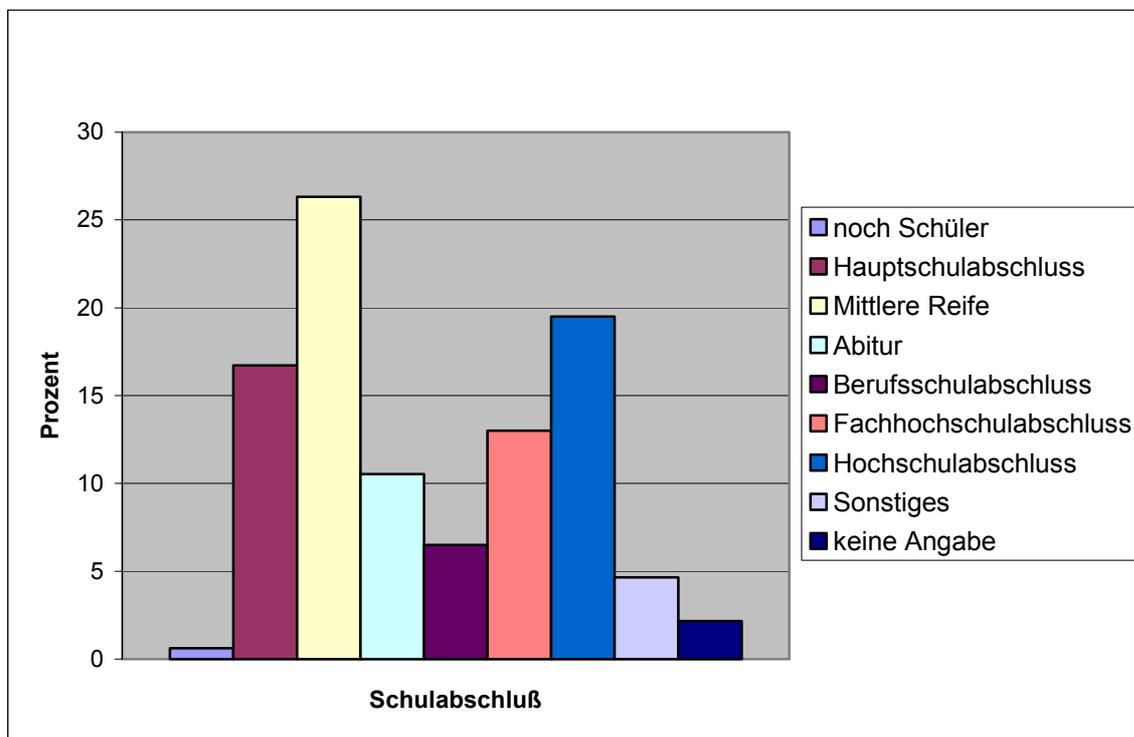


Quelle: Eigene Erhebung

Die Tatsache, dass in unsere Dateninterpretation nun mehr Männer als Frauen eingehen, bedeutet jedoch nicht, dass auch mehr Männer die Route befahren. Das hängt mit der Erhebungsmethode zusammen, bei der an den verschiedenen Befragungsstandorten die Radler um ihre Bereitschaft gebeten wurden an der Befragung teilzunehmen. Zum einen könnte es sein, dass mehr Männer bereit waren an der Befragung teilzunehmen, weil der Anteil der weiblichen Interviewer entsprechend höher lag als die Anzahl der männlichen zudem antworteten bei Paaren meist die Männer. Oder die durch alle Interviewer angesprochene Menge von Männern lag generell höher als die der Frauen. Wollte man eine aussagekräftige Korrelation herstellen, so müsste sicherlich eine repräsentative Radlerzählung im Jahresverlauf durchgeführt werden, um gleichzeitig Saisonschwankungen zu vermeiden.

Ein weiteres Merkmal der 323 untersuchten Probanden ist ihr Bildungsniveau. Aus der Grafik wird deutlich, dass der Anteil der Schüler sehr gering und mit unter 1 Prozent vernachlässigbar klein ist. 2% der Personen machten keine Angabe zu Ihrem Bildungsniveau und 4% gaben "Sonstiges" an. 6,5% haben einen Berufsschulabschluss und 10,5% haben Abitur, 13% haben einen Fachhochschulabschluss und immerhin noch 16,7% haben einen Hauptschulabschluss. 19,5% der Befragten haben einen Hochschulabschluss und 26% der Personen erreichten die mittlere Reife, was den größten Teil der befragten Personen ausmacht. Aus diesen Angaben zur Schulbildung kann man schließen, dass der überwiegende Teil der Radfahrer, die solch eine Strecke wie die Via Bavarica Tyrolensis nutzen, über eine gute Bildung verfügen.

**Abb. 3: Verteilung nach Schulabschlussarten in Prozent**

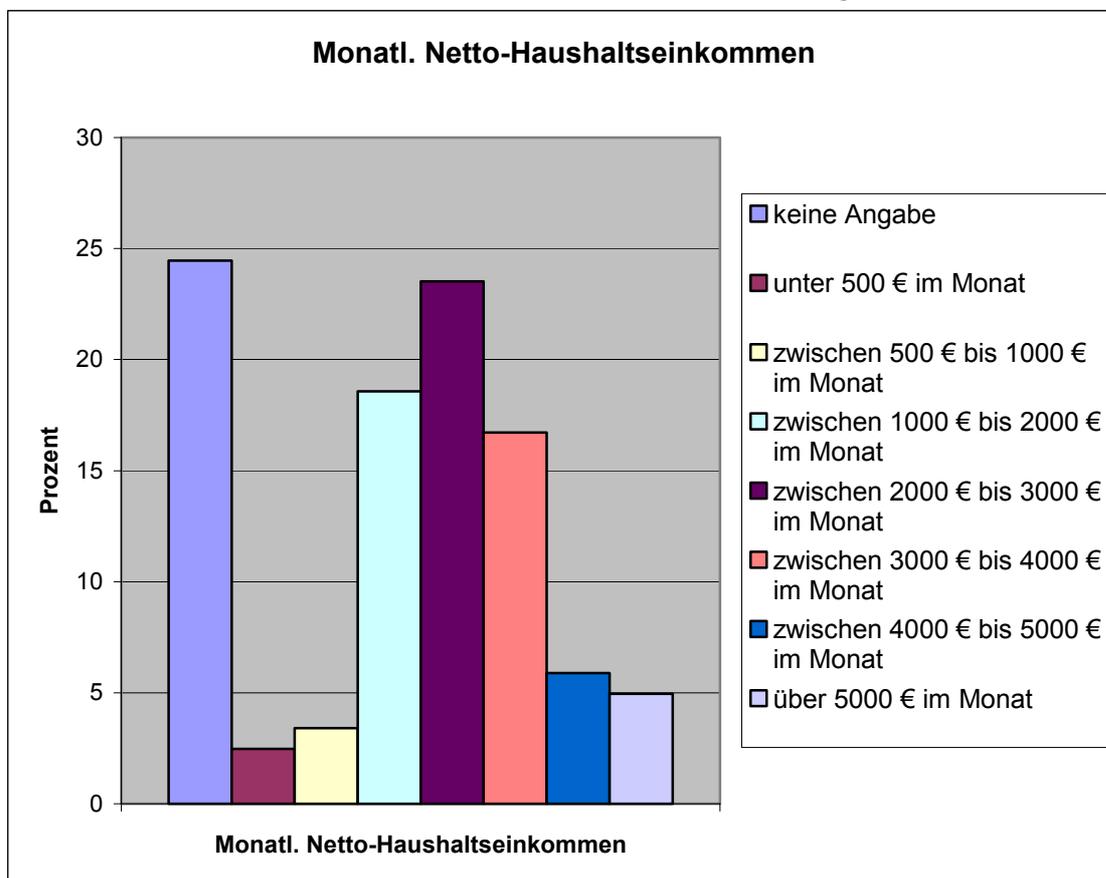


Quelle: Eigene Erhebung

Auf die Frage nach dem monatlichen Netto-Haushaltseinkommen (vgl. Abb. 4) antworteten nur 2,4%, dass sie unter 500 € im Monat verdienen. Ein kleiner Teil von 3,4% verdient zwischen 500 € bis 1000 € im Monat. Immerhin schon 18,5% verdienen zwischen 1000 € bis 2000 € im Monat. Der größte Teil der befragten Personen, die zu dieser Frage eine Angabe machten, nämlich 23,5% verdienen zwischen 2000 € bis 3000 € im Monat. 16,7% verdienen zwischen 3000 € bis 4000 € im Monat. 5,8% verdienen zwischen 4000 € bis 5.000 € im Monat und 4,9% verdienen über 5.000 € im Monat. Ein großer Teil, von insgesamt 24,4%, machte keine Angabe zu dieser Frage.

Aus diesen Angaben wird ersichtlich, dass der Radler über ein hohes monatliches Netto-Haushaltseinkommen verfügt und für sein Hobby gerne Geld ausgibt.

**Abb. 4: Monatliches Netto – Haushaltseinkommen der Befragter**



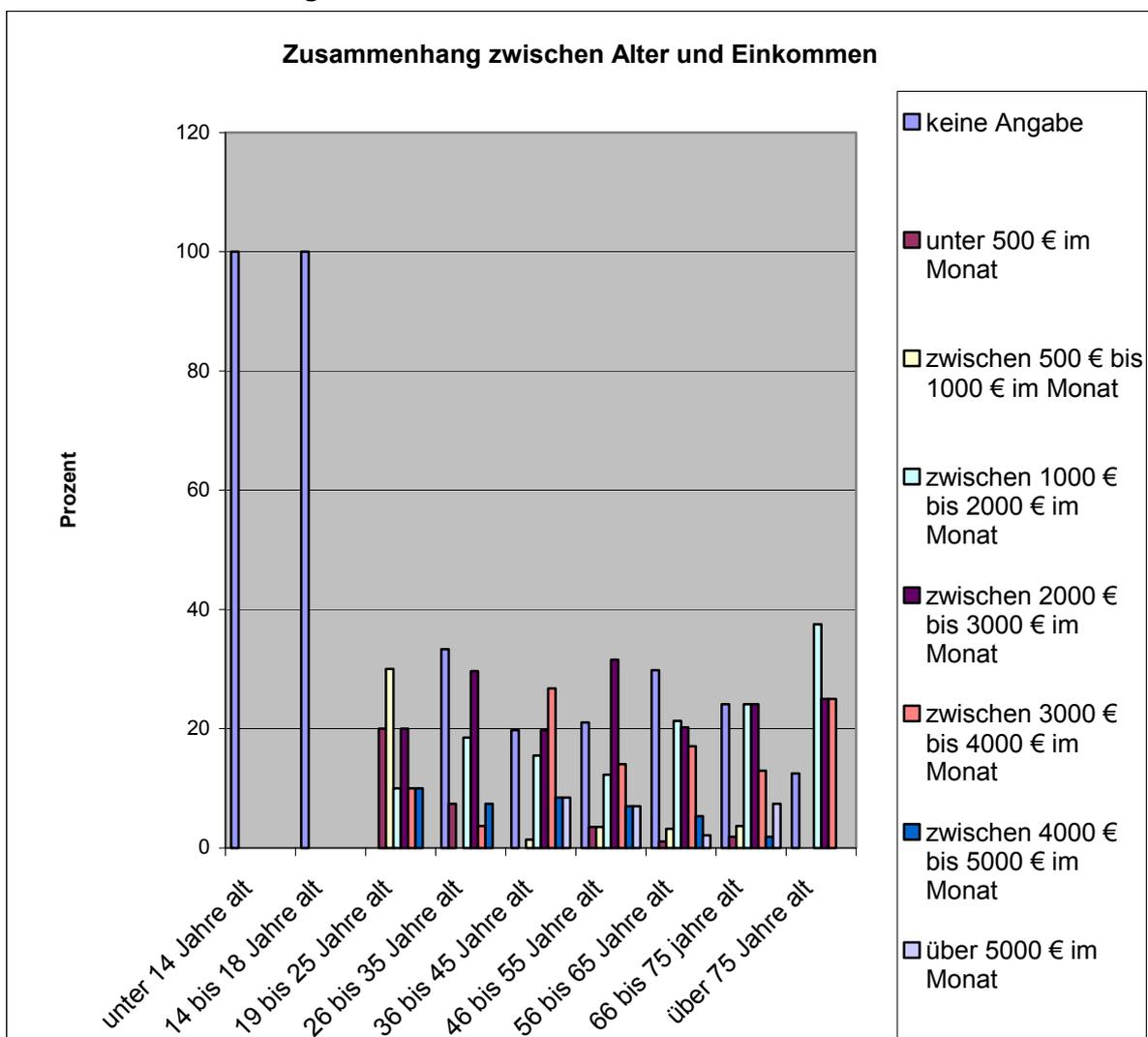
Quelle: Eigene Erhebung

Bei dem Vergleich zwischen Alter und Einkommen fällt auf, dass die Personen, die bis 18 Jahre alt sind, keine Angabe zu ihrem Einkommen machen und somit für diese Auswertung uninteressant sind. Bei den 19 bis 25 Jahre alten Personen verdienen 30% zwischen 500 € bis 1000 € im Monat. 20% verdienen unter 500 € im Monat und weitere 20% verdienen zwischen 2000 € bis 3000 € im Monat. Jeweils 10% verdienen zwischen 1000 € bis 2000 € im Monat, zwischen 3000 € bis 4000 € im Monat und zwischen 4000 € bis 5000 € im Monat. Man kann

also für die Gruppe der 19 bis 25 Jahre alten Personen sagen, dass sie Zeigespalten ist. Über ein recht hohes monatliches Netto-Haushaltseinkommen verfügen 40% dieser Alterskohorte (über 2000€), sie stellen eine kaufkräftige Klientel dar. Demgegenüber verdienen aber 50% der 19 – 25 Jährigen weniger als 1000€.

Bei den 26 bis 35 Jahre alten Befragten machten 33,3% keine Angabe zu ihrem monatlichen Netto-Haushaltseinkommen. Mit 29,6% verdienen die meisten Personen dieser Gruppe zwischen 2000 € bis 3000 € im Monat. 18,5% verdienen zwischen 1000 € bis 2000 € im Monat. Jeweils 7,4% verdienen unter 500 € im Monat und zwischen 4000 € bis 5000 € im Monat. Mit 3,7% verdienen die wenigsten zwischen 3000 € bis 4000 € im Monat.

**Abb. 5: Zusammenhang zwischen Alter und Einkommen**



Quelle: Eigene Erhebung

In der Gruppe der 36 bis 45 Jahre alten Personen machten 19,7% keine Angabe zu ihrem monatlichen Netto-Haushaltseinkommen. Mit 26,7% verdienen die meisten Personen dieser Gruppe zwischen 3000 € bis 4000 € im Monat. 19,7% verdienen zwischen 2000 € bis 3000 € im

Monat und 15,4% verdienen zwischen 1000 € bis 2000 € im Monat. Jeweils 8,4% verdienen zwischen 4000 € bis 5000 € im Monat und über 5000 € im Monat. Nur 1,4% verdienen zwischen 500 € bis 1000 € im Monat. Man kann also für die Gruppe der 36 bis 45 Jahre alten Personen sagen, dass sie über ein sehr hohes monatliches Netto-Haushaltseinkommen verfügen.

Bei den 46 bis 55 Jahre alten Personen machten 21% keine Angabe zu ihrem monatlichen Netto-Haushaltseinkommen. Jeweils 3,5% verdienen unter 500 € im Monat und zwischen 500 € bis 1000 € im Monat. 7% der Befragten verdienen sowohl zwischen 4000 € bis 5000 € im Monat und über 5000 € im Monat. 12% verdienen zwischen 1000 € bis 2000 € im Monat und 14% verdienen zwischen 3000 € bis 4000 € im Monat. Mit 31,5% verdienen die meisten Personen dieser Gruppe zwischen 2000 € bis 3000 € im Monat.

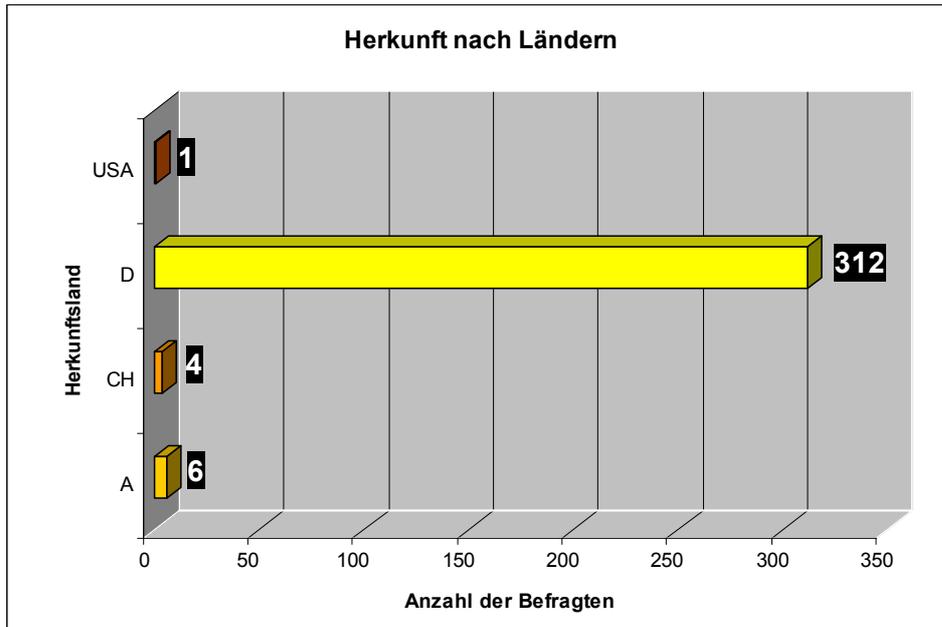
In der Gruppe der 56 bis 65 Jahre alten Personen machten 29,7% keine Angabe zu ihrem monatlichen Netto-Haushaltseinkommen. 1% verdient unter 500 € im Monat und 3,1% zwischen 500 € bis 1000 € im Monat. Mit 21,2% verdienen die meisten Personen dieser Gruppe zwischen 1000 € bis 2000 € im Monat. Dicht gefolgt von den 20,2% der Personen, die zwischen 2000 € bis 3000 € im Monat verdienen. 17% verdienen zwischen 3000 € bis 4000 € im Monat. 5% verdienen zwischen 4000 € bis 5000 € im Monat und 2% über 5000 € im Monat.

Bei den 66 bis 75 Jahre alten Personen machten 24% keine Angabe zu ihrem monatlichen Netto-Haushaltseinkommen. Nur 1,8% verdienen unter 500 € im Monat und nur 3,7% verdienen zwischen 500 € bis 1000 € im Monat. Jeweils 24% verdienen zwischen 1000 € bis 2000 € im Monat und 2000 € bis 3000 € im Monat. 12,9% verdienen zwischen 3000 € und 4000 € im Monat. Nur 1,8% zwischen 4000 € bis 5000 € im Monat und 7,4% verdienen über 5.000 € im Monat.

In der Gruppe der über 75 Jahre alten Personen machten 12,5% keine Angabe zu ihrem monatlichen Netto-Haushaltseinkommen. Der Großteil der Gruppe mit 37,5% verdient zwischen 1000 € bis 2000 € im Monat. Jeweils 25% verdienen zwischen 2000 € bis 3000 € im Monat und 3000 € bis 4000 € im Monat. Hieraus lässt sich schließen, dass die Gruppe der Radfahrer über ein relativ hohes Einkommen verfügt und man dieses auch weiterhin touristisch ausschöpfen sollte/könnte.

Untersucht man die Herkunft der 323 Befragten, erkennt man, dass ein Großteil der Radfahrer auf der Via Bavarica Tyrolensis (VBT) aus Deutschland kommt. Die Deutschen machen ganze 96,6% der Radfahrer auf dieser Strecke aus, hingegen fallen die Nachbarn aus Österreich nur mit 6 Radfahrern (1,9%) und aus der Schweiz mit 4 Radfahrern (1,2%) ins Gewicht. Ein einziger Befragter gab an, aus der USA zu kommen. Aus dieser Häufigkeitsauswertung lässt sich schließen, dass die VBT hauptsächlich von Deutschen genutzt wird (vgl. Abb.6).

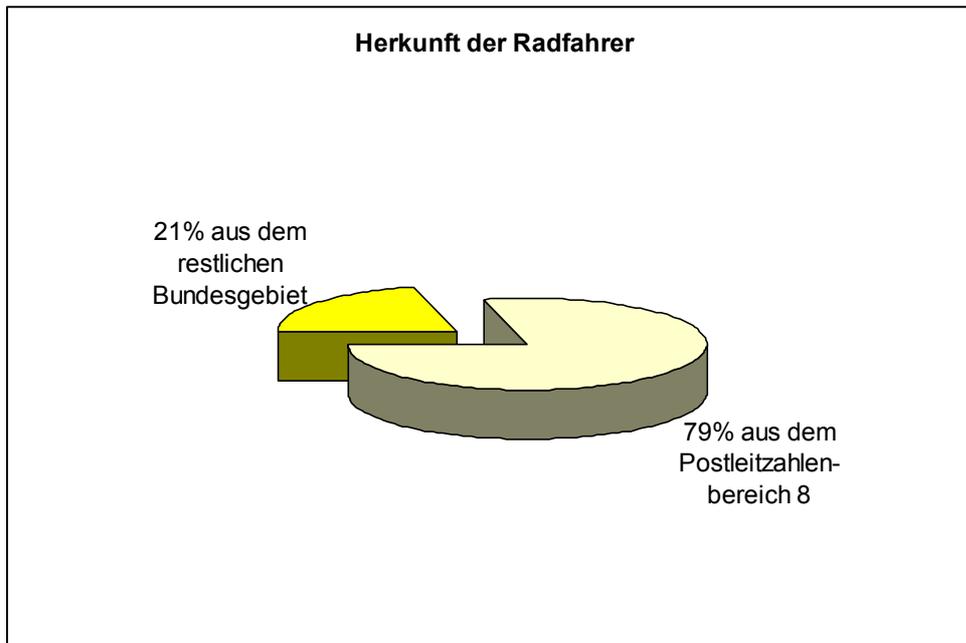
**Abb. 6: Herkunft der Befragten nach Ländern**



Quelle: Eigene Erhebung

Betrachtet man die Herkunft der Deutschen genauer, kann man auch hier Auffälligkeiten entdecken. Die meisten Radler, die die VBT nutzen, kommen aus dem Postleitzahlenbereich 8, das heißt aus München und dem Münchner Umland. Die Münchner machen ganze 79% der Befragten aus (vgl. Abb. 7).

**Abb. 7: Herkunft der Radfahrer - Deutschland**

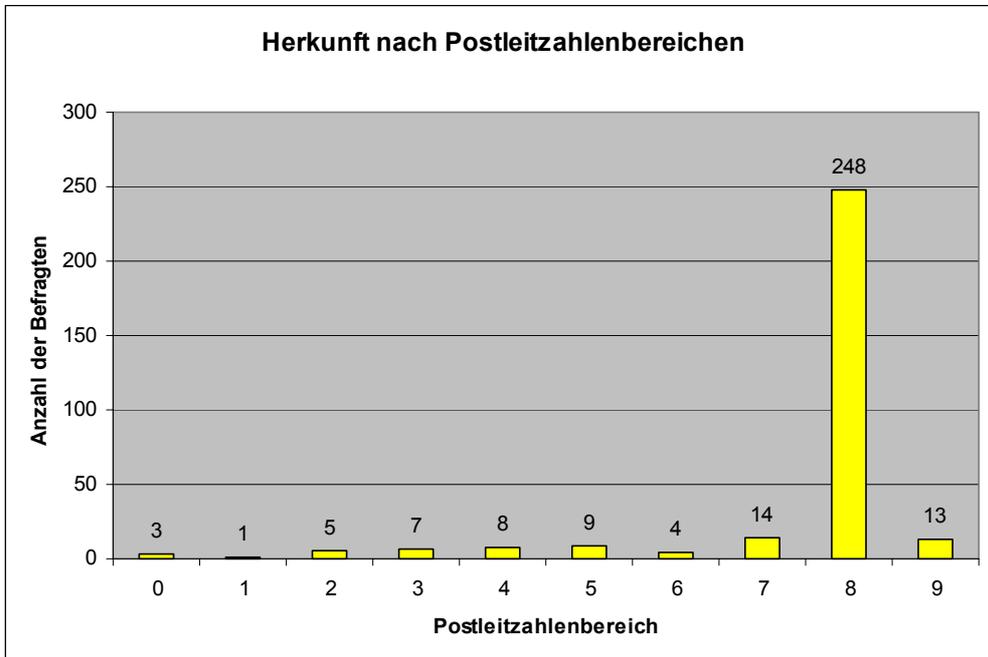


Quelle: Eigene Erhebung

Aus anderen Landesteilen kommen jedoch auch Radfahrer, die die Via Bavarica Tyrolensis nutzen. Abbildung 8 zeigt die Verteilung der Herkunft aus dem gesamten Land. Aus dem

Postleitzahlenbereich 7 und 9, also Orte aus Bayern und Baden-Württemberg, die an den Münchner Raum anschließen, kamen jeweils 4% der Radfahrer. Auf das gesamte restliche Bundesgebiet entfallen somit lediglich noch 11,5% der Befragten Radfahrer.

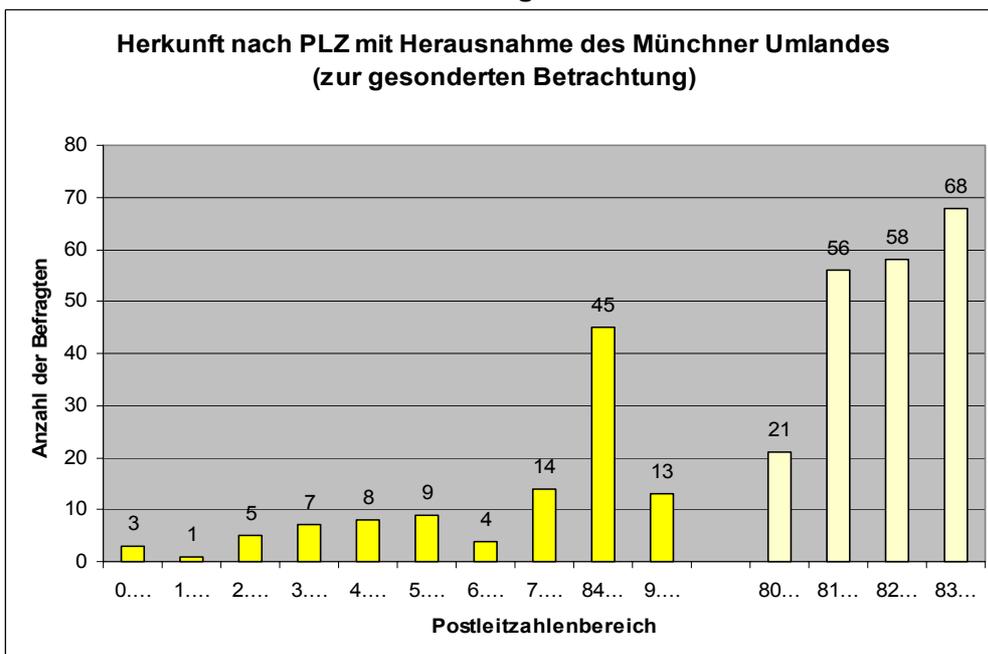
**Abb. 8: Herkunft nach Postleitzahlenbereich**



Quelle: Eigene Erhebung

In Abbildung 9 wird im Folgenden dem Münchner Raum noch einmal gesonderte Aufmerksamkeit geschenkt.

**Abb. 9: Herkunft nach PLZ mit Auszug des Münchner Umlandes**



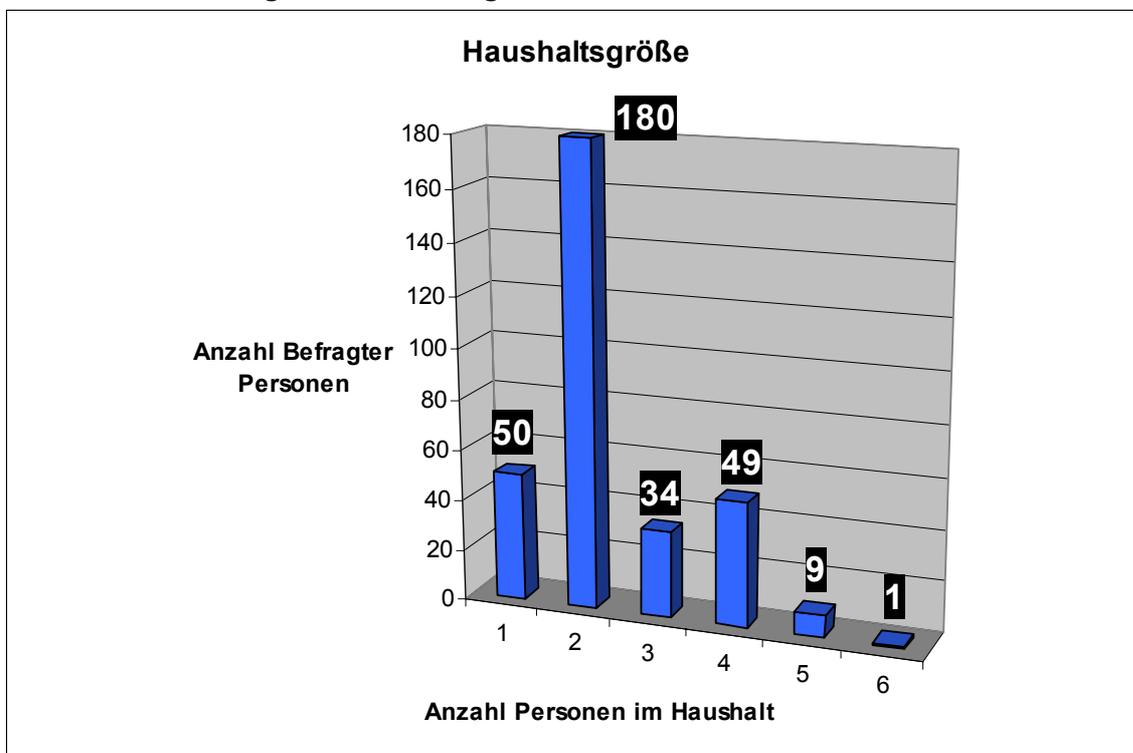
Quelle: Eigene Erhebung

Die Bereiche 80... und 81... beinhalten die Münchner Innenstadt, 82... und 83 grenzen im Süden an München. Bei der Interpretation dieser Ergebnisse kommt man zu dem Schluss, dass die VBT von Standorten, die in der Umgebung liegen, stärker frequentiert wird. Die Postleitzahlenbereiche die im Norden an die bayrische Hauptstadt grenzen (84..., 85...) sowie Gebiete die keine gemeinsame Grenze haben (86...-89...) machen wiederum einen geringeren Teil aus. Aus diesen Ergebnissen lässt sich schließen, dass die VBT von vielen Menschen als Naherholungsziel genutzt wird, die dadurch nur für ein paar Stunden die Natur genießen wollen oder einen Tagesausflug in die nähere Umgebung machen.

Im Folgenden sollen die Haushalte aus denen die Radfahrer kommen genauer unter die Lupe genommen werden. Hierzu dient Abbildung 10, die die Verteilung der Haushaltsgröße darstellt. Eindeutig erkennen lässt sich, dass über die Hälfte der Teilnehmer in einem Zweipersonenhaushalt lebt (55,7%). Große Haushalte mit fünf und mehr Personen sind extrem selten. So machen die 9 Befragten, die angaben in einem Fünfpersonenhaushalt zu leben 2,8% und ein einziger Sechspersonenhaushalt lediglich 0,3% der Radfahrer aus.

Kleine und mittlere Haushalte dagegen kamen wesentlich häufiger vor: 15,5% der Befragten leben allein, 10,5% in einem Dreipersonenhaushalt und 15,2% bilden die klassische Familie mit 2 Kindern in einem Vierpersonenhaushalt.

**Abb. 10: Haushaltsgröße der Befragten**



Quelle: Eigene Erhebung

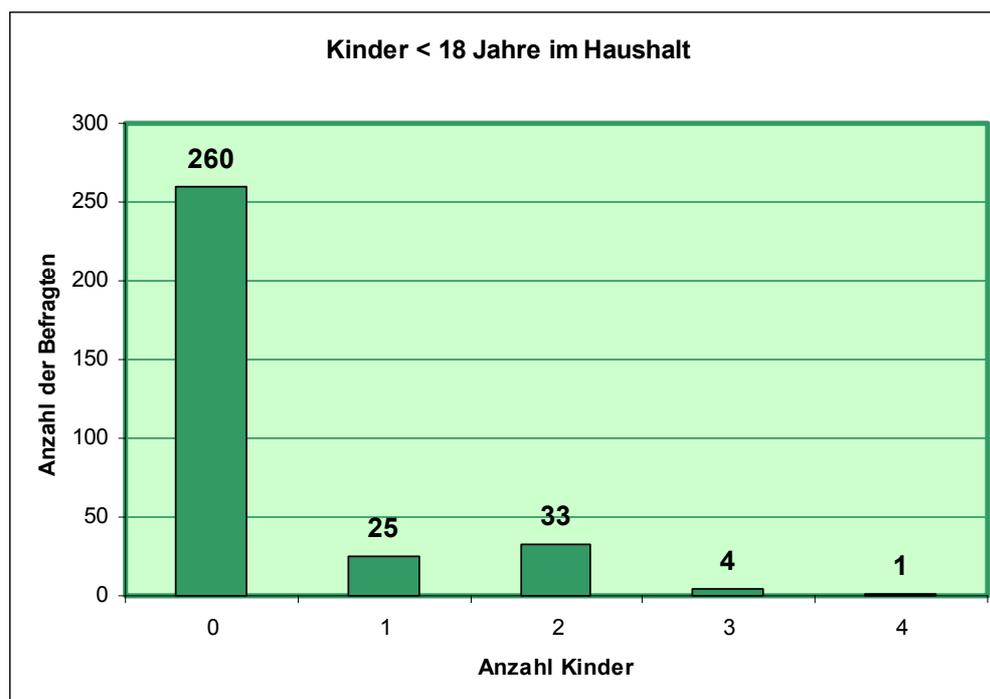
Nun soll das Augenmerk noch auf das Alter der Kinder im Haushalt gerichtet werden (Abbildung 11). Wichtig ist, dass hierbei nur Kinder in die Auswertung mit einbezogen werden die unter 18 Jahren sind. Bei 86,7% der Befragten leben keine Kinder diesen alters im Haushalt. Dies ist ein sehr erstaunlicher Wert, da sich die VBT mit ihrem Marketing auch gezielt an Familien mit Kindern wendet.

Leben denn doch Kinder im Haushalt, so sind es meistens zwei Kinder (bei 10,2%). Dieses Ergebnis stimmt in etwa mit der obigen Auswertung der Haushalte überein, auch hier zeigte das Ergebnis, dass 15,2% der Radfahrer-Haushalte die klassische Familie darstellen.

Mehr als zwei Kinder im Haushalt, sprich drei oder vier, gaben ebenfalls wieder nur ein schwindend geringer Teil von insgesamt lediglich 1,5% an.

Zusammenfassend kann man sagen, dass den Großteil der Sportler, die auf der VBT unterwegs sind, keine Kinder mehr im Haushalt beherbergen.

**Abb. 11: Anzahl der Kinder im Haushalt unter 18 Jahre**

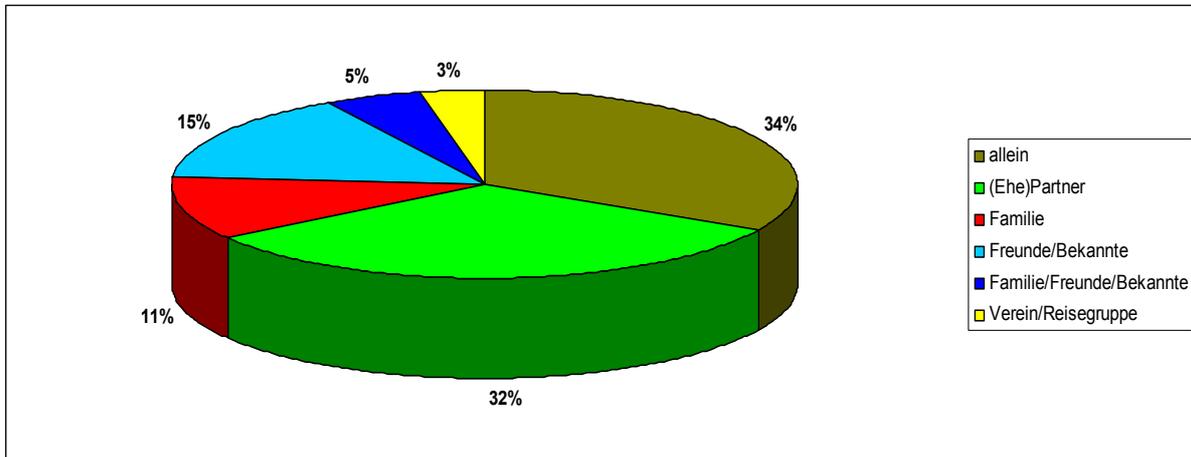


Quelle: Eigene Erhebung

Betrachtet man die Korrelation "keine Kinder unter 18 Jahren und Zweipersonenhaushalt", kann man daraus den Schluss ziehen, dass ein Großteil der Befragten noch keine Kinder hat oder sie bereits schon wieder ausgezogen sind. Zweites ist wahrscheinlich eher der Fall, da aus der Altersauswertung bekannt ist, dass 56-65 jährige die VBT am meisten frequentieren und sich somit dieser Schluss zulässt.

Bei der Frage mit wem der/die Befragte heute unterwegs ist, antwortete der größte Anteil, dass er alleine unterwegs ist (34%). Dagegen waren 32% mit dem (Ehe)Partner unterwegs. Eine Radtour mit Familie, Freunden und Bekannten unternahmen am Befragungstag 31% der Interviewten.

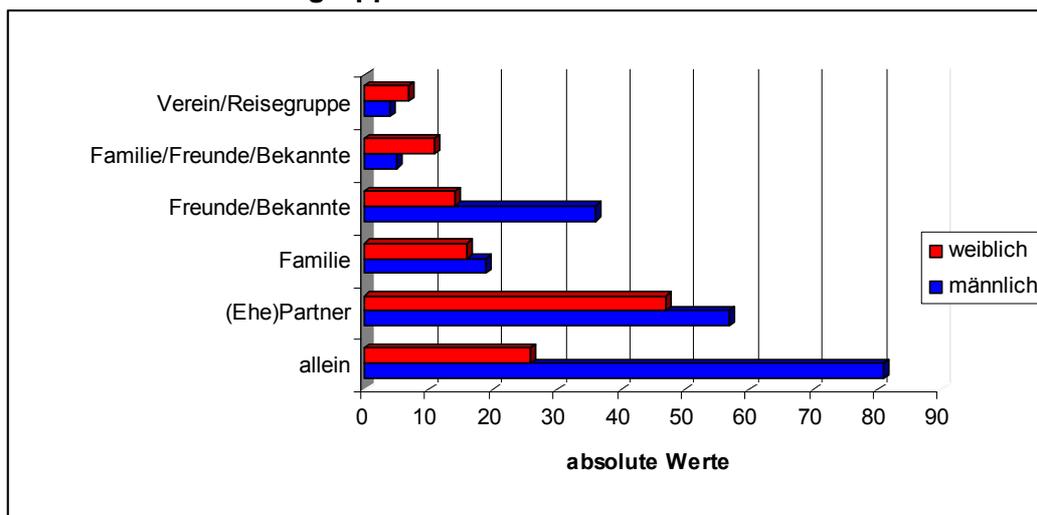
**Abb. 12: Mit wem sind Sie heute unterwegs?**



Quelle: Eigene Erhebung

Betrachtet man die Reisegruppe, ist nun eine weitere interessante Analyse die Art der Reisegruppe im Verhältnis zum Geschlecht. Da man beim Befragen das Gefühl von einer großen Anzahl an allein radelnden Männern die Radfahren als (Leistungs-) Sport treiben hatte, wird in nachfolgender Abbildung 13 die Art der Reisegruppe in Korrelation zum Geschlecht dargestellt.

**Abb. 13: Art der Reisegruppe in Korrelation zum Geschlecht**



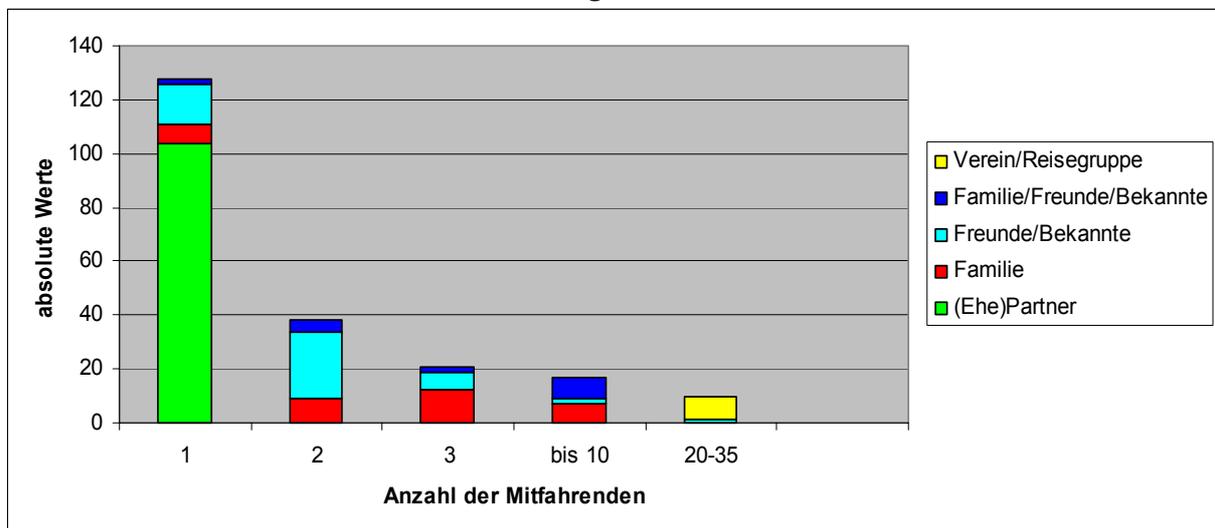
Quelle: Eigene Erhebung

Das Gefühl lässt sich dadurch bestätigen, denn der deutlich größere Anteil an allein radelnden Befragten sind Männer mit einem Anteil von insgesamt 81 der 323 Befragten. Da in der

Erhebung der männliche Anteil dominiert ist dieses Geschlecht auch in dieser Abbildung besonders hervorstechend. Trotzdem kann man den Schluss ziehen, dass Frauen – wenn sie Rad fahren – meist in Begleitung fahren.

Die Anzahl der Mitfahrenden insgesamt spiegelt das bereits in Abbildung 12 genannte Ergebnis wider. Ein Mitfahrender ist beispielsweise der (Ehe)- Partner der bei der Befragung am häufigsten genannt wurde. Mit 44,07% ist der Anteil von einem Mitfahrenden am größten. Dabei sind wie vermutet der (Ehe) Partner mit 104 Nennungen die stärkste Gruppe bei der Begleitung. Danach wurden Freunde und Bekannte sowie die Familie benannt. Weiterer konstanter Begleiter von einer Anzahl von ein bis zehn Mitfahrenden ist die Familie. Die Größe einer Reisegruppe oder eines Vereins der eine Radtour auf der VIA unternahm beläuft sich auf 20 bis 35 Personen.

**Abb. 14: Wie viele Mitfahrende sind es insgesamt?**

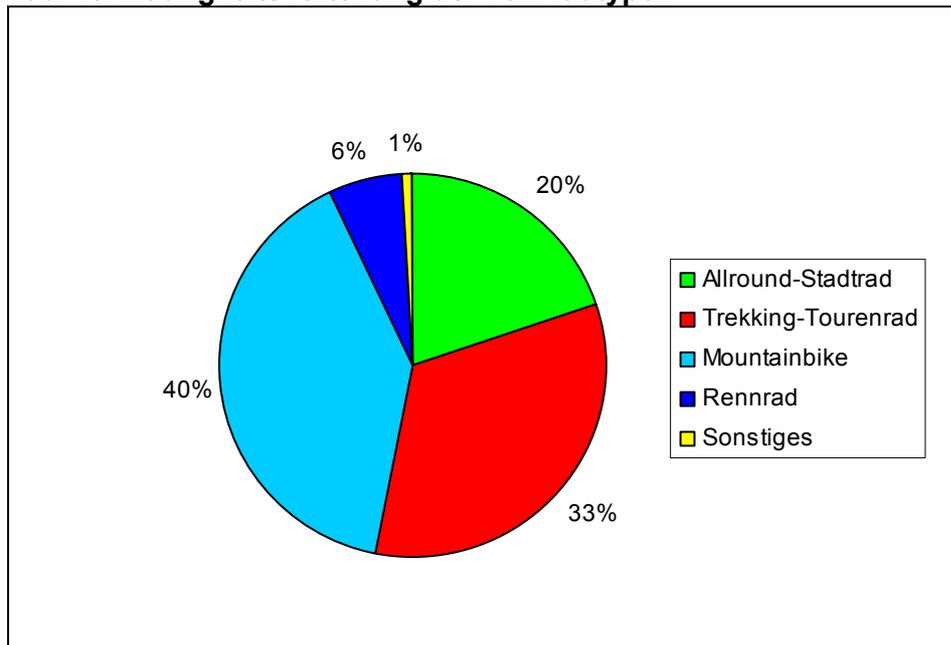


Quelle: Eigene Erhebung

Die Häufigkeitsverteilung der Fahrradtypen zeigt auf, dass auf der VTB hauptsächlich Mountainbike- (40%), Trekking- und Tourenrad- (33%), sowie Allround-Stadtradfahrer (20%) unterwegs sind. Kumuliert man die prozentuale Häufigkeitsverteilung dieser drei Gruppen erhält man 93% aller Radfahrer, die an der Untersuchung beteiligt waren.

Da unter die Kategorie „Sonstige“ auch Räder mit Kinderanhänger zählen, ist deren kaum vorhandenes Präsenz auf der Strecke anzumerken. Dies unterstützt die Interpretationen aus der Abbildung 11 und lässt schließen, dass die VBT von ihren Nutzern nicht als Familiengerecht wahrgenommen oder zumindest nicht von Familien mit Kindern unter 18 Jahren, bzw. Kleinkindern, die in einem Fahrradanhänger sitzen würden, genutzt wird (vgl. Abb. 11).

**Abb. 15: Häufigkeitsverteilung der Fahrradtypen**

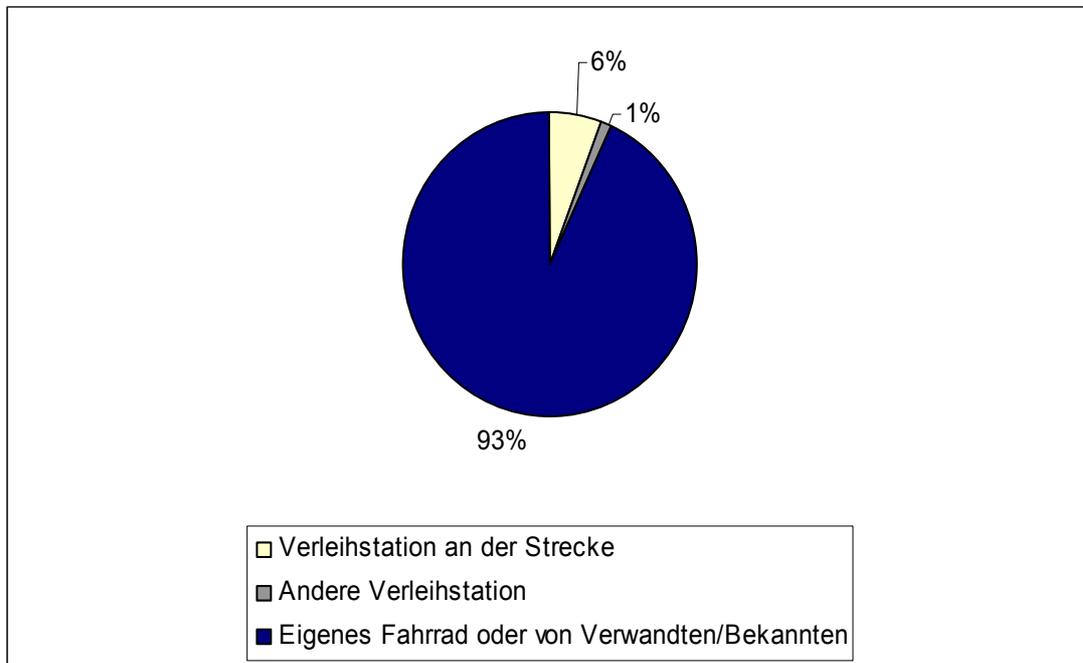


Quelle: Eigene Erhebung

Interessant gestaltet sich die Analyse der Nutzung der Fahrräder. Es kann ermittelt werden, welcher Radfahrertyp in Abhängigkeit von der gewählten Urlaubsform mit dem eigenen bzw. mit einem geliehenen Fahrrad unterwegs ist. Darüber hinaus kann noch festgehalten werden, ob die Radler bereits vor Reiseantritt oder erst an der Strecke selbst den Service einer Mietstation in Anspruch nehmen. Im Folgenden sollen die gewonnenen Erkenntnisse kurz vorgestellt werden.

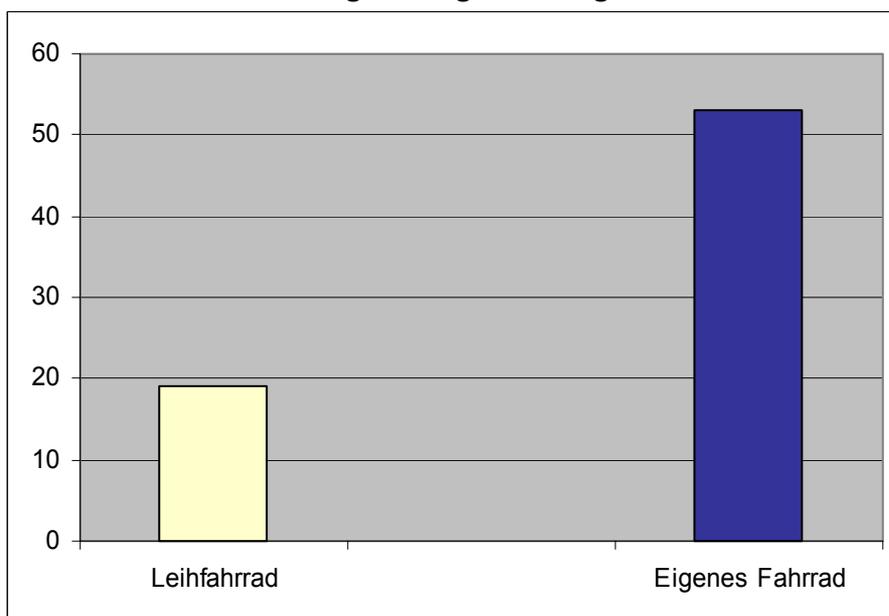
Schauen wir uns die Gesamtnutzung von Leihrädern bzw. dem eigenem Fahrrad zunächst noch ungeachtet der Urlaubsform an. Die folgende Graphik demonstriert, dass der überwiegende Teil (93%) der Radler mit dem eigenen oder einem von Verwandten und Bekannten geborgtem Gefährt auf der Route unterwegs sind. Nur 7% der befragten Gäste nutzen ein bezahltes Leihrad. In diesem Zusammenhang ist interessant festzuhalten, dass der größte Teil, nämlich 6%, den Service von Mietstationen an der Strecke nutzt. Lediglich ein marginaler Teil der Befragten Radler brachte das geliehene Rad von einem nicht an der Strecke situierten Radverleih mit.

**Abb. 16: Gesamtnutzung von Rädern**



Quelle: Eigene Erhebung

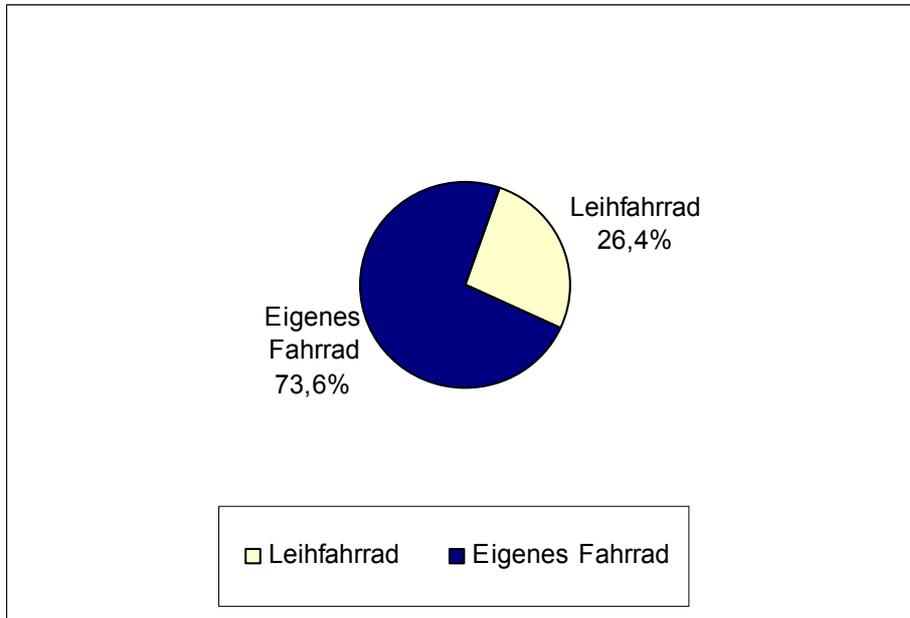
**Abb. 17a: Fahrradnutzung als Tagesausflügler vom Urlaubsort - Absolute Werte**



Quelle: Eigene Erhebung

Tauchen wir nun etwas tiefer in die Analyse ein, so stellt sich die Aufgabe, nach Urlaubsformen der Fahrradgäste zu differenzieren. Die nebenstehende Graphik bezieht sich auf Tagesausflügler vom Urlaubsort aus und stellt die Nutzung der Leihräder und des eigenen Fahrrades in absoluten Zahlen gegenüber.

**Abb. 17b: Fahrradnutzung als Tagesausflügler –in Prozent**

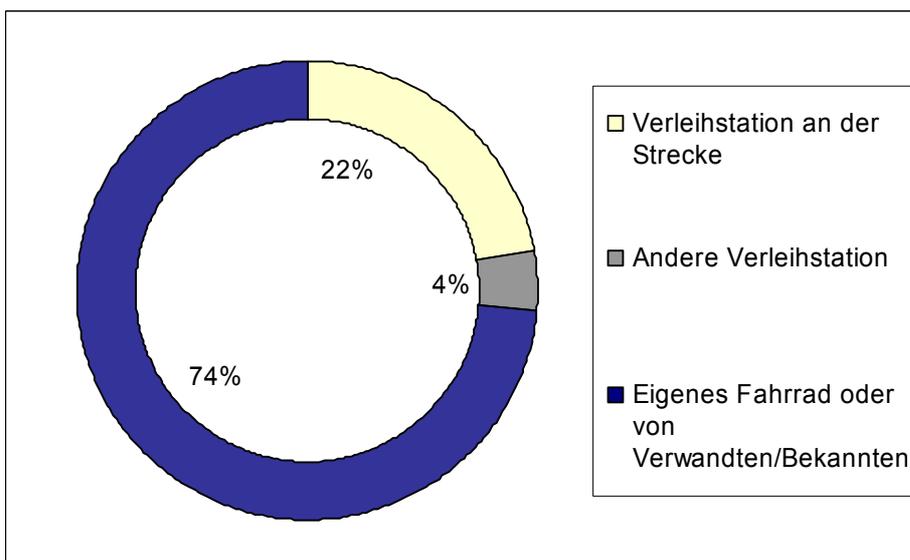


Quelle: Eigene Erhebung

Es ist auch aus dieser Graphik wieder abzulesen, dass mehr Menschen auf dem eigenen Drahtesel die Route befahren, als Sportler mit geliehenem Fahrrad. Die untenstehende Zeichnung unterstützt die Aussage in relativen Angaben

In Abbildung 18 wird der erläuterte Sachverhalt erneut verdeutlicht. Nur 4 % der Sportler bringen das Rad von einem entfernter liegenden Verleih mit, während der Großteil der „Mieter“ den Service an der Strecke erwägt. Doch kann herausgestellt werden, dass ca. drei Viertel der Urlaubsgäste, die einen Tagesausflug unternehmen, ihr eigenes Rad mit zum Urlaubsort gebracht haben.

**Abb. 18: Fahrradverleih**



Quelle: Eigene Erhebung

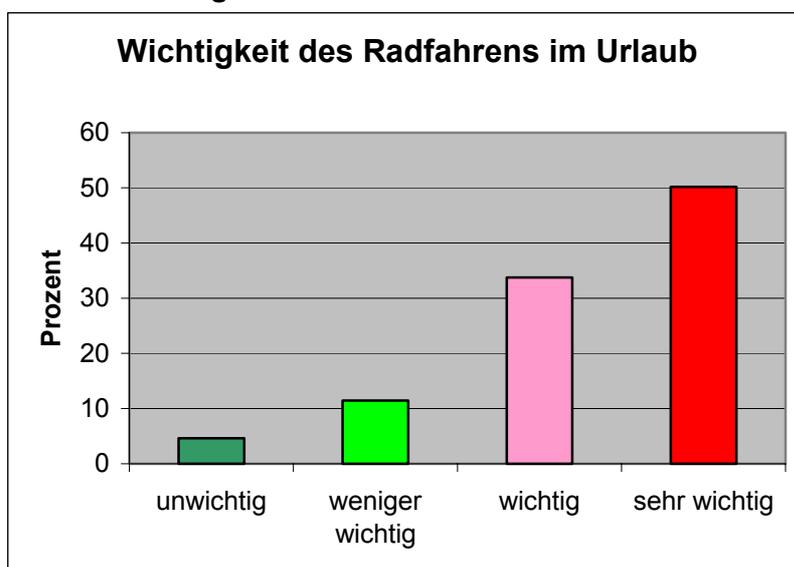
Vergleichen wir das Leihverhalten der Urlaubsgäste mit dem der Fahrradfahrer, die vom Wohnort aus gestartet sind, so ist wenig verwunderlich, dass in dieser Gruppe fast jeder mit seinem eigenen Rad unterwegs ist.

Nur 2 Personen gaben an, mit einem geliehenen Rad unterwegs zu sein, während sich von den 217 ausgewerteten Antworten 215 Tagesausflügler mit dem eigenen Rad fortbewegen. Zuletzt gilt es einen Blick auf die Radler zu werfen, die mehrere Tage auf der Via Bavarica Tyrolensis unterwegs sind. Auch hier liegen die prozentualen Angaben zu einem Leihrad nur marginal bei 3% der 34 Befragten Sportler. Die überwiegende Zahl von 31 Personen stellen demnach 97 % der Tourenradler dar, die mit dem eigenen Zweirad die Strecke befahren

Zusammenfassend lässt sich also festhalten, dass der Großteil der Radler mit dem eigenen Drahtesel unterwegs ist. Besonders bei längeren Routen und Tagesausflügen vom Wohnort aus legen die Menschen wert darauf, mit dem eigenen Gefährt fahren zu können. Lediglich die Gruppe der Radler, die vom Urlaubsort zu einem Tagesausflug gestartet sind, scheinen öfter bereit zu sein, einen Radverleih in Anspruch zu nehmen. Daraus lässt sich ableiten, dass gerade diese Gästegruppe explizit beworben werden sollte, was durch entsprechende Angebote und deren optimierte Kommunikation geleistet werden kann.

Auf die Frage „Wie wichtig ist Ihnen das Radfahren als Aktivität im Urlaub?“ antworteten über die Hälfte (50,1%) mit sehr wichtig. 33,7% empfinden es als wichtig im Urlaub Rad zu fahren. 11,4% finden es eher weniger wichtig und immerhin noch 4,6% finden es unwichtig. Daraus kann man schließen, dass Radler ungern auf die Ausübung ihres Hobbies verzichten, ob als Aktivität im Urlaub oder zu Hause.

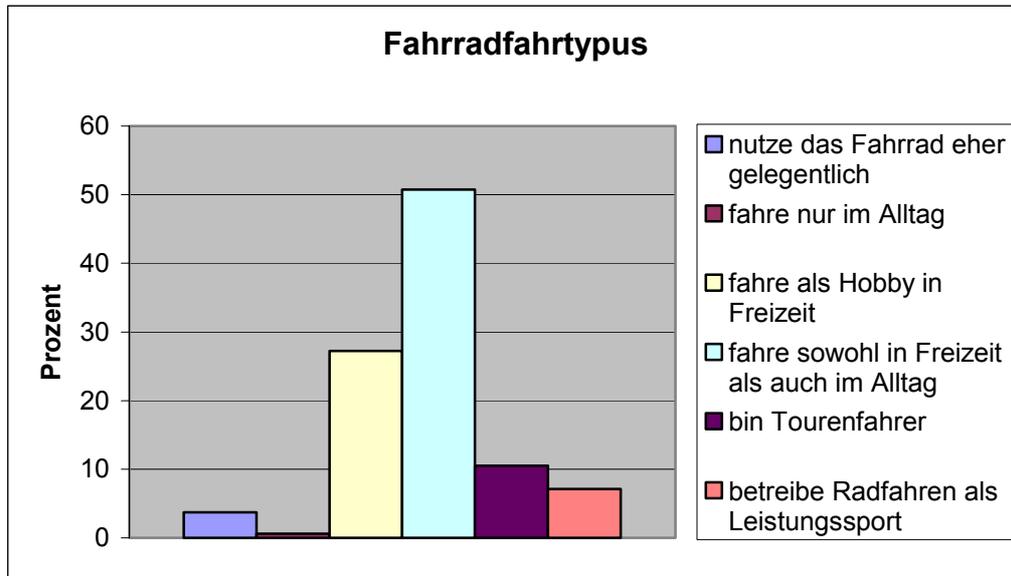
**Abb. 19: Wichtigkeit des Radfahrens im Urlaub**



Quelle: Eigene Darstellung

Auf die Frage „Welche der folgenden Aussagen zum Radfahren trifft auf sie am meisten zu?“ kam ein interessantes Ergebnis zu Stande. Über die Hälfte (50,7%) gab an sowohl in Freizeit als auch im Alltag viel mit dem Rad zu fahren. Immerhin noch 27,2% fahren als Hobby in ihrer Freizeit viel mit dem Fahrrad. 10,5% sind Tourenfahrer und 7,1% sind Leistungssportler. Nur 3,7% nutzen das Fahrrad eher gelegentlich und 0,6% fahren nur im Alltag Fahrrad.

**Abb. 20: Fahrradfahrtypus**

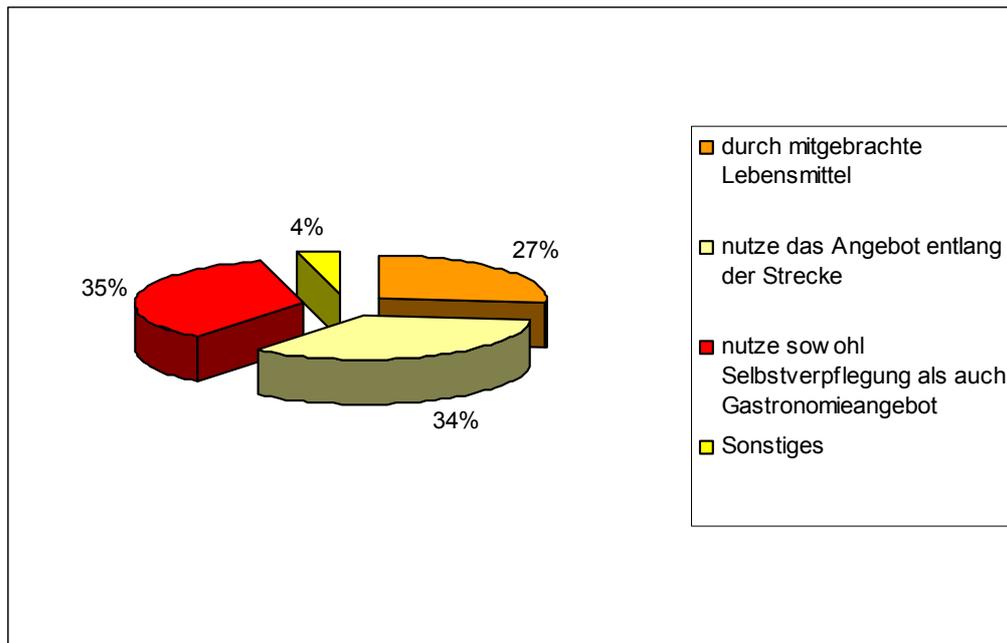


Quelle: Eigene Darstellung

Mit nur 7,1% an Leistungssportlern und 10,5% an Tourenfahrern wird deutlich, dass die VBT eher den Freizeit- und Hobbyradler anspricht. (vg. Abb. 20)

Die Verpflegung während der Radtour ist bei den Befragten relativ ausgeglichen differenziert. Wie in Abb. 21 dargestellt nahmen 34% der befragten Radler das gastronomische Angebot entlang der Strecke in Anspruch. Daneben nutzten 35% sowohl das Gastronomieangebot als auch Selbstverpflegung. Durch selbst mitgebrachte Lebensmittel verpflegten sich 27% der Befragten.

**Abb. 21: Wie verpflegen Sie sich auf dieser Radtour?**



Quelle: Eigene Darstellung

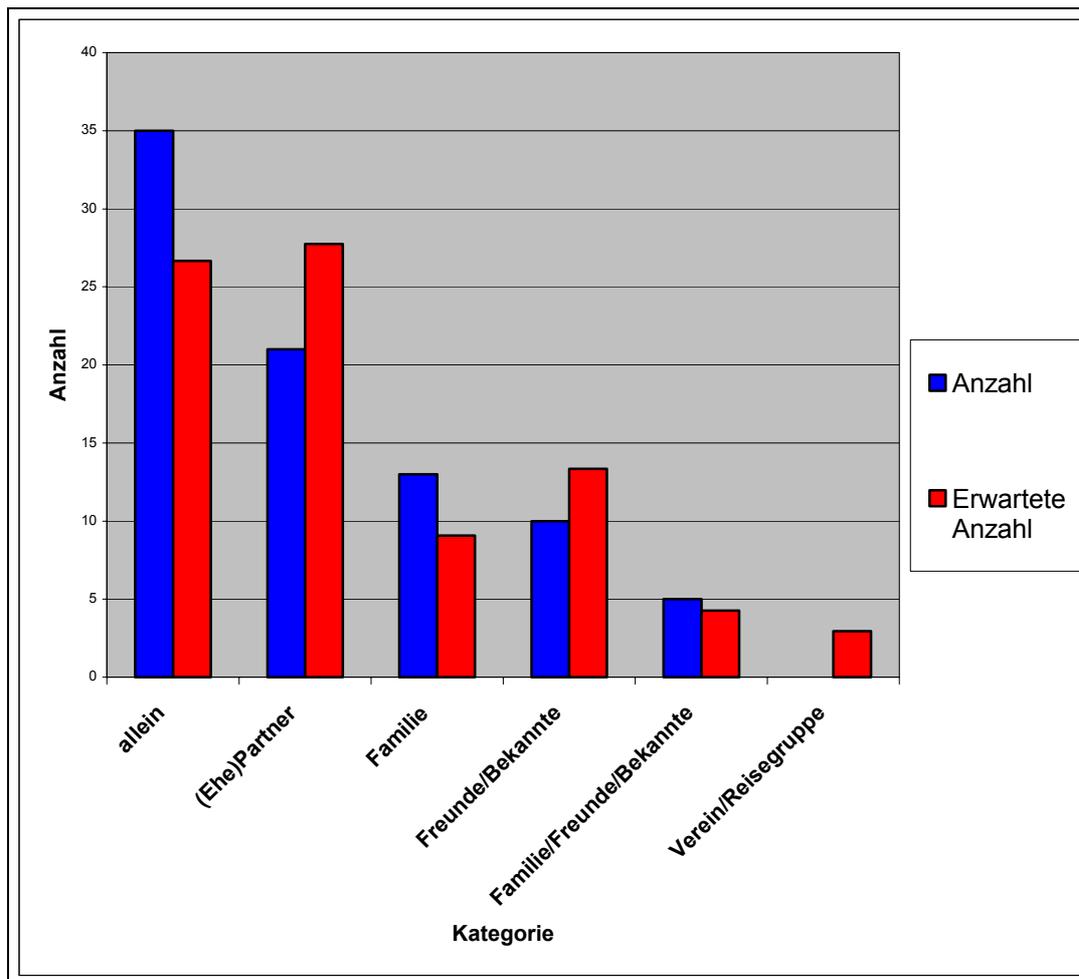
Insgesamt nutzen also etwa 70 % der Befragten das gastronomische Angebot entlang der Strecke. Dieses Ergebnis ist für die ansässige Gastronomie sehr wichtig, denn es könnte als Impuls genutzt werden um weitere radlerfreundliche Angebote zu entwickeln. Beispielsweise wären diese Aufpumpstationen wie auf der Kugleralm oder das gesonderte Ausweisen von Fahrradstellplätzen. Aber auch spezielle „Radler-Brotzeiten“ könnten ein Weg sein um sich von der Konkurrenz abzuheben und so den Radtouristen als Kunden zu gewinnen.

Der Anteil von 4% die „Sonstiges“ angaben lässt sich damit erklären, dass diese Personen sich während der Radtour gar nicht verpflegen.

Interessant zu wissen, wäre es in diesem Zusammenhang auch ob sich für die Gastronomie gewisse Zielgruppen besonders herauskristallisieren. Um heraus zu finden ob eine „Gruppe“ besonders häufig das gastronomische Angebot nutzt wird in der Abbildung 22 der tatsächliche mit dem erwarteten Wert der Angebotsnutzung verglichen. Der erwartete Wert ergibt sich aus einer homogenen Verteilung, orientiert an der prozentualen Verteilung der „Verpfleger“, über alle Reisegruppen. Somit demonstriert ein tatsächlicher Wert über dem erwarteten eine Überrepräsentanz in dem betrachteten Segment. Im Umkehrschluss offenbart ein niedrigerer tatsächlicher Wert, gegenüber dem erwarteten, eine Unterrepräsentanz.

Bei Betrachtung der Graphik fällt auf das die alleinreisenden deutlich überdurchschnittlich das Gastronomische Angebot nutzen. Die tatsächliche Anzahl der Nutzer (35) übertrifft die erwartete (27). Demgegenüber sind (Ehe)Partner unterrepräsentiert. Sie gehen nur in 21 Fällen in der Gastronomie speisen, während der erwartete Wert bei 28 liegt.

**Abb. 22: Verpflegung in Abhängigkeit der Reisegruppe –erwartete und tatsächliche Anzahl**



Quelle: Eigene Darstellung

Bei Familien und der Kategorie „Freunde/Bekannte“ ist das gleiche Phänomen, wenn auch weniger stark ausgeprägt zu beobachten. Familien sind hierbei überrepräsentiert, während „Freunde/Bekannte“ in den Restaurants unterrepräsentiert sind. Weiterhin auffällig ist, dass keine der Vereine oder Reisegruppen angaben, in gastronomischen Betrieben einzukehren, obwohl dies durchaus zu erwarten wäre.

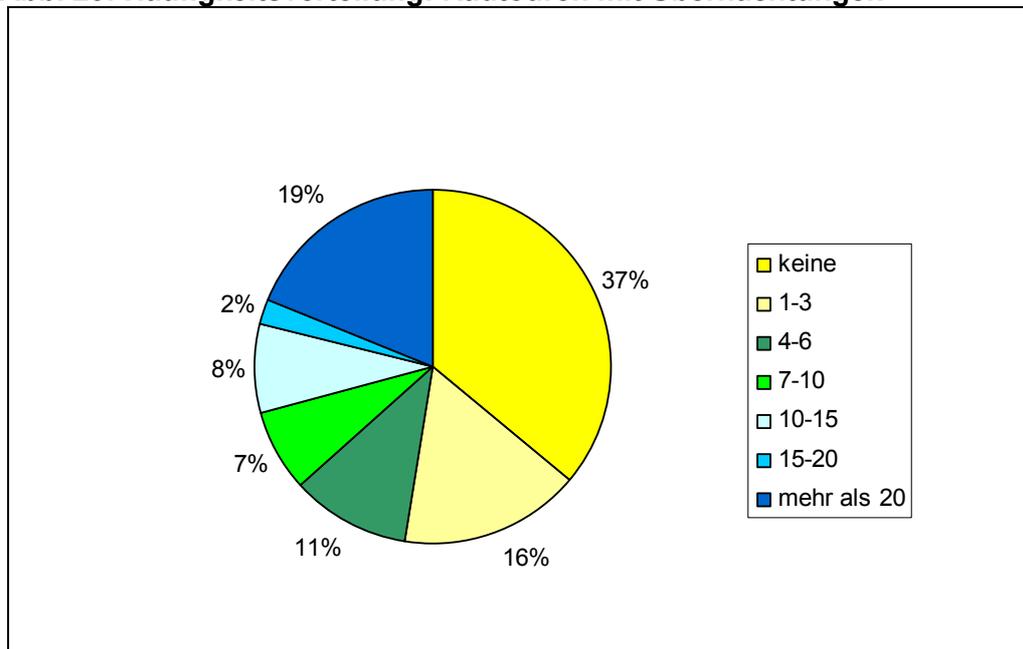
Bei der Betrachtung der Häufigkeitsverteilung auf die Frage hin, wie viele Radtouren mit Übernachtungen bereits getätigt wurden, sticht der hohe Anteil der Erfahrungslosen (keine: 37%), heraus (vgl. Abb. 23). Hierbei dürfte es sich um Ausflügler handeln, die in der Regel keinen Radtourismus mit Übernachtungen betreiben. Zudem gibt es noch einen nicht geringen Anteil von 16% an sehr wenig erfahrenen Tourenfahrern, die bisher nur 1-3 Fahrradtouren mit Übernachtungen getätigt haben.

Ebenfalls auffällig hoch, ist der Anteil der sehr Erfahrenen Radler, die schon über 20 Touren mit Übernachtungen getätigt haben. Er liegt bei 19% und kumuliert sich auf 29%, wenn man die erfahrenen Fahrer hinzufügt (10-15: 8%; 15-20 2%).

Die Radfahrer, welche die VBT nutzen lassen sich in drei Kategorien ordnen:

1. Tagesausflügler sowie kaum erfahrene Tourenradler: 53% (gelber Bereich in Abb. 23)
2. Erfahrene bis sehr erfahrene Tourenradler: 39% (blauer Bereich)
3. Radfahrer mit mittlerer Erfahrung: 18% (grüner Bereich)

**Abb. 23: Häufigkeitsverteilung: Radtouren mit Übernachtungen**

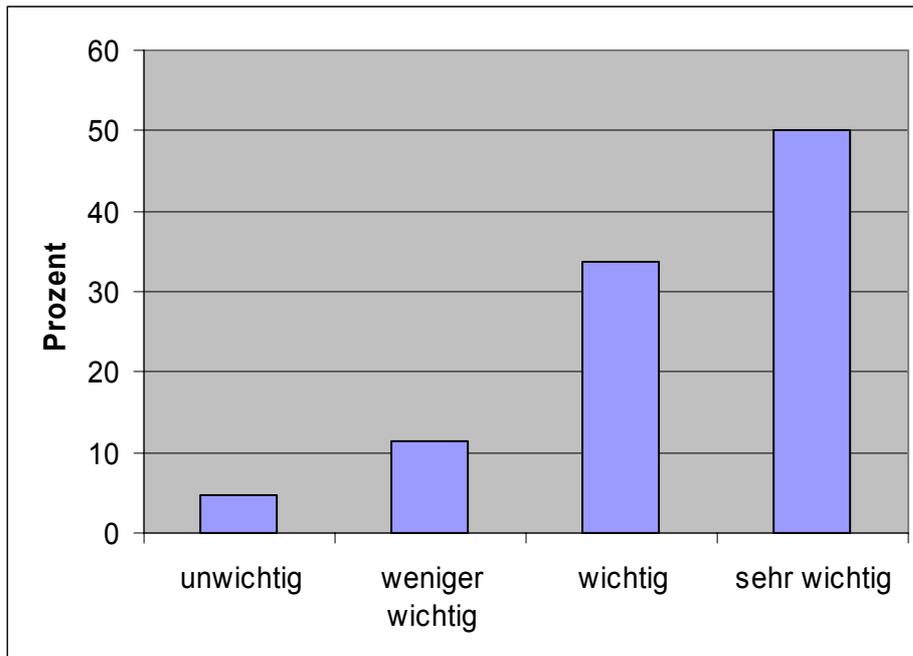


Quelle: Eigene Darstellung

Auf die Frage „Wie wichtig ist Ihnen das Radfahren als Aktivität im Urlaub?“ antworteten über die Hälfte (50,1%) mit sehr wichtig. 33,7% empfinden es als wichtig im Urlaub Rad zu fahren. 11,4% finden es eher weniger wichtig und immerhin noch 4,6% finden es unwichtig.

Daraus kann man schließen, dass Radler ungern auf die Ausübung ihres Hobbies verzichten, ob als Aktivität im Urlaub oder zu Hause.

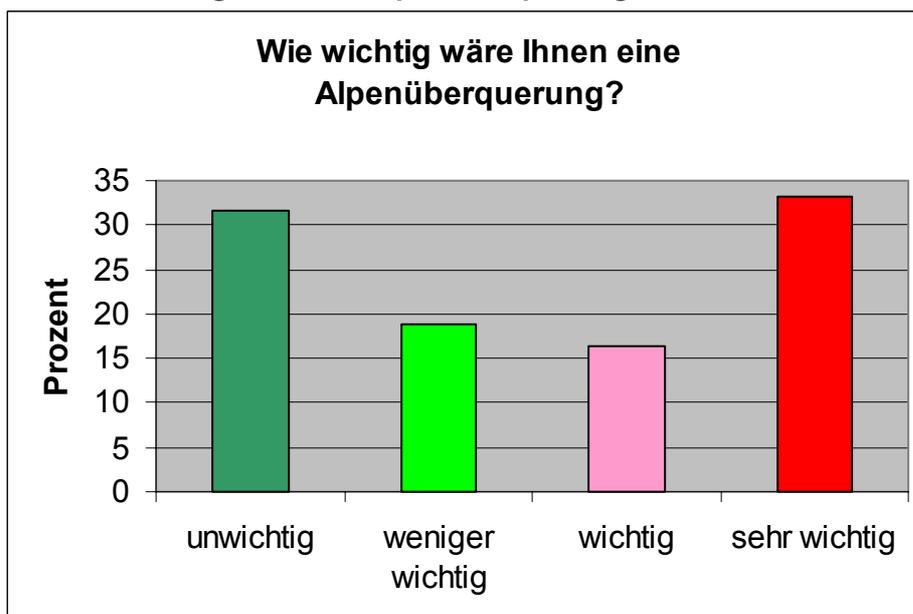
**Abb. 24: Wichtigkeit des Radfahrens im Urlaub**



Quelle: Eigene Darstellung

Die Auswertung der Frage nach dem Interesse, wie wichtig eine Alpenüberquerung machen zu können ist, wurde nun mit dem Alter korreliert und in Abbildung 26 dargestellt. Hierbei gibt es einige Auffälligkeiten. Der größten befragten Altersgruppe, den 56 bis 65 jährigen, ist eine Alpenüberquerung am ehesten unwichtig. Dagegen ist der jüngeren Generation -und zweitstärkste Befragungsgruppe - den 36 bis 45 jährigen Befragten, die Möglichkeit einer Alpenüberquerung sehr wichtig.

**Abb. 25: Wichtigkeit einer Alpenüberquerung**

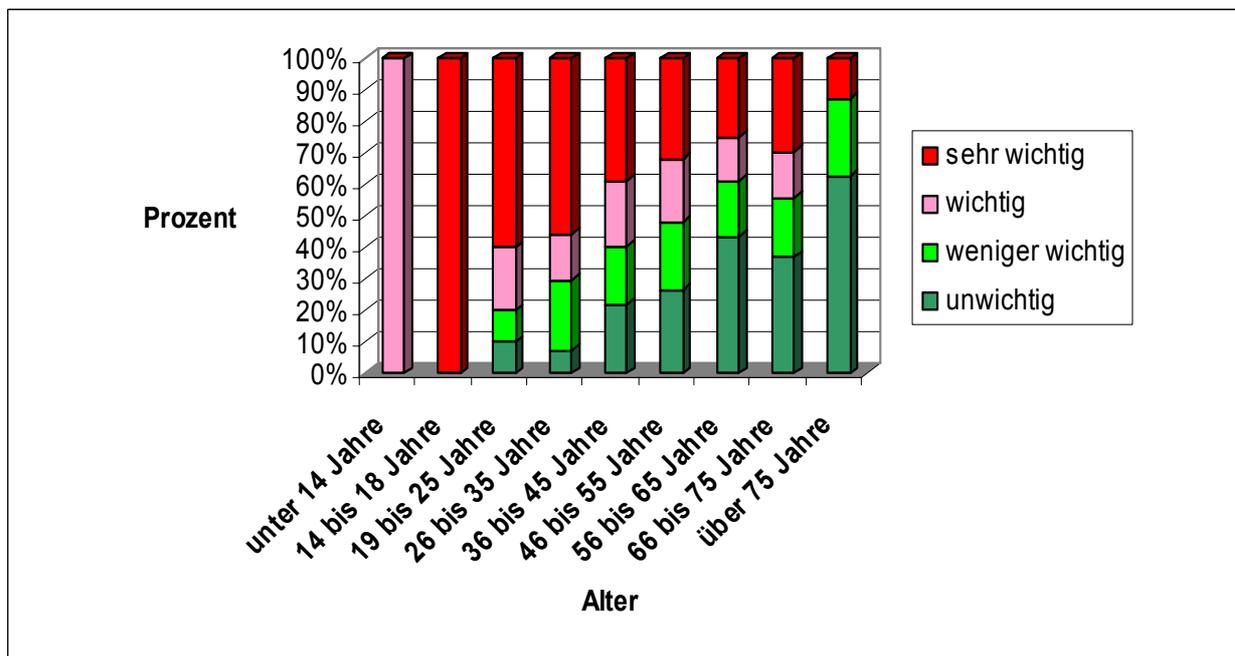


Quelle: Eigene Darstellung

In Abbildung 26 ist dies deutlich dargestellt, da sich mit zunehmendem Alter die Bewertung „unwichtig“ summiert, wohingegen die Wichtigkeit einer Alpenüberquerung bei abnehmendem Alter zunimmt.

Zusammengefasst ist die Möglichkeit eine Alpenüberquerung machen zu können - Befragte die dieses als sehr wichtig bewerten - mit einem Drittel der Stimmen (107) deutlich auf positive Resonanz gestoßen.

**Abb. 26: Wie wichtig wäre es Ihnen einmal mit dem Fahrrad eine Alpenüberquerung zu machen – in Korrelation zum Alter**



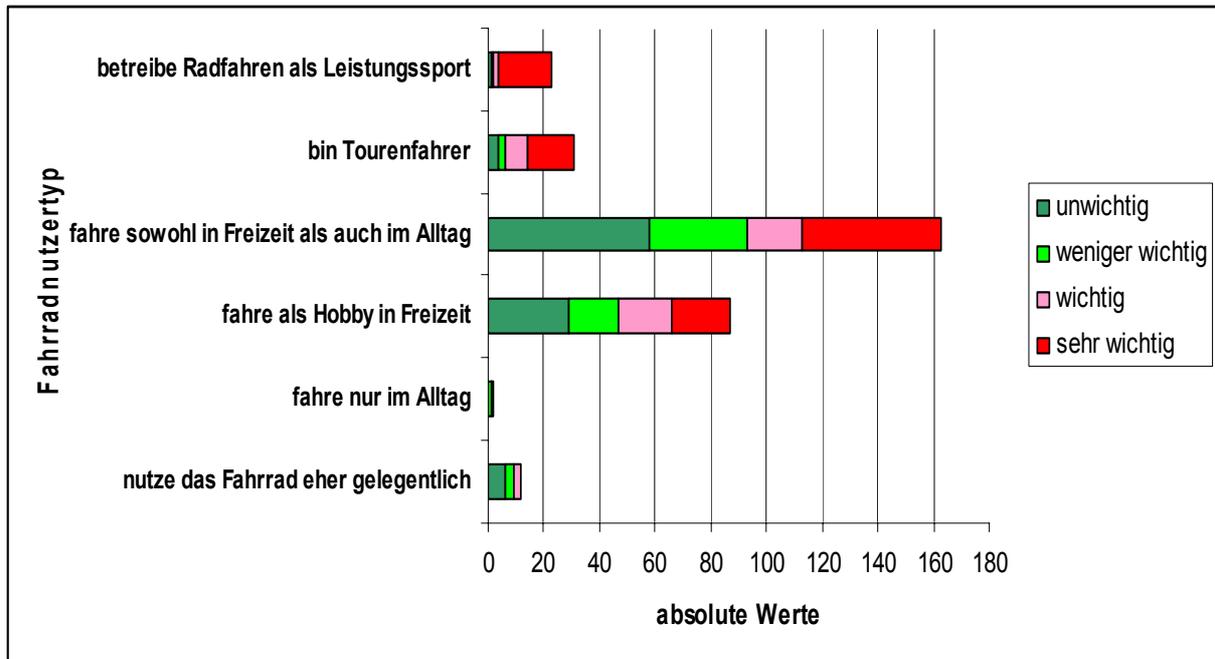
Quelle: Eigene Darstellung

Zwei weitere interessante Betrachtungen in Bezug auf die Wichtigkeit einer Alpenüberquerung sind die Korrelationen mit dem Fahrradnutzertyp und die Art des Fahrradtouristen.

In Abbildung 27 ist der Fahrradnutzertyp in Korrelation zur Wichtigkeit einer Alpenüberquerung gestellt. Entgegen der Vermutung, dass Tourenfahrer das größte Interesse an einer Alpenüberquerung haben, beurteilten die Freizeit- und Alltags-Radler die Wichtigkeit einer Alpenüberquerung mit 50 Stimmen am stärksten. Diese Gruppe ist in ihrer Aussage aber sehr heterogen, da auch 58 Befragte eine Alpenüberquerung als unwichtig einstufen. Somit sind in Bezug auf eine Alpenüberquerung die Angaben der Tourenradler und der Leistungssportler am aussagekräftigsten, denn diese Gruppen beantworteten mit insgesamt 36 Stimmen, dass ihnen eine Alpenüberquerung sehr wichtig ist.

Alle Gruppen gegenübergestellt bewerteten diese die Wichtigkeit (wichtig bis sehr wichtig) mit 160 Stimmen zu 158 Stimmen, die dies als weniger wichtig bis unwichtig einstufen, relativ ausgewogen. Somit lässt sich in Relation zum Fahrradnutzertyp zusammenfassen, dass dieser je größer sein Interesse am Radsport ist, desto größer auch sein Interesse an einer Alpenüberquerung ist.

**Abb. 27: Fahrradnutzertyp in Korrelation zur Wichtigkeit einer Alpenüberquerung**

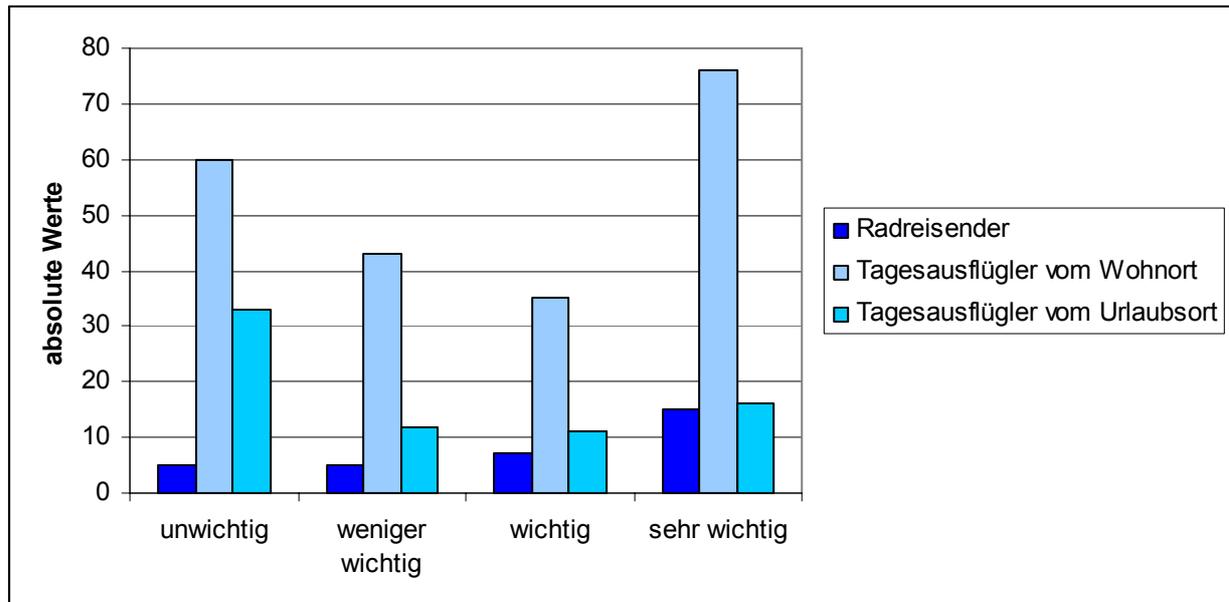


Quelle: Eigene Darstellung

In der nachfolgenden Abbildung (Abb. 28) wird die Wichtigkeit einer Alpenüberquerung in Korrelation zum Typ des Fahrradtouristen gesetzt. Da man die Radreisenden auf der VBT als Zielgruppe gewinnen möchte und eine Alpenüberquerung als Erweiterung besonders diesen Fahrradtouristentyp ansprechen soll ist diese Untersuchung hier von Belang.

Umso erstaunlicher ist das Ergebnis. Die Radreisenden, die auch nur in geringer Anzahl befragt werden konnten, bewerteten, mit ca. 15 Stimmen, zwar eine Alpenüberquerung als sehr wichtig, dennoch wurde von diesem Typ auch die Einstufung unwichtig und weniger wichtig gemacht. So dass sich das Ergebnis nicht als besonders aussagekräftig herausstellen lässt.

**Abb. 28: Art des Fahrradtouristen in Korrelation zur Alpenüberquerung**



Quelle: Eigene Darstellung

Dagegen ist den Tagesausflüglern vom Urlaubsort eine Alpenüberquerung am unwichtigsten. Dies ist damit zu erklären, dass meist nur ein paar Tage während des Urlaubs –als Urlaubsvergnügen- Fahrrad gefahren wird und eine Alpenüberquerung eventuell zu aufwendig wäre. Hierbei muss noch im Hinterkopf behalten werden, dass die meistbefragten, mit 30%, die Altersgruppe von 56 bis 65 Jahren sind, so dass dieser Altersgruppe eine Alpenüberquerung auch oftmals zu beschwerlich wäre.

Den an der VBT ansässigen befragten Radlern, die die VBT als Tagesausflug vom Wohnort aus nutzen, ist eine Alpenüberquerung 76 Stimmen „sehr wichtig“. Dieses Ergebnis wird aber wieder durch 60 Angaben zur „unwichtig“ aus dieser Gruppe relativiert.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Gruppe der Radreisenden eine Alpenüberquerung am wichtigsten einstuft. Tagesausflüglern vom Wohnort ist eine Alpenüberquerung nur relativ wichtig (111 pro v. 103 contra). Die Urlauber die die VBT als Tagesausflug vom Wohnort nutzen, zeigten mit 45 Nennungen für weniger wichtig und unwichtig kaum Interesse an einer Alpenüberquerung. Somit ist die Erweiterung der VBT durch eine Alpenüberquerung zu überdenken. Zunächst sollten mehr Tourenfahrer auf die VBT aufmerksam werden. Ist diese Gruppe dann stärker auf der VBT vertreten kann dieses Potential genutzt werden und über einen Ausbau zu einer Alpenüberquerung nachgedacht werden.

Bei der Frage welche Radfernwege im Urlaub bereits befahren wurden, mit der Angabe der drei Favoriten, wurden an erster Stelle 141 Angaben aufgenommen. Die zweite und dritte Nennung ergaben 294 Nennungen. Zunächst wurden die Nennungen der Radfernwege

zusammengefasst und nach Regionen in Deutschland sowie nach dem Aspekt grenzübergreifend sowie nach Radfernwegen im Ausland geordnet.

Aus der Summe der genannten Angaben wurden deshalb nun drei Tabellen konzipiert.

**Tab. 2: Die meistgenannten deutschen Radfernwegewege**

<u>Deutsche Radfernwege</u>	
Name	Anzahl der Nennungen
Altmühltal-Radweg	23
Weserradweg	11
Radweg Liebliches Taubertal	9
Main-Radweg	7
Bodensee-Königssee-Radweg	5
Münchner Wasserweg	4
Rheintal-Radweg	3
Via Julia	3
Via Claudia Augusta	2
Lahntalradweg	2
Tegernseeradweg	2

Quelle: Eigene Darstellung

Die nebenstehende Tabelle listet die meistgenannten deutschen Radfernwege auf. Der Altmühltal-Radweg ist mit 23 Nennungen am häufigsten genannt. Danach folgen Weserradweg mit 11 Angaben und der Radweg Liebliches Taubertal mit 9 Nennungen.

In Bezug auf die Befragungsstandorte ist die Nennung des Münchner Wasserwegs mit 4 Angaben nicht besonders herausragend. Damit kann eine Beeinflussung durch den Befragungsstandort (besonders Kugleralm und Aumühle) bei dieser Auflistung ausgeschlossen werden.

In Tabelle 2 werden die meistgenannten europäischen grenzüberschreitenden Radfernwege zusammengefasst. Hierbei muss ergänzt werden, dass bei der Angabe von Radfernwegen oftmals nur ein Ländername genannt wurde. Da diese Aussagen zu allgemein sind, wurden sie in dieser Auflistung nicht berücksichtigt. Dennoch kann dazu kurz genannt werden, dass Frankreich, Italien, Österreich, Schweiz und Spanien besonders häufig genannt wurden.

Tabelle 2 grenzt mit 74 Nennungen deutlich den Donauradweg von den anderen europäischen grenzübergreifenden Radfernwegen ab. An zweiter Stelle, mit aber nur 31 Stimmen wurde der Isarradweg genannt. Hierbei ist diese Nennung kritisch zu betrachten, da unsere

Befragungsstandorte teilweise auch am Isarradweg lagen und dieser deshalb wohl auch oft genannt wurde.

**Tab. 3: Die meistgenannten europäischen Grenzübergreifenden Radfernwege**

<u>Europäische Grenzübergreifende Radfernwege</u>	
Name	Anzahl der Nennungen
Donau-Radweg	74
Isarradweg	31
Bodensee-Radweg	15
Elberadweg	15
Innradweg	14
Moselradweg	12
Rhein-Radweg	11
Via Bavarica Tyrolensis	9
Tauernradweg	5
Oder-Neiße-Radfernweg	4
Nordseeküstenradweg	3
Ostseeküsten-Radweg	2

Quelle: Eigene Darstellung

Den dritten Platz der Auflistung teilen sich Bodensee-Radweg und Elberadweg mit jeweils 15 Nennungen. Sogar die Via Bavarica Tyrolensis wurde häufiger (9 Angaben) genannt und liegt damit im unteren Drittel. Dieses Ergebnis ist dennoch positiv, denn sehr viele Radfernwege wurden auch nur insgesamt einmal genannt, so dass sie in der Auflistung nicht mehr berücksichtigt werden konnten.

Die letzte der drei Tabellen fasst die Nennungen der europäischen Radfernwege zusammen. Dabei wurde die Alpenüberquerung mit 20 Nennungen am häufigsten angegeben. Dies ist eine allgemeine Angabe die sich nicht auf eine bestimmte Region bezieht.

**Tab. 4: Die meistgenannten europäischen Radfernwege**

Europäische Radfernwege	
Name	Anzahl der Nennungen
Alpenüberquerung	20
Gardaseeradweg	10
Veloland Schweiz	4
Karwendelradwege	4
Loire-Schlösser-Route	4
Etschradweg	3
Drau-Radweg	3
Mur-Radweg	3
Paminaradweg	2
Spanischer Jakobsweg	2

Quelle: Eigene Darstellung

Mit 10 Nennungen ist der Gardaseeradweg noch relativ häufig angegeben. Die weiteren Aufzählungen in der Liste sind dagegen nicht besonders herausragend, da diese nur vier oder drei bis zwei Mal genannt wurden. Dennoch spiegeln diese Angaben den Trend zur Nennung der bevorzugten Länder zum Radfahren wider, die bereits einleitend zu dieser Untersuchungsfrage erwähnt wurden.

Zusammenfassend lässt sich der typische VBT-Radfahrer wie folgt beschreiben:

Er gehört der Altersgruppe der 56-65 jährigen Radler an und ist meist allein oder mit dem Partner unterwegs. Das monatliche Haushaltseinkommen von 2000-3000 € geht mit einer mittleren bis gehobenen Bildung bei überwiegend 2-Personenhaushalten einher. Er kommt aus Deutschland und vorwiegend aus dem Münchener Großraum. Die genannte Radlergruppe ist überwiegend mit dem eigenen Mountainbike unterwegs und verpflegt sich durch das gastronomische Angebot am Wegesrand. Der Hälfte der Befragten ist das Radfahren im Urlaub und auch in der Freizeit sehr wichtig.

Die Generalisierung des Profils eines typischen VBT-Radfahrers ist kritisch zu betrachten. Zum einen ist die Grundgesamtheit der Befragten zu klein, um Anspruch auf Repräsentativität erheben zu können. Zum anderen sind die Befragungen lediglich an wenigen Tagen erhoben worden. Besser wäre sicher eine Befragungswelle an verschiedenen Zeitpunkten im Jahr, um sowohl im Wochenverlauf als auch Jahresverlauf die Ergebnisse interpretieren zu können. Verbunden mit einer Radlerzählung könnten die Erkenntnisse abgerundet werden.

Die Untersuchung und deren Interpretation sind daher vielmehr als Tendenz eines Radlerprofils zu verstehen. Dennoch lassen sich durchaus Vermarktungsideen für die genannte „typische Radler-Gruppe“ ableiten. So könnte beispielsweise ein spezielles Gastronomie- und Hotelangebot für die angesprochene Altersgruppe beworben werden. Da viele der Radler zu zweit unterwegs sind, wären Partnerangebote in der Gastronomie ein Vorschlag. Die Tatsache, dass viele der Radler aus dem Münchener Umland anreisen, unterlegt die Notwendigkeit besonders regional die Charakteristika der VBT zu vermarkten. Insgesamt bekannter gemacht werden könnte die Route durch für unterschiedliche Altersgruppen konzipierte Events.

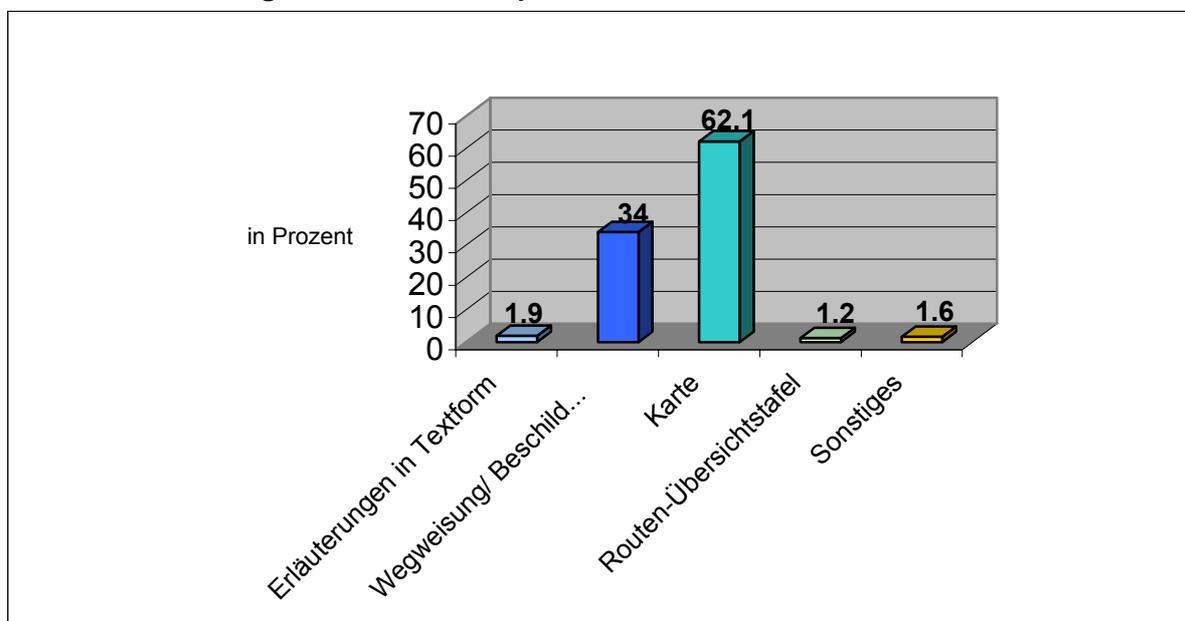
Sicherlich ließe sich die Liste der Vermarktungsideen noch weiter fortsetzen. In diesem Kontext soll dies jedoch als Anreiz für eine gezielte Bewerbung ausreichen, wodurch hoffentlich viele weitere Radler die Route kennen und schätzen lernen.

### 3 Routenplanung

#### 3.1 Analyse der Informationsquellen bei einer Radtour allgemein

Hinsichtlich des Themenbereiches „Routenplanung“ ergibt die Befragung der Radfahrer auf der Via Bavarica Tyrolensis (VBT), dass für eine deutliche Mehrheit der Radler (62%) Karten die wichtigste Informationsquelle während einer Radtour ist (vgl. Abb.1). Eine Wegweisung oder Beschilderung der Radwege stellt noch für 34% der Radler wichtigstes Informationsmedium auf einer Fahrradtour dar. Erläuterungen in Textform (2%), Routen-Übersichtstafeln (1%) als auch sonstige Informationsquellen (2%) fallen hingegen mit insgesamt 12 von 256 gültigen Antworten kaum als Informationsquelle für die Befragten ins Gewicht.

**Abb. 29: Die wichtigste Informationsquelle bei einer Radtour**



Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, N= 256

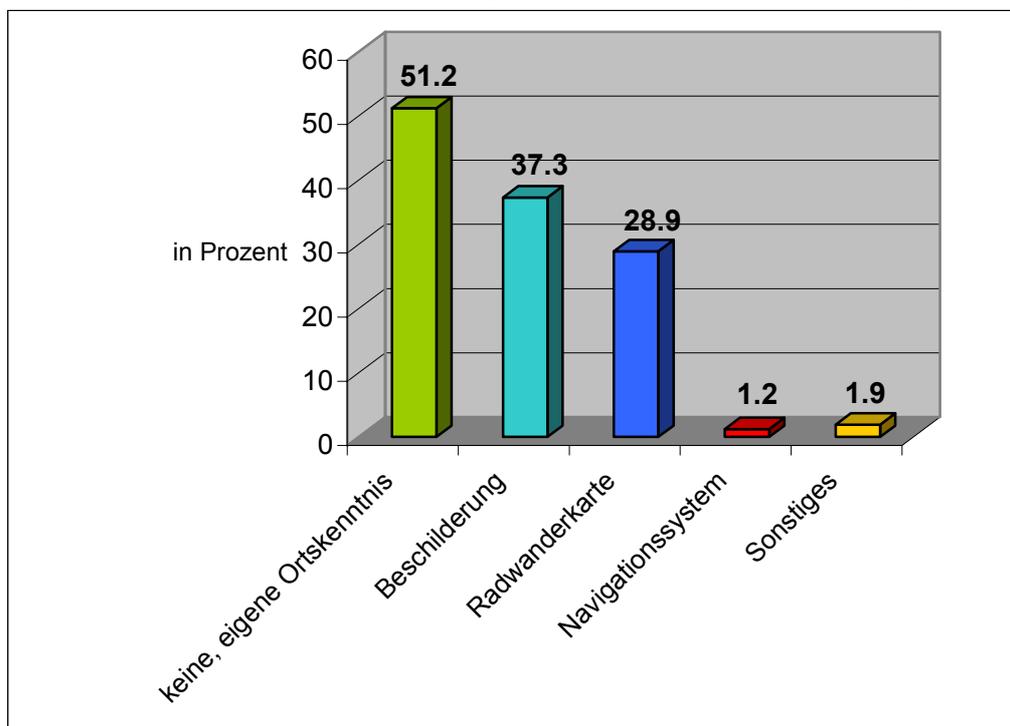
Auch Herr Wüstefeld hat bereits in einer Untersuchung im Dahner Felsenland im Jahre 1998 den Aspekt des Informationsverhaltens erforscht. Schon in dieser Analyse waren Erläuterungen in Textform als auch Routen-Übersichtstafeln als Informationsquelle der Radfahrer Schlusslicht (vgl. WÜSTEFELD, S. 98f). Die Informationsquelle Karte als auch Wegbeschreibung hatte indes eine umgekehrte Rangfolge zu verzeichnen.

### 3.2 Analyse der Orientierungshilfen auf der VBT

Da bei dieser Untersuchung insbesondere das konkrete Verhalten der Radler auf der VBT von Interesse ist, wurde des weiteren die zur Hilfe gezogenen Orientierungsmittel während der jeweiligen Fahrradtour der Befragten auf der VBT näher analysiert (vgl. Abb. 30).

Das Ergebnis ist im Vergleich zum allgemeinen Informationsverhalten der Befragten insofern überraschend, da diese in der Praxis auf der VBT lieber die Beschilderung nutzten als sich mit Hilfe von Radkarten zu orientieren.

**Abb. 30: Hilfsmittel zur Orientierung während der Radtour entlang der VBT**



Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, N= 322

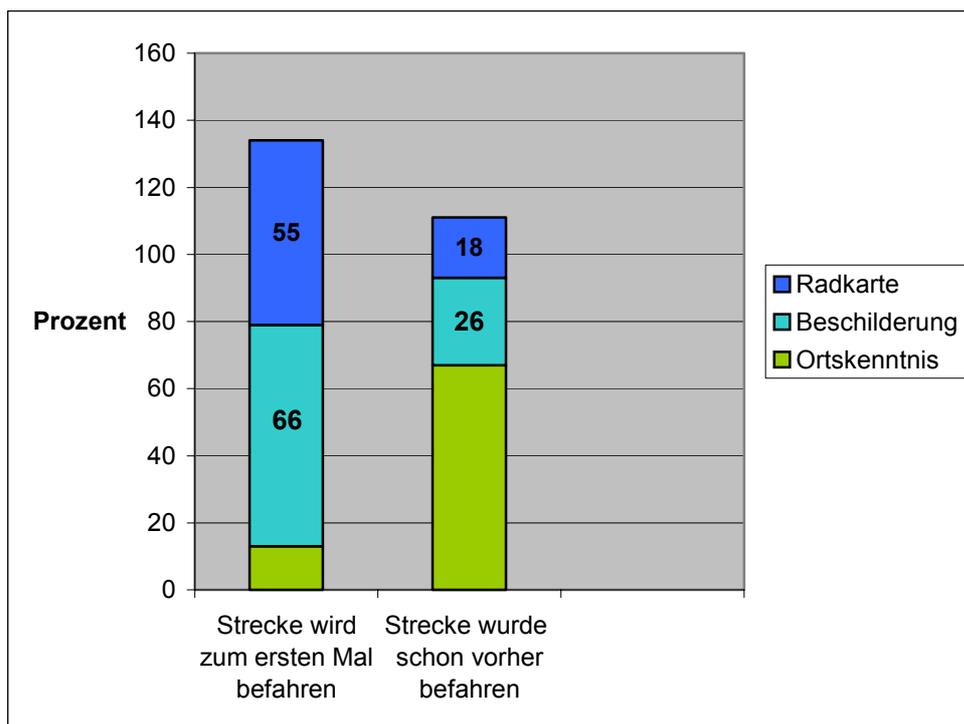
Da sich unter den Befragten über zwei Drittel Tagesausflügler vom Wohnort befinden, ist es nicht verwunderlich, dass sich zunächst 51% der Befragten auf die eigenen Ortskenntnisse auf der Strecke verließen und daher keine weiteren Orientierungshilfen benötigten. Die Beschilderung wurde gleichwohl noch von 37% der befragten Radler zu Rate gezogen, gefolgt von den Radwanderkarten mit 29%. Navigationssysteme spielten hingegen auf der VBT mit 1% der gültigen Antworten als Hilfsmittel bisher (noch) keine Rolle, wie auch sonstige Hilfsmittel (2%) zur Orientierung eher unbedeutend waren.

Zu einem ähnlichen Ergebnis kam bereits Frau Stiene in ihrer Untersuchung über den Fahrradtourismus im Osnabrücker Land im Jahre 2005 (vgl. STIENE, S. 78). Dort vertrauten 41% der Radler auf ihre Ortskenntnis, während 34,8% der Beschilderung folgten und 23 % sich

an Radwanderkarten orientierten. Wie in der vorliegenden Untersuchung spielten Navigationssysteme sowie sonstige Hilfsmittel bei den Befragten nur eine geringe Rolle. Daher werden diese Hilfsmittel in der weiteren Analyse außer Acht gelassen und nur die Aspekte eigene Ortskenntnis, Radkarte als auch Beschilderung betrachtet.

Werden die jeweiligen Antworten der Radler unter den Gesichtspunkten der Streckenkenntnis bzw. -unkenntnis geprüft, so ziehen beide Gruppen eine Beschilderung der Radwege der Verwendung einer Radkarte während ihrer Fahrradtour auf der VBT vor (vgl. Abb.3). Die Mehrheit der interviewten Radler, die die Strecke zum ersten Mal befuhren (92 Radfahrer), orientierten sich zu 66% an der Beschilderung während 55% Radkarten auf ihrer Fahrradtour auf der VBT verwendeten. Auch diejenigen Radler, die eine (Teil-)Strecke der VBT bereits vorher befahren haben (230 Personen), benutzen öfters die Beschilderung (26%) zur Orientierung als eine Radkarte (18%).

**Abb. 31: Welche Hilfsmittel werden zur Orientierung bei Streckenkenntnis bzw. -unkenntnis genutzt?**



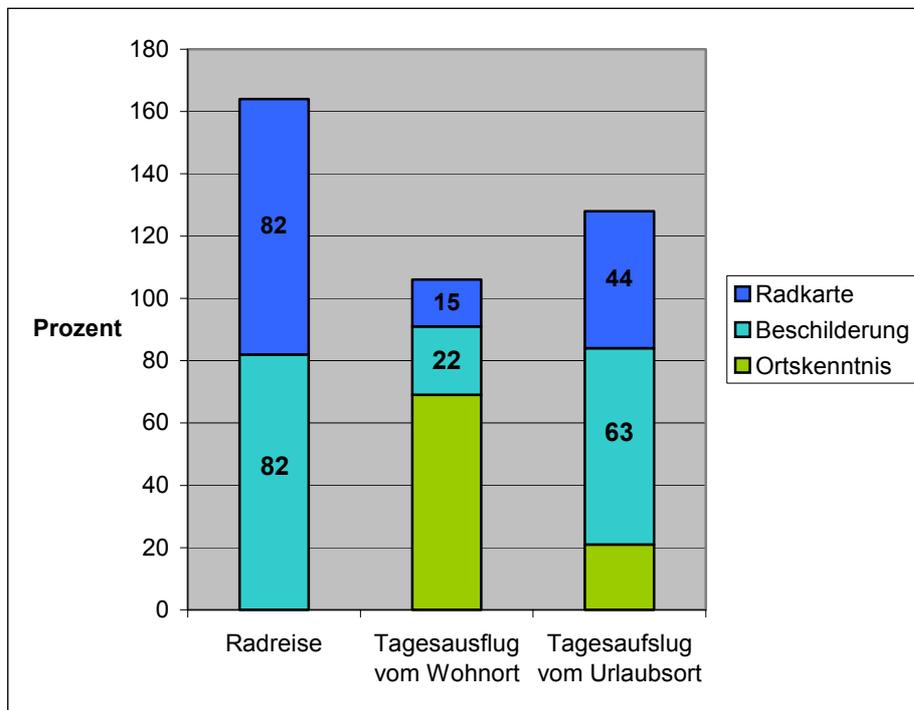
Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, N= 322

Eine Differenzierung der Radfahrer nach Ausflugstypen ergibt, dass auch in diesem Fall eine Beschilderung der VBT für alle Ausflugstypen eine wichtige Rolle spielt (vgl. Abb. 32).

Die Radreisenden legen meist große Strecken zurück und bewegen sich daher vorwiegend in fremdem Terrain. Daher ist es nicht verwunderlich, dass kein Radreisender eigene Ortskenntnisse besaß und diese Gruppe sich demzufolge nur mit weiteren Hilfsmitteln auf dem

Radweg orientierte. Denn jeweils 82% der Radreisenden gab an, sowohl die Beschilderung entlang der Strecke als auch eine Radkarte zu verwenden.

**Abb. 32: Wie orientieren sich die unterschiedlichen Ausflugstypen?**

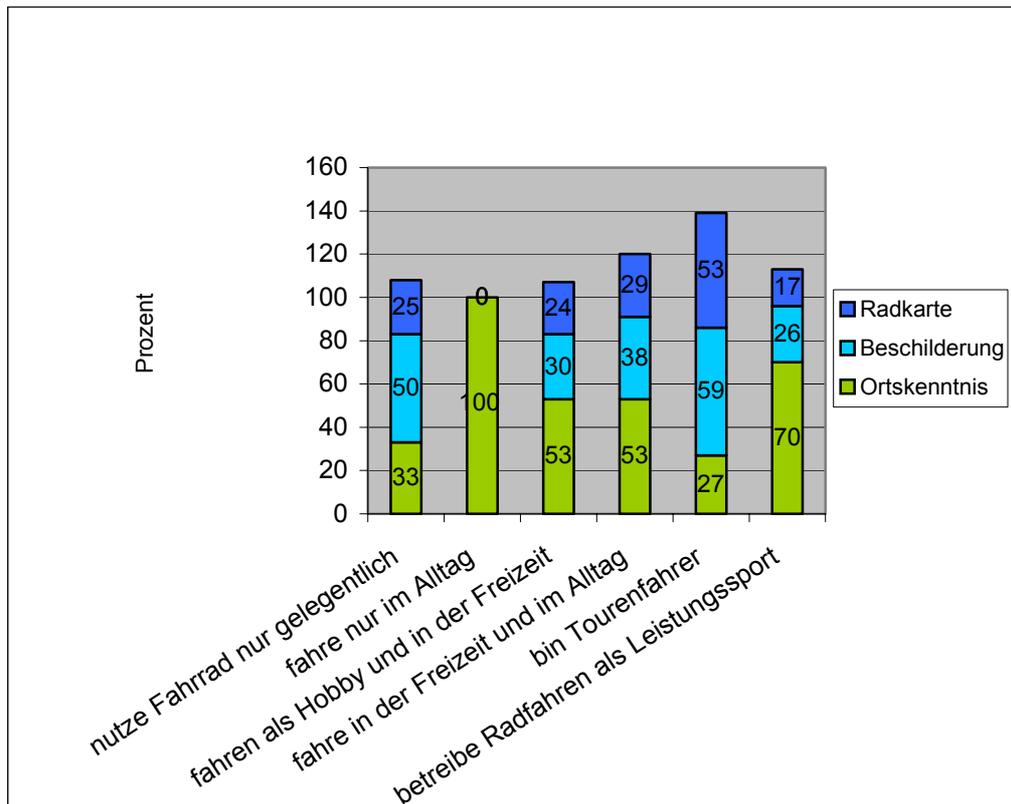


Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, N= 322

Die Tagesaufzügler vom Wohnort hingegen orientierten sich mit einem Anteil von 22% anhand der Wegweisung, 15% orientierten sich anhand von entsprechendem Kartenmaterial. Aufgrund des Wohnortes in der Nähe der VBT und der damit einhergehenden Strecken- und Umgebungskennntnis ist der hohe Anteil der Ortskenntnis (69%) in dieser Gruppe der Tagesaufzügler vom Wohnort leicht erklärbar.

Die Tagesaufzügler vom Urlaubsort verwendeten wiederum die Beschilderung mit einem Anteil von 63% als wertvollstes Hilfsmittel zur Orientierung, gefolgt von der Radkarte mit einem Anteil von 44% der befragten Urlauber. Ferner kommt 21% der Tagesaufzügler vom Urlaubsort die eigene Ortskenntnis auf der VBT zu Gute. Dies ist vermutlich auf den mehrmaligen Besuch der Urlaubsregion zurückzuführen oder auf eine längere Aufenthaltsdauer der Urlauber in der Region.

**Abb. 33: Wie orientieren sich die einzelnen Radfahrertypen?**



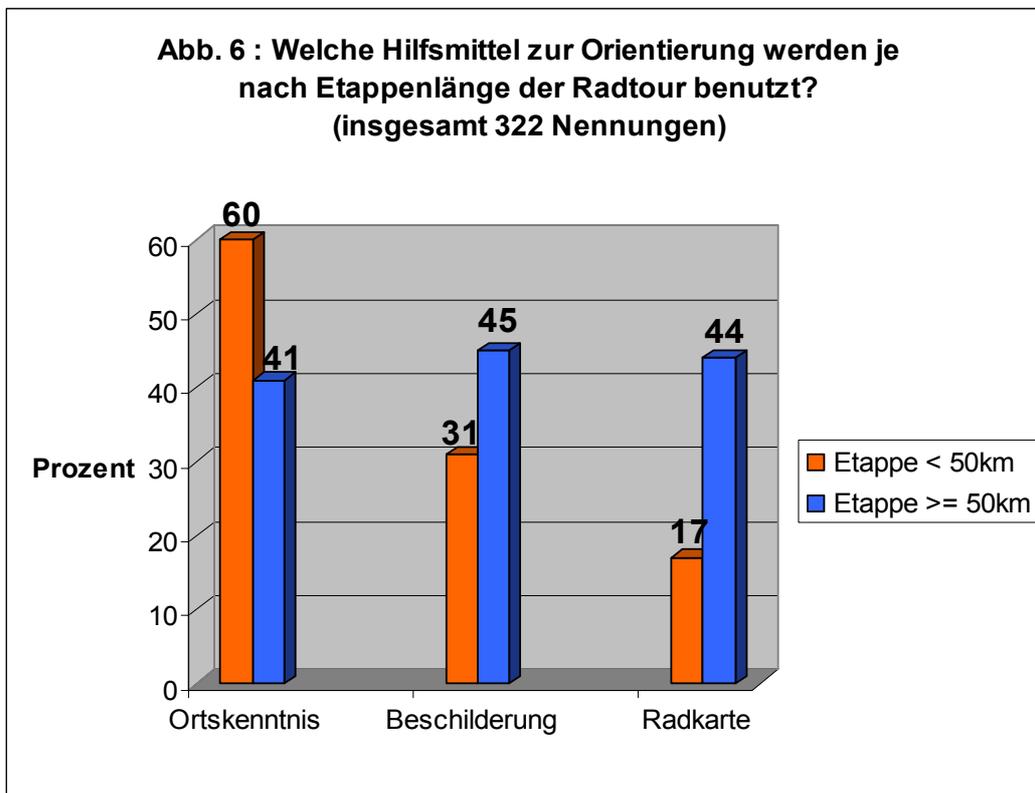
Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich

Bei der Betrachtung der einzelnen Radfahrertypen ist ebenfalls eine Wegweisung oder Beschilderung des Radweges wichtigeres Hilfsmittel zur Orientierung auf der VBT als eine Radkarte (vgl. Abb. 33). Bis auf die Alltagsradfahrer, welche gänzlich ohne Hilfsmittel auskommen und sich nur mit eigener Ortskenntnis auf dem Fahrrad fortbewegen, bevorzugen alle Radfahrertypen die Beschilderung des Radweges vor der Nutzung einer Radkarte. Die Tourenfahrer, welche vorwiegend lange und unbekannte Strecken befahren, sind dabei besonders auf weitere Orientierungshilfen angewiesen und besitzen daher den größten Anteil an der Nutzung von Wegweisung (59%) und Radkarten (53%) unter den verschiedenen Radfahrertypen.

Ein weiterer Punkt dieser Untersuchung besteht in der Analyse des Zusammenhangs zwischen der Etappenlänge und der Wahl der Orientierungshilfen während der Radtour auf der VBT (vgl. Abb. 34). Dabei wurden Fahrradfahrer, die weniger als 50km und diejenigen Radler, die 50km oder mehr pro Tag auf der VBT fahren, gesondert betrachtet. Insgesamt legten 176 von 322 interviewten Radfahrern eine Tagesstrecke bis 50 km zurück, während 146 der befragten Radler die längere Etappe wählten. Wie in Abbildung 6 zu erkennen, verließen sich 60% der Radler, welche weniger als 50km am Tag fahren, auf ihre eigene Ortskenntnis. Die Beschilderung als Orientierung benutzten 31 % der Befragten, die Radkarte verwendeten nur noch 17% der befragten Personen.

Bei einer Tagesetappe ab 50 km ließ sich feststellen, dass tendenziell mehr Personen die Beschilderung des Radweges nutzen als sich gezielt auf Radkarten zu verlassen. Allerdings ist dieser Unterschied nur sehr geringfügig ausgeprägt.

**Abb. 34: Welche Hilfsmittel zur Orientierung werden je nach Etappenlänge der Radtour benutzt?**



Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, N = 322

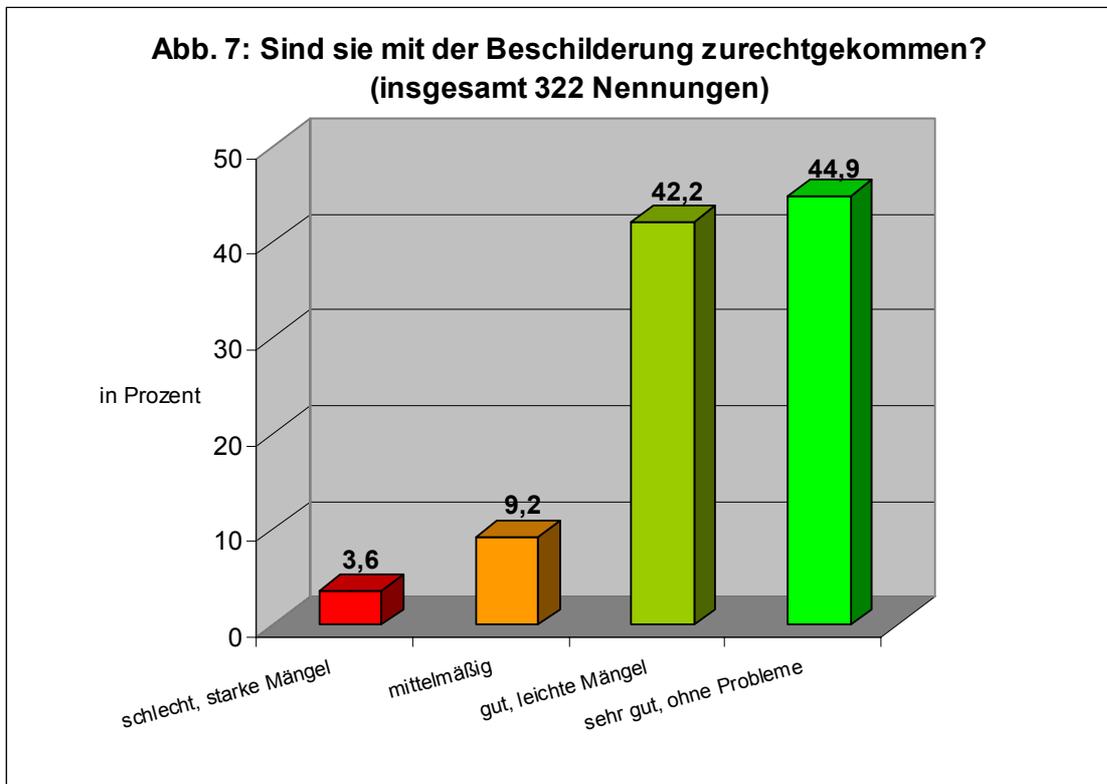
Wie aus diesen Ergebnissen hervorgeht, erfüllt die Beschilderung der Via Bavarica Tyrolensis neben den Radkarten für die Fahrradfahrer eine wichtige Funktion als Orientierungshilfe. Daher wird im weiteren Verlauf näher auf die Beschilderung der VBT näher eingegangen.

### 3.3 Analyse der Beschilderung der VBT

Eine Bewertung der Handhabung der Beschilderung unter den Radfahrern kommt zu dem Ergebnis, dass der größte Teil der Befragten (88,1 %) „sehr gut“ oder „gut“ mit der Beschilderung zu Recht gekommen ist (vgl. Abb. 35). Für die beste Note „sehr gut“ sprachen sich 45% der Interviewten aus. Diese Radfahrer hatten folglich keinerlei Probleme mit der Beschilderung. Mit leichten Mängeln bewerteten 42% der Radler die Beschilderung, sind jedoch noch gut auf der Strecke zu Recht gekommen.

Nur 9 % bewerteten die Beschilderung als mittelmäßig, knapp 4 % befanden das Beschilderungssystem auf der VBT als schlecht und mit starken Mängeln.

**Abb. 35: Sind sie mit der Beschilderung zu Recht gekommen?**

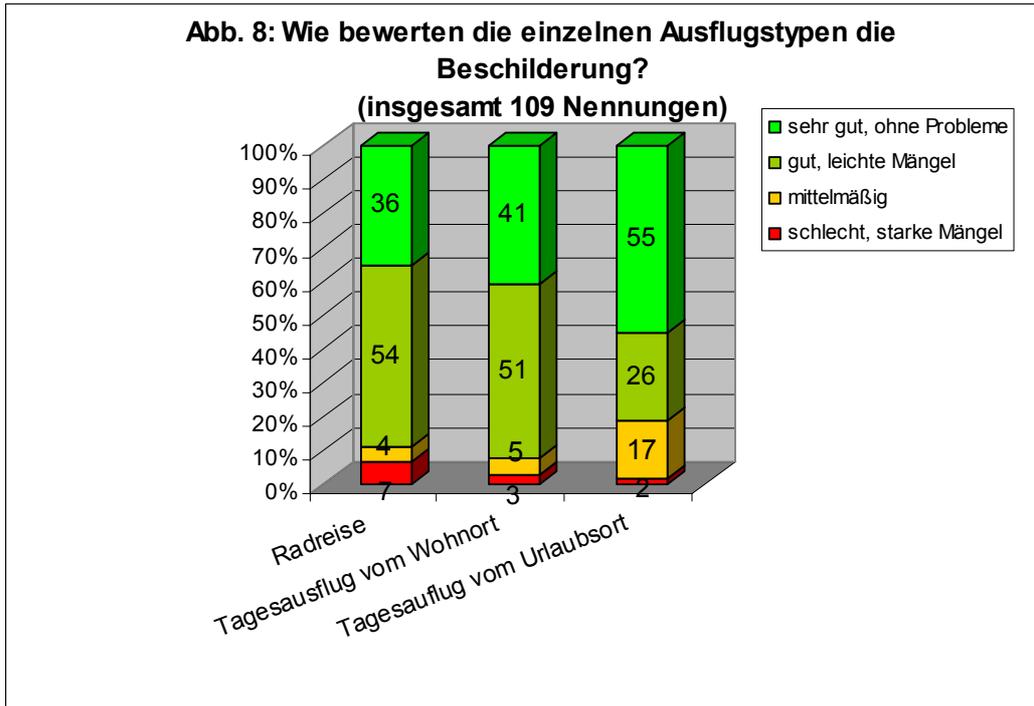


Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich, N = 322

Wird die Bewertung der Beschilderung ausführlicher betrachtet, stellen sich leichte Unterschiede in den Aussagen der einzelnen Ausflugstypen heraus (vgl. Abb. 36).

Die Mehrheit der Fahrradfahrer (55 %), die ihre Tour vom Urlaubsort begannen, kam mit der Beschilderung sehr gut zurecht. Ebenso bewerteten 41 % der Tagesausflügler vom Wohnort die Wegweisung. Die Radreisenden hingegen beurteilten die Beschilderung deutlich schlechter als die beiden anderen Ausflugstypen. Lediglich 36 % dieser Gruppe sind sehr gut mit der Beschilderung zu Recht gekommen. Mit einem Anteil von 7 % bewerteten die Radreisenden die Strecke als schlecht mit starken Mängeln und sind damit Spitzenreiter in der negativen Wertung unter den Ausflugstypen. Dies ist vermutlich damit zu erklären, dass insbesondere die Radreisenden aufgrund der mangelnden Ortskenntnis (wie vorab bereits erläutert) auf die Beschilderung angewiesen sind und sich daher gravierende Mängel der Beschilderung deutlicher bemerkbar machen.

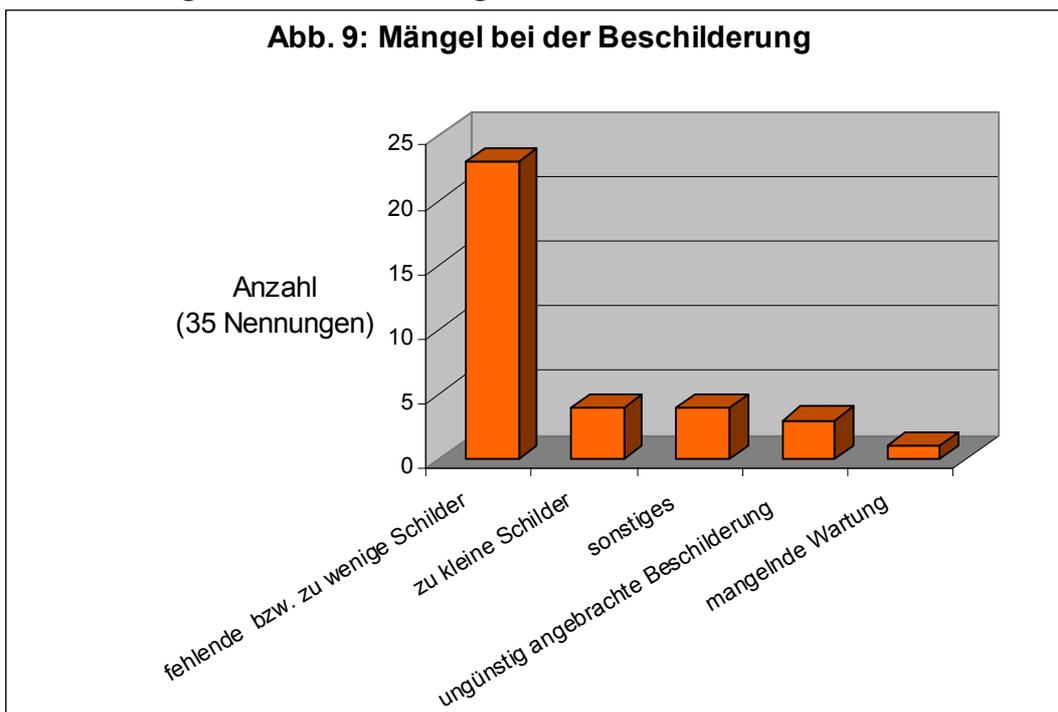
**Abb. 36: Wie bewerten die einzelnen Ausflugstypen die Beschilderung?**



Quelle: Eigene Erhebung, Mehrfachnennungen möglich

Um der Ursache der negativen Bewertung der Beschilderung auf den Grund zu gehen, wurde in einer offenen Fragestellung gezielt nach den Mängeln der Beschilderung gefragt (vgl. Abb. 37). Von insgesamt 35 Angaben bezogen sich zwei Drittel (66%) der Kritikpunkte auf fehlende Beschilderung entlang der Strecke.

**Abb. 37: Mängel der Beschilderung**



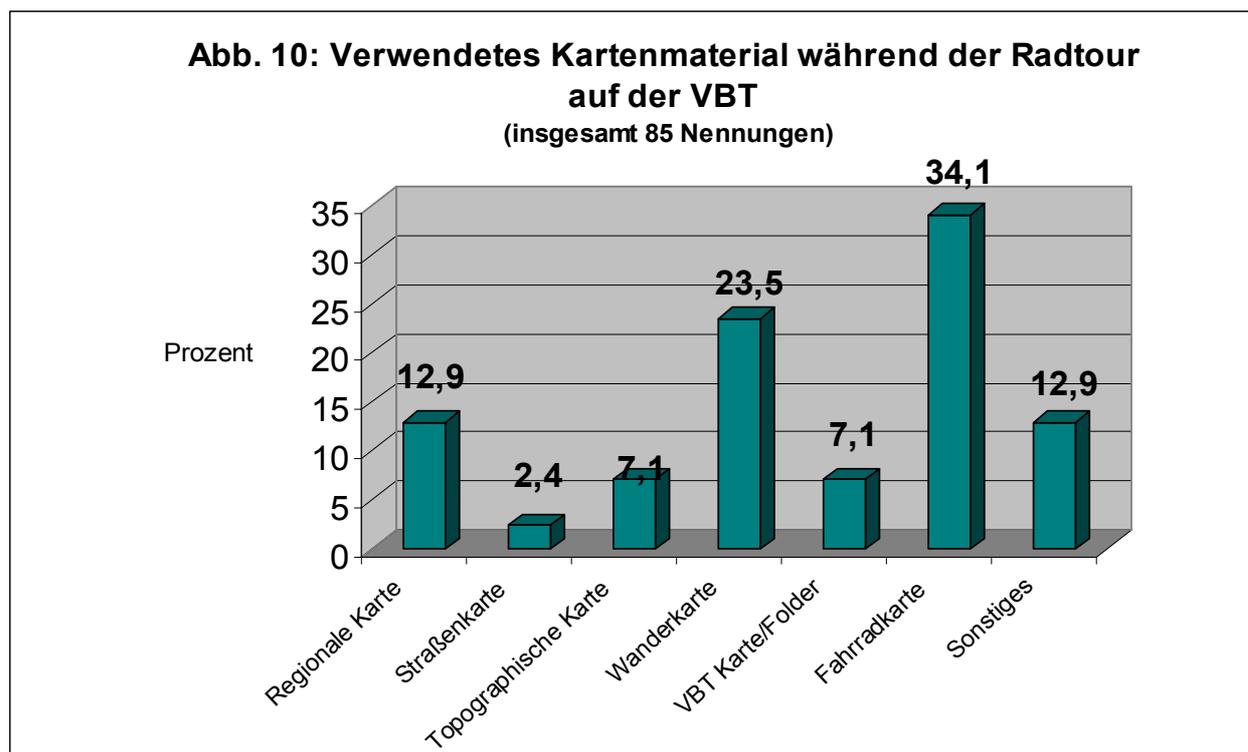
Quelle: Eigene Erhebung

Da sich aber ein Großteil der Radfahrer anhand der Wegweisung bzw. Beschilderung entlang der VBT orientiert (vgl. Abb. 2), ist eine einwandfreie Beschilderung Voraussetzung, um den Gästen einen angenehmen Fahrradausflug ohne Komplikationen bieten zu können und somit die Gästezufriedenheit zu steigern. Daher ist es dringend erforderlich, die Schilder regelmäßig zu überprüfen, ggf. Verbesserungen durchzuführen und für eine lückenlose Beschilderung zu sorgen.

### 3.4 Analyse des Kartenmaterials der Radfahrer auf der VBT

Um zu untersuchen, welche Art von Kartenmaterial die Radfahrer auf der Via Bavarica Tyrolensis hauptsächlich nutzten, wurden die einzelnen Karten zunächst in Typen eingeteilt (vgl. Abb. 38). Unter den 85 Nennungen waren die Fahrradkarte mit 34% und die Wanderkarte mit 24% am häufigsten vertreten. An dritter Stelle befindet sich die Regionale Karte, die noch zu 13% auf der VBT genutzt wurde. Erst an vierter Stelle steht die offizielle VBT-Karte bzw. – Folder mit einem Anteil von 7% der verwendeten Karten durch die Radfahrer.

**Abb. 38: Verwendetes Kartenmaterial während der Radtour auf der VBT**

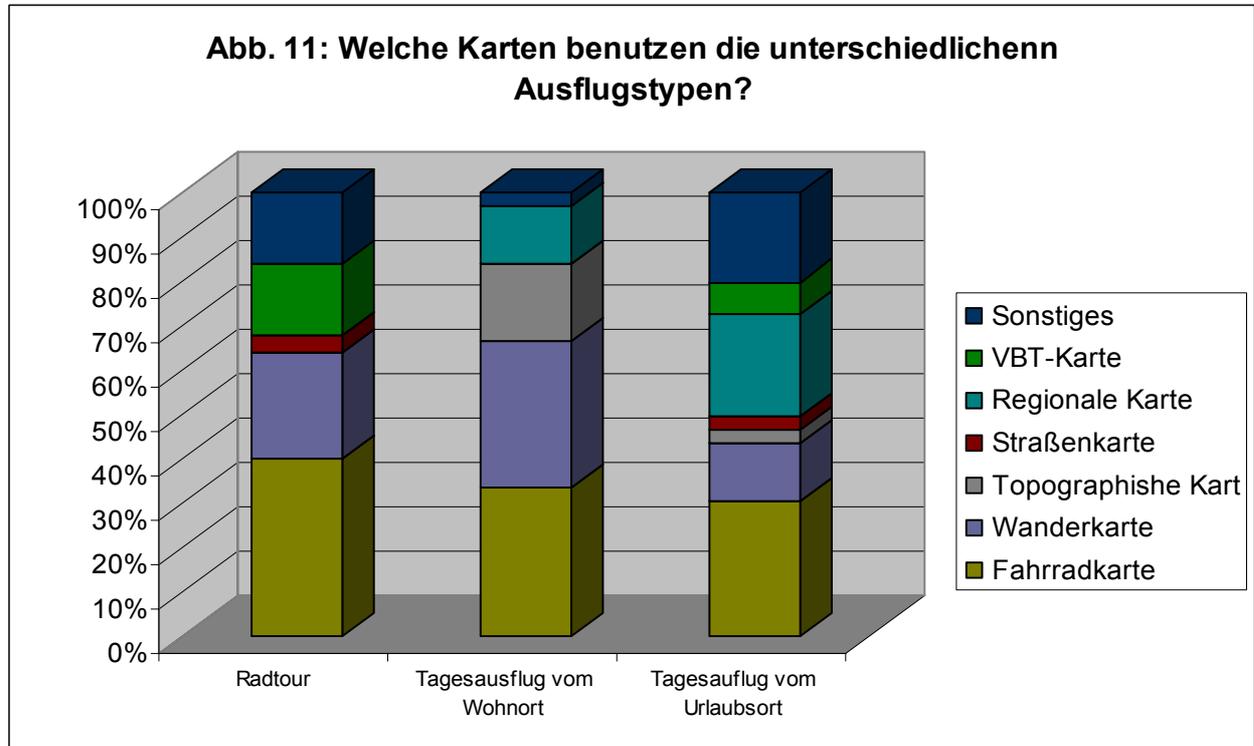


Quelle: Eigene Erhebung

Des Weiteren wurde analysiert, welche Art von Karten die einzelnen Ausflugstypen verwendeten (vgl. Abb. 39). Alle Ausflugstypen orientierten sich bevorzugt anhand von Fahrradkarten (Radtourenfahrer: 40%, Tagesausflügler vom Wohnort: 33%, Tagesausflügler vom Urlaubsort: 30%). Ebenfalls oft vertreten waren Wanderkarten (Radtourenfahrer: 24%, Tagesausflügler vom Wohnort: 33%) und bei den Tagesausflüglern vom Urlaubsort Regionale

Karten (23%). Die VBT-Karte wurde lediglich von 16% der Radtourenfahrer und 7% der Tagesausflügler vom Urlaubsort genutzt. Trotz dieser relativ geringen Werte für die VBT-Karte ist es aber dennoch erfreulich, dass der Anteil der Radreisenden, die im Besitz einer VBT-Karte waren, im Vergleich zu den Ausflüglern sehr hoch ist.

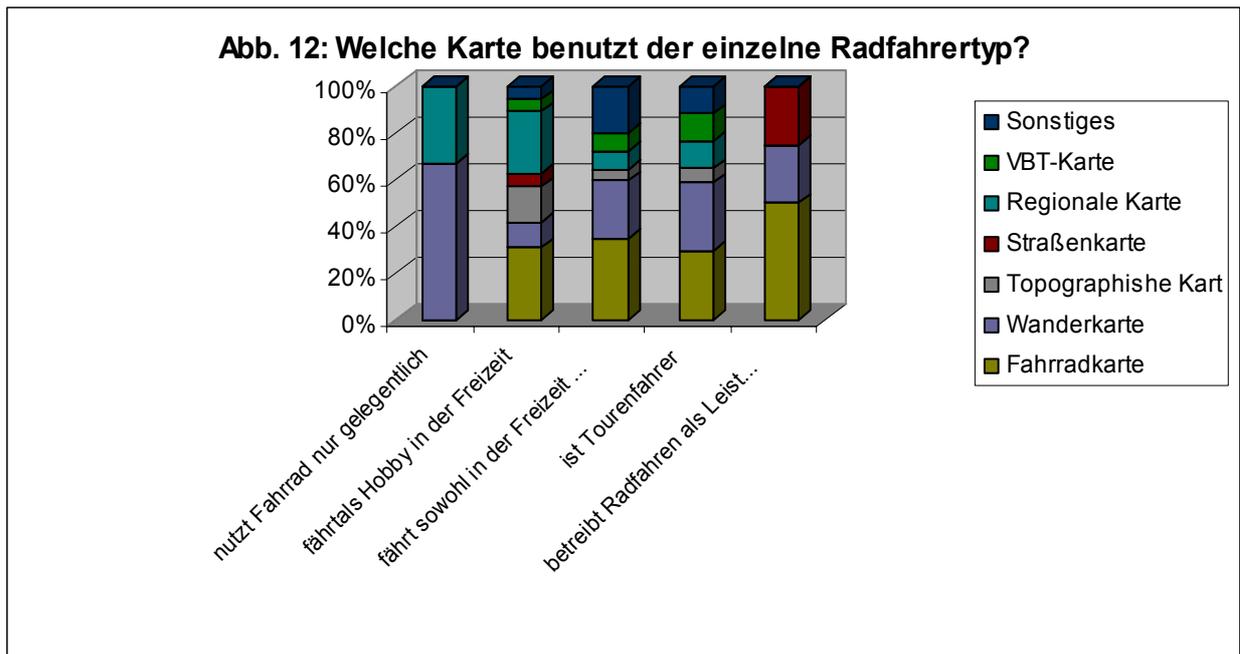
**Abb. 39: Welche Karten benutzen die unterschiedlichen Ausflugstypen?**



Quelle: Eigene Erhebung

Für die meisten Radfahrertypen stellten Fahrrad- und Wanderkarten die wichtigsten Karten während der Radtour auf der VBT dar (vgl. Abb. 12). Gelegenheitsradler nutzten jedoch ausschließlich Wander- und Regionale Karten. Bei den Leistungssportlern spielten hingegen Straßenkarten eine große Rolle. Die VBT- Karte wurde von den drei Radfahrertypen der Touren-, Freizeit- und Alltagsradlern genutzt, wobei der Anteil der VBT- Karten unter den Tourenradler auch hier mit 12% am höchsten ist.

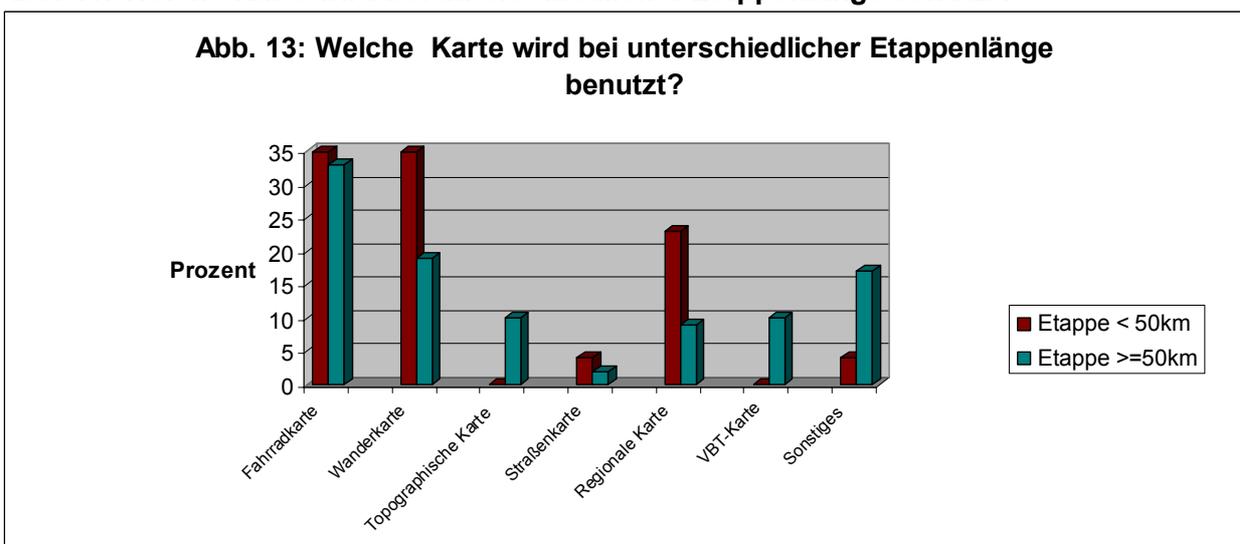
**Abb. 40: Welche Karte benutzt der einzelnen Radfahrertyp?**



Quelle: Eigene Erhebung

Wird nach der Etappenlänge unterschieden, so wird deutlich, dass die VBT- Karte als auch die Topographischen Karten fast ausschließlich von Fahrradfahrern mit einer Tagesetappe von 50 km oder über 50 km verwendet wurden (vgl. Abb. 41). Bei kleineren Etappen spielten insbesondere Fahrrad- und Wanderkarten als auch Regionale Karten eine bedeutende Rolle.

**Abb. 41: Welche Karte wird bei unterschiedlicher Etappenlänge benutzt?**



Quelle: Eigene Erhebung

## 4 Charakteristika der Tour

### 4.1 Einleitung

Die Projektstudie "Fahrradtourismus am Beispiel der Via Bavarica Tyrolensis" wurde im Sommersemester 2006 im Rahmen der Diplomarbeit von Frauke Rogge geplant und durchgeführt. Bei der Via Bavarica Tyrolensis (VBT) handelt es sich um einen im Juli 2004 eröffneten Fernwanderweg zwischen Bayern und Tirol. Ausgangspunkt des grenzüberschreitenden Radweges ist die Museumsinsel in München. Von hier aus führt die 225 Kilometer lange Route über Bad Tölz beziehungsweise auf einer alternativen Strecke über den Tegernsee durch das Voralpenland bis zum Achensee in der Tiroler Gebirgswelt und weiter bis ins Inntal.

Entstanden ist die VBT als Gemeinschaftsprojekt der beiden Länder Bayern und Tirol. Vermarktet, koordiniert und instand gehalten wird die VBT von den regionalen Tourismusverbänden Tölzer Land Tourismus, Bayerisches Oberland e.V. und Achensee Tourismus.

Durch die Projektstudie wurden in der Woche vom 5. bis zum 11. Juni 2006 die ersten empirischen Daten seit Bestehen der Fahrradstrecke erhoben. Hierbei wurden an drei Befragungstagen insgesamt 323 Fahrradfahrer an sechs verschiedenen Befragungsstandorten mit einem durch die Gruppe erstellten Fragebogen befragt.

Dieses Kapitel widmet sich der Analyse und Auswertung der Fragen bezüglich der *Charakteristika der Touren*. Im Folgenden werden somit die Fragen Nr. 16-34 ausgewertet und interpretiert. Abschließend werden in einem Zwischenfazit die Hauptergebnisse noch einmal zusammengefasst.

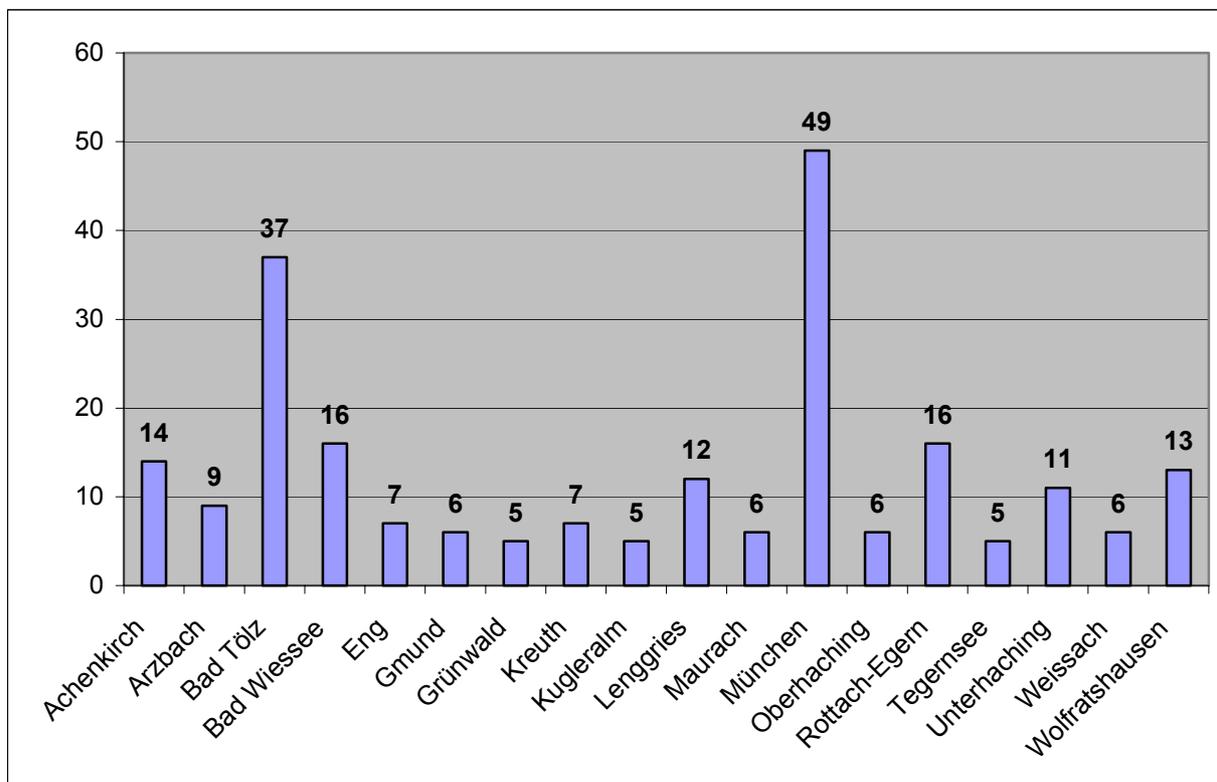
### 4.2 Auswertung zu den Charakteristika der Touren

*Zur Frage: Was sind Ausgangs- und Endpunkt Ihrer Fahrradtour?*

Diese Frage ließ freie Antworten zu, was bei 323 Fragebögen eine Vielzahl unterschiedlichster Antworten sowohl für Ausgangs-, als auch für Endpunkte der Fahrradtouren zum Ergebnis hatte. Nach der Korrektur der Rechtschreibfehler der Ortsnamen ergaben sich bei der Auswertung 87 unterschiedliche Antworten für die Ausgangspunkte und 89 unterschiedliche Antworten für die Endpunkte, wobei vier Personen zur Antwort gaben, dass der Endpunkt ihrer Fahrradtour noch offen sei.

Dennoch wurden einige Orte deutlich häufiger genannt als die zahlreichen Einzel- und Zweifachnennungen. Folgende Grafik zeigt die Spitzenreiter der Ausgangspunkte, wobei alle Nennungen berücksichtigt werden, welche mindestens fünfmal genannt wurden.

**Abb. 42: Ausgangspunkt der Fahrradtour**



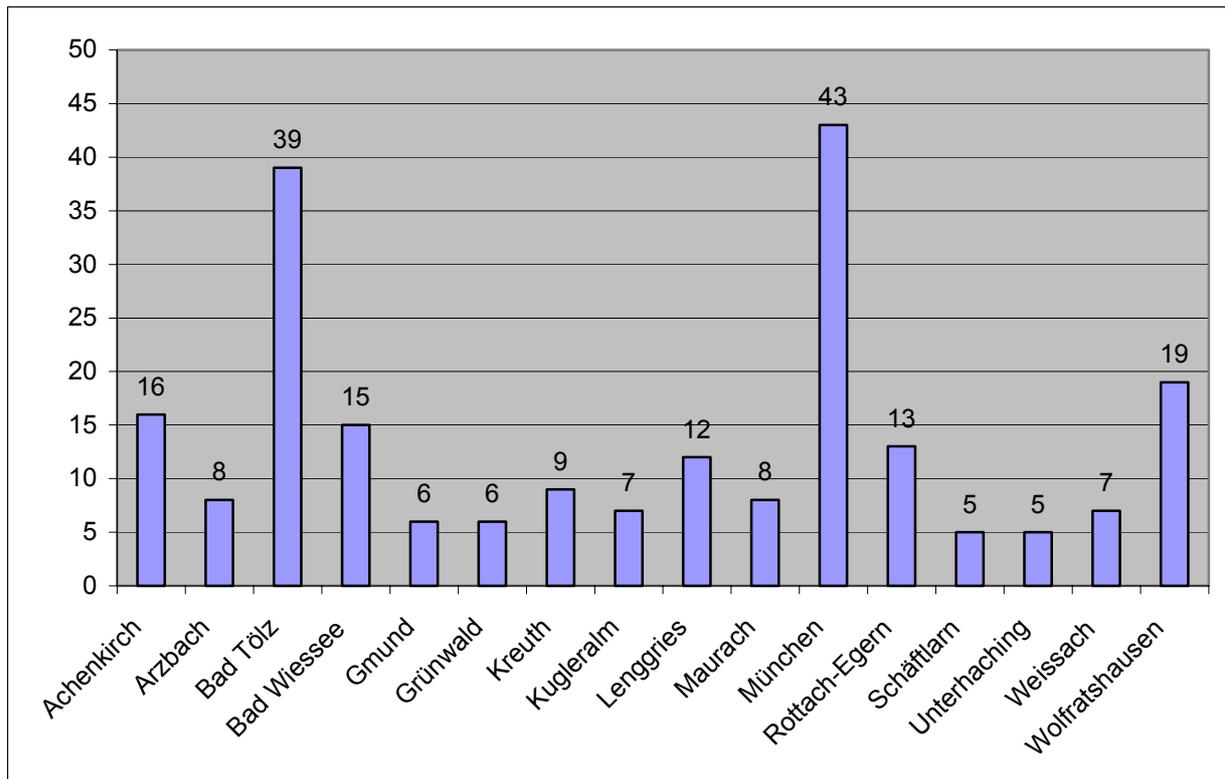
Quelle: Eigene Erhebung

Die beiden Spitzenreiter der Ausgangspunkte sind mit deutlichem Abstand München (49 Nennungen) und Bad Tölz (37 Nennungen). Im Mittelfeld folgen Bad Wiessee (16), Rottach-Egern (16), Achenkirch (14), Wolfratshausen (13), Lenggries (12), Unterhaching (11) und Arzbach (9).

Ein recht ähnliches Bild ergibt sich bei der Auswertung der meistgenannten Endpunkte, wie Abbildung 43 verdeutlicht.

Auch bei den Endpunkten führen München (43 Nennungen) und Bad Tölz (39 Nennungen) ganz klar das Feld an. In gleicher Weise liegen auch hier Wolfratshausen (19), Achenkirch (16), Bad Wiessee (15), Rottach-Egern (13) und Lenggries (9) im Mittelfeld.

**Abb. 43: Endpunkt der Fahrradtour**



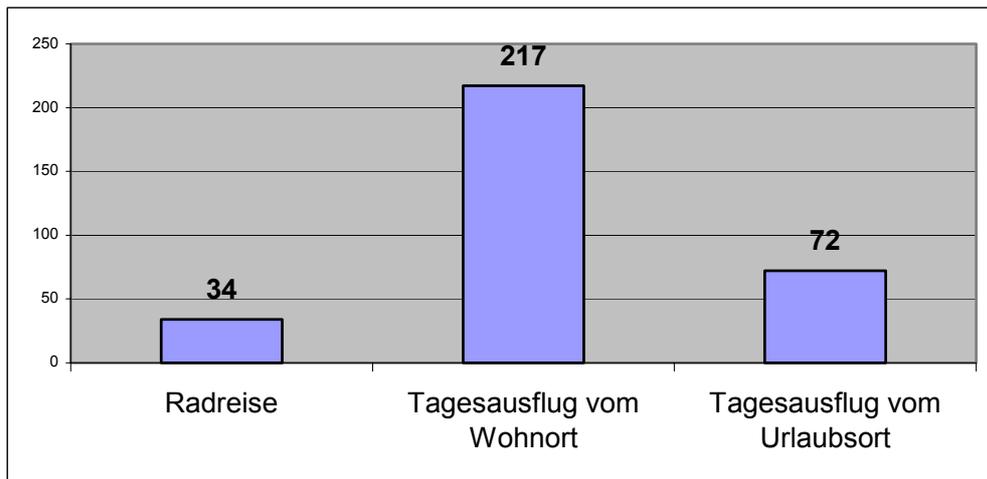
Quelle: Eigene Erhebung

Kritisch anzumerken sei noch, dass Nennungen wie "Landshut" als Ausgangspunkt oder "Verona" als Endpunkt der Fahrradtour erkennen lassen, dass nicht alle Befragten die Frage "Was sind Ausgangs- und Endpunkt Ihrer Fahrradtour" auf die konkrete Fahrradtour des Befragungstages bezogen zu haben scheinen, sondern auf die Gesamttour ihres Fahrradurlaubes.

*Zur Frage: Machen Sie eine Radreise, einen Tagesausflug vom Wohnort aus oder einen Tagesausflug vom Urlaubsort aus?*

Durch die Frage 17 wurde nach der Art der Fahrradtour gefragt, wobei eine von drei Antwortmöglichkeiten gegeben werden konnte. Folgende Grafik zeigt, dass es sich bei der Mehrzahl der befragten Radfahrer um Ausflügler vom Wohnort handelte (217 Nennungen = 67,2%) und lediglich 34 der befragten Radfahrer wirkliche Radtouristen waren (= 10,5%). Bei 72 der Befragten Radfahrer handelte es sich um Ausflügler vom Urlaubsort (= 22,3%).

**Abb. 44: Art der Fahrradtour**

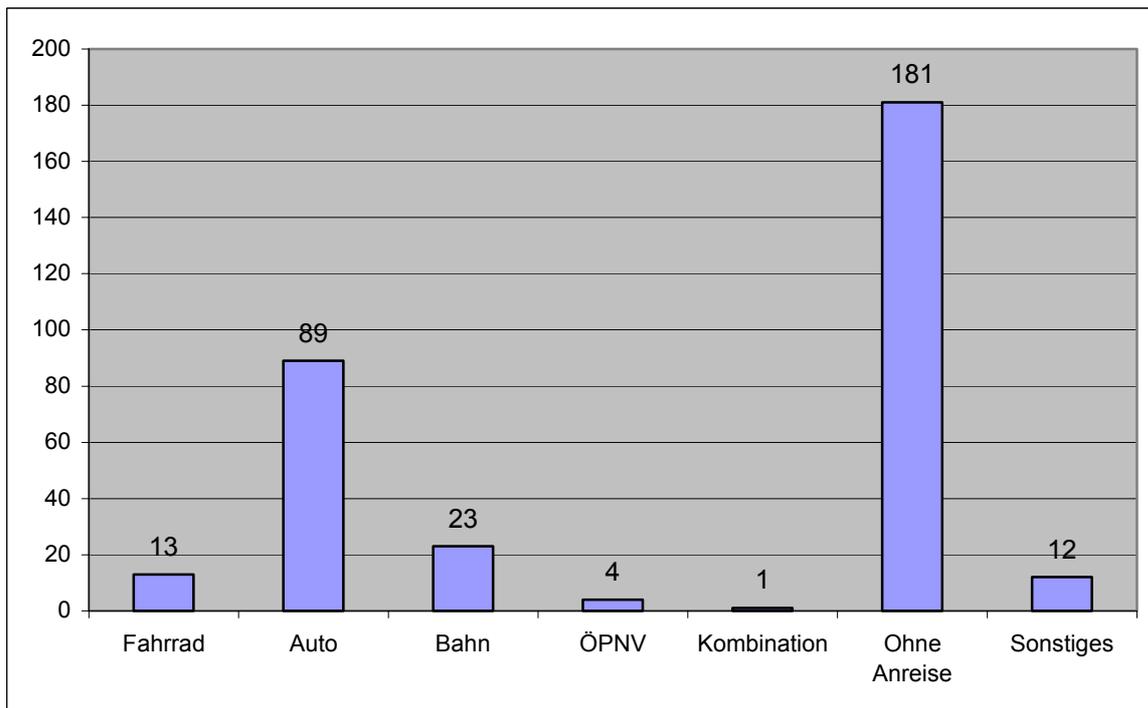


Quelle: Eigene Erhebung

*Zur Frage: Wie sind Sie zum Ausgangspunkt Ihrer Radtour angereist?*

Zu dieser Frage gab es verschiedene Antwortmöglichkeiten, wobei unter "Sonstiges" auch jede beliebige Antwort gegeben werden konnte. Abbildung 45 visualisiert die Antwortenstruktur.

**Abb. 45: Verkehrsmittel zur Anreise**



Quelle: Eigene Erhebung

Die mit 181 Nennungen am häufigsten gegebene Antwort "Ohne Anreise" lässt sich dadurch erklären, dass unter den 323 befragten Radfahrern 217 "Tagesausflügler vom Wohnort" waren, von denen viele gleich von zu Hause aus losgefahren sein werden und nicht erst eine Strecke mit einem anderen Verkehrsmittel zurückgelegt haben. Ebenso können aber auch

"Tagesausflügler vom Urlaubsort" ohne ein weiteres Verkehrsmittel einfach von Ihrer Urlaubsunterkunft aus losgefahren sein. Gleiches gilt für Radtouristen, die ihren Radurlaub von zu Hause aus gestartet haben.

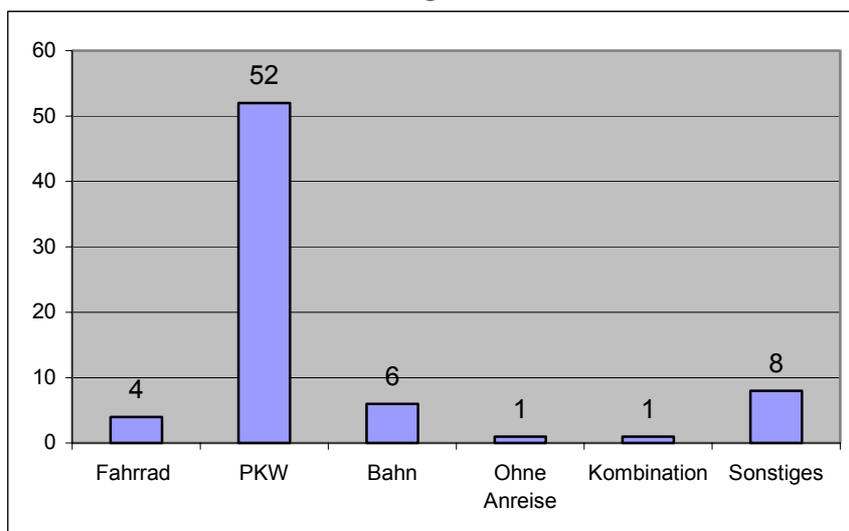
Zwei Unklarheiten bzw. unterschiedliche Möglichkeiten zur Antwortgabe können an diesem Punkt entstanden sein. Zum Einen können "Tagesausflügler vom Urlaubsort" die Frage "Wie sind Sie zum Ausgangspunkt Ihrer Radtour angereist?" so verstanden haben, dass danach gefragt wurden, wie Sie ganz allgemein zu Ihrem Urlaubsort angereist sind oder konkret auf die Fahrradtour des Befragungstages bezogen, ob Sie von ihrer Urlaubsunterkunft bis zum Ausgangspunkt ihrer Fahrradtour noch ein weiteres Verkehrsmittel benutzt haben.

Zum Anderen können bei Fahrradtouristen die unterschiedlichen Antworten "Ohne Anreise" und "Anreise per Fahrrad" den gleichen Tatbestand beschreiben, da eine Radtour "ohne Anreise" von anderen Radfahrern mit der Anreiseart "Fahrrad" beschreiben worden sein könnte.

Mit 89 Nennungen liegt der PKW unter den tatsächlichen Anreisemitteln jedenfalls deutlich an erster Stelle. Die Bahn folgt mit 23 Nennungen an zweiter Stelle, das Fahrrad selber und der ÖPNV liegen mit 13 bzw. 4 Nennungen an dritter und vierter Stelle. Die ein Mal gegebene Antwort "Kombination" bestand aus Flugzeug und Auto.

Um die Art der Anreise genauer zu untersuchen, wurde die Anreiseart der Radtouristen mit der Anreiseart der "Ausflügler vom Urlaubsort" einander gegenübergestellt. Hierbei konnten interessante Unterschiede festgestellt werden, wie die Abbildungen 46 und 47 verdeutlichen.

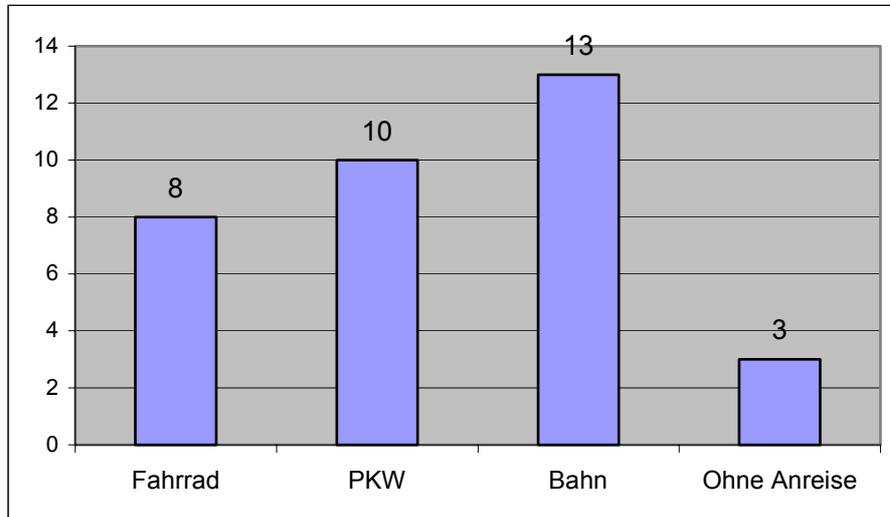
**Abb. 46: Anreiseart der Ausflügler vom Urlaubsort**



Quelle: Eigene Erhebung

Während in der Gruppe der "Ausflügler vom Urlaubsort" der PKW mit deutlichem Abstand das Hauptanreisemittel ist (52 Nennungen), erhalten die Bahn lediglich 6 Nennungen und das Fahrrad nur 4 Nennungen. Ganz anders sieht dies bei den Fahrradtouristen aus:

**Abb. 47: Anreiseart der Fahrradtouristen**



Quelle: Eigene Erhebung

Von insgesamt 34 Fahrradtouristen sind lediglich 10 mit dem PKW angereist. Hingegen kann die Bahn 13 Nennungen aufweisen, das Fahrrad 8 Nennungen und "Ohne Anreise" 3 Nennungen. Dieses Ergebnis wirft die Frage auf, inwiefern Fahrradtouristen die umweltfreundlicheren Anreisenden sind. Würde die Anzahl der befragten Radtouristen einen etwas größeren Umfang aufweisen als lediglich 34, so könnte man bereits ein klareres Ergebnis auf diese Frage finden.

Die hohe Anreisequote der Fahrradtouristen per Bahn lässt sich vermutlich dadurch erklären, dass eine Anreise per Bahn schlichtweg die bequemste und einfachste Anreiseart mit dem Fahrrad ist, da das Fahrrad hierbei nicht erst umständlich auf das Dach eines Autos montiert werden muss sondern einfach in die Bahn hinein geschoben werden kann.

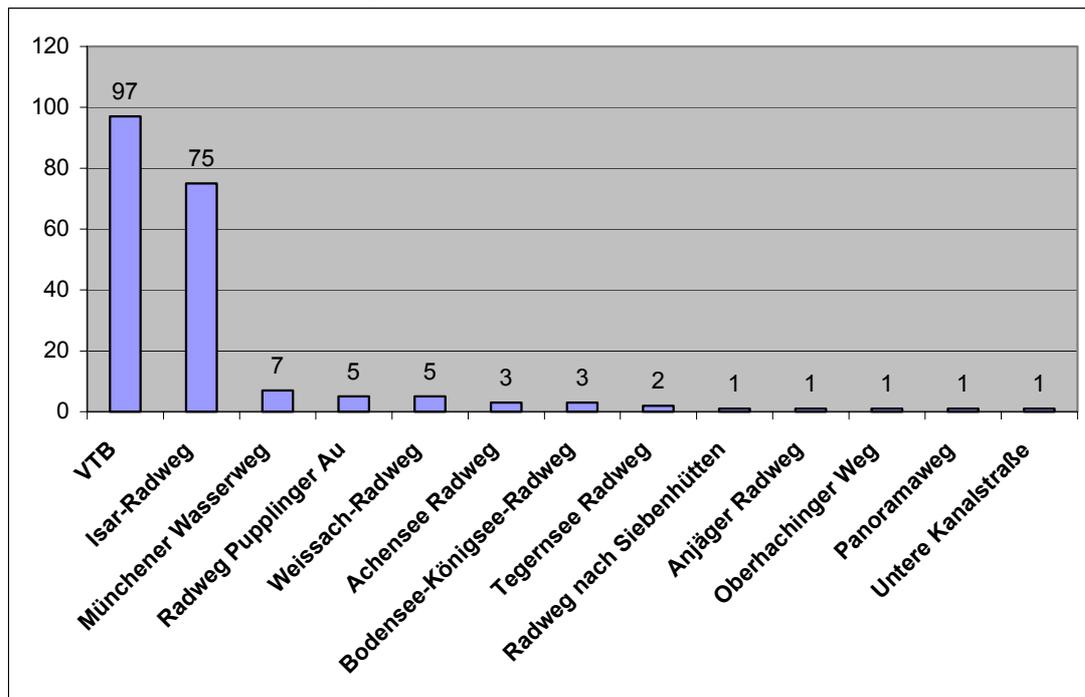
Erstaunlich auch, wie groß der Anteil derer ist, die gleich von zu Hause aus ihren Fahrradurlaub zu starten scheinen (3 "ohne Anreise" bzw. 8 "Anreise per Fahrrad"),

*Zur Frage: Wissen Sie, wie der Radweg heißt, auf dem Sie unterwegs sind?*

Auf die Frage nach dem Namen des Radweges antworteten 206 Personen (= 63,8%), dass Sie den Namen kennen würden, 117 Personen (= 36,2 %) gaben an, den Namen nicht zu kennen. Von den 206 Personen haben jedoch lediglich 97 Personen die Fahrradstrecke mit dem Namen der VBT betitelt, woraus folgert, dass lediglich 30% der 323 befragten Radfahrer bewusst auf

der VBT unterwegs waren. Weitere Bezeichnungen des befahrenen Radweges waren der "Isar Radweg" (75 Nennungen), der "Münchener Wasserweg" (7), der Bodensee-Königssee-Radweg (3), sowie (teilweise wahrscheinlich auch selbst ausgedachte) regionale Eigenbezeichnungen wie der Radweg "Pupplinger Au" (5), der "Weissach Radweg" (5), der "Achensee Radweg" (3) und der "Tegernsee Radweg" (2). Weitere Einzelnennungen sind der Abbildung 48 zu entnehmen.

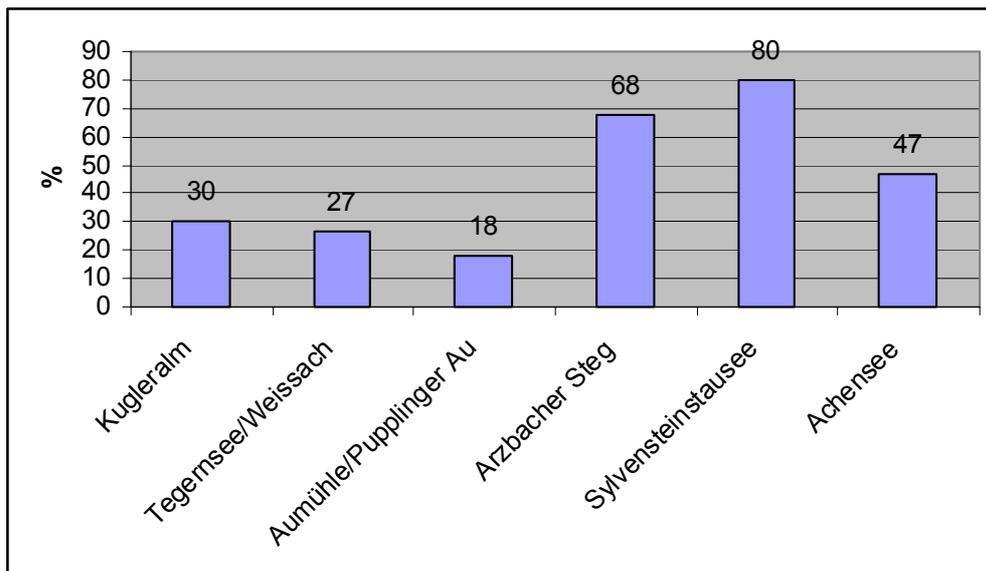
**Abb. 48: Genannte Radwege**



Quelle: Eigene Erhebung

Aufschlussreich ist auch die Betrachtung der einzelnen Befragungsstandorte hinsichtlich der Frage "Wie heißt der Radweg, auf dem Sie unterwegs sind?". Folgende Grafik veranschaulicht, wie viel Prozent der befragten Personen an den einzelnen Befragungsstandorten die VBT als Namen des Fahrradweges genannt haben.

**Abb. 49: Prozentualer Anteil der Personen an den einzelnen Befragungsstandorten, die wussten, dass Sie auf der VBT unterwegs waren**



Quelle: Eigene Erhebung

Die Grafik verdeutlicht, dass anscheinend den Radfahrern im Norden der VBT mit den Befragungsstandorten Kugleralm und Pupplinger Au weniger bekannt ist, dass Sie auf der VBT unterwegs sind (30% und 18%). Ein geringes Ergebnis erzielte auch der Befragungsstandort Tegernsee/Weissach (27%). Hohe Ergebnisse erzielten hingegen die südlichen Befragungsstandorte Arzbacher Steg (68%), Sylvensteinstausee (80%) und Achensee (47%). Vor allem die Radfahrer, welche den Sylvensteinstausee passieren scheinen sich sehr darüber im Klaren zu sein, dass Sie auf dem Fahrradweg VBT unterwegs sind.

Ein überraschendes Ergebnis lieferte auch die Frage nach der korrekten Schreibweise der "Via Bavarica Tyrolensis". Von 97 Nennungen haben 84 Personen die VBT korrekt aussprechen können, lediglich 13 Angaben waren inkorrekt. Angesichts der Länge und Schwierigkeit des Namens VBT sind 87% korrekter Antworten ein relativ hohes Ergebnis. Allerdings sei zu bedenken, dass einige Personen den Namen unmittelbar vor der Befragung bzw. während der Antwortgabe auch auf einer der Dekorations-Fähnchen und ausliegenden Flyer gelesen haben könnten und somit den korrekten Namen nennen konnten. Alternative Bezeichnungen für die VBT waren "Bavaria Tyrolensis", "Bavariaweg", "Bavarien Tyrol", "Tirolia", "Tiroler" oder "Tyrolensis".

Eine aufschlussreiche Information lieferte auch die abschließende Teilfrage "Ist Ihnen bewusst, dass Sie auf dem Radfernweg Via Bavarica Tyrolensis unterwegs sind?", welche sich an Personen richtete, die entweder zu Beginn der Frage Nr. 19 bereits angaben, den Namen des Fahrradweges nicht zu kennen oder an diejenigen Personen, welche nicht die VBT als Namen

des Fahrradweges genannt hatten. Diese Frage wurde insgesamt an 260 Personen gestellt, von denen 111 Personen mit "Ja" antworteten, 149 Personen jedoch mit "Nein".

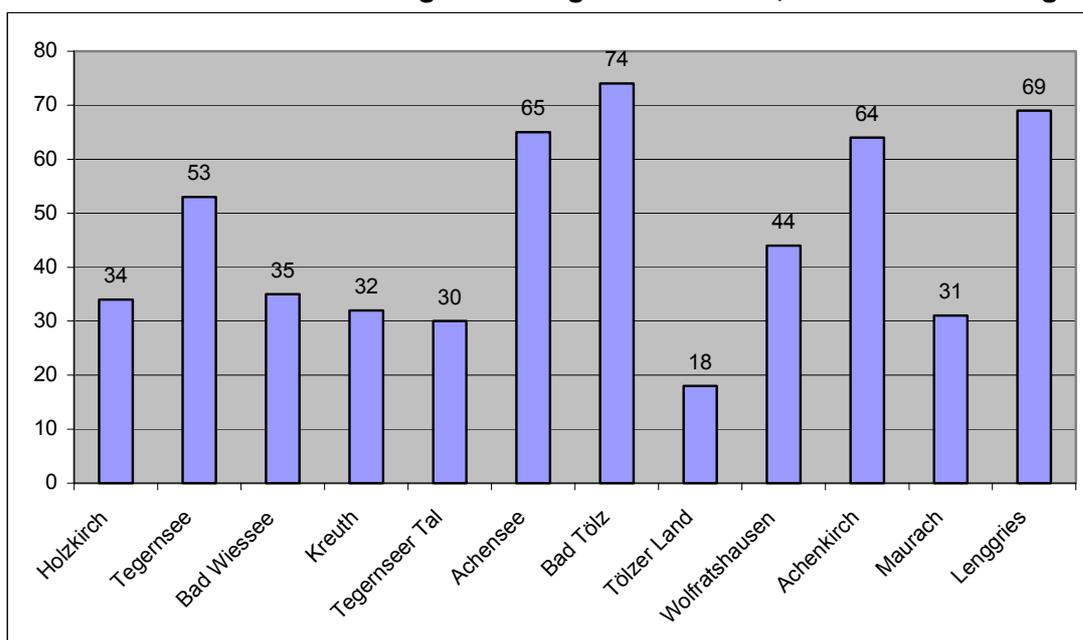
Somit ergibt sich als Endergebnis, dass von 323 befragten Personen 149 Radfahrer, also 46%, noch nie etwas von der VBT gehört haben, was ein sehr hohes und negatives Ergebnis darstellt. Dies macht deutlich, dass die Vermarktung des Radweges "Via Bavarica Tyrolensis" durch die Tourismusverbände noch intensiviert werden muss.

*Zur Frage: Können Sie uns einige Orte/Regionen nennen, die an der VBT liegen?*

Diese Frage erlaubte Mehrfachnennungen, welche die befragten Personen aus eigener Erinnerung geben sollten. Bei der Befragung lag das Interesse auf zwölf Orten bzw. Regionen, welche bei einer Nennung vermerkt wurden. Hierbei handelte es sich um Orte/Regionen im Umfeld des Tölzer Landes, des Tegernsees und des Achensees. Der nördliche Teilabschnitt der Via Bavarica wurde weitestgehend ausgespart, was sich auch daran zeigt, dass München nicht als Antwortmöglichkeit inkludiert war. Dies hängt damit zusammen, dass die Frage auf Wunsch der drei Tourismusverbände Achensee, Tölzer Land und Bayerisches Oberland, welche die VBT finanzieren, in den Fragebogen aufgenommen wurde und sich die Stadt München bekanntlich nicht an dem Projekt der VBT beteiligt.

Die Frage wurde an insgesamt 172 Personen gestellt, da die 149 Personen, welche sich nicht darüber bewusst waren, auf der VBT unterwegs zu sein ausgespart wurden. Das Ergebnis sieht folgendermaßen aus:

**Abb. 50: "Können Sie uns einige Orte/Regionen nennen, die an der VBT liegen?"**



Quelle: Eigene Erhebung

Der Spitzenreiter der bekannten Orte/Regionen ist somit eindeutig Bad Tölz mit 74 Nennungen, wobei bedacht werden muss, dass München als oft gegebene Antwort nicht erfasst wurde. Auf dem zweiten Platz folgt der südlich von Bad Tölz gelegene Ort Lenggries mit 69 Antworten, auf dem dritten und vierten Platz der Achensee mit 65 Nennungen und Achenkirch mit 64 Nennungen. Auf dem fünften Platz folgt der Tegernsee mit 53 Nennungen, bevor sich die übrigen Orte/Regionen mit ähnlich vielen Nennungen vor allem im 30er-Bereich befinden. Die häufige Nennung der beiden Seen Achensee und Tegernsee zeigt, dass sich bei Radfahrern naturräumliche Besonderheiten anscheinend stark in der Erinnerung verankern bzw. als Orientierungs- und Zielpunkte während der Fahrradtour von Bedeutung sein können. Interessant wäre hierfür die Anzahl der Nennungen des Sylvensteinstausees gewesen, welche jedoch nicht in die Wertung einbezogen war.

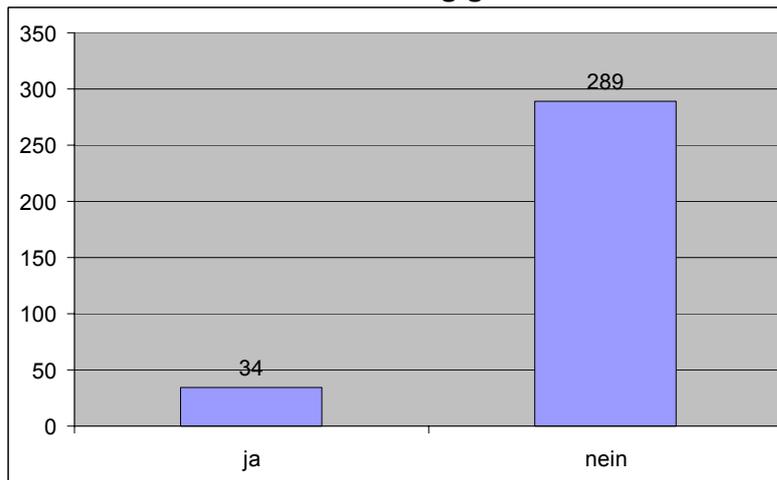
Das Schlusslicht der bekannten Orte/Regionen bildet mit deutlichem Abstand das Tölzer Land mit nur 18 Nennungen, an vorletzter Stelle liegt das Tegernseer Tal mit 30 Nennungen. Regionen bzw. Namen von Regionen scheinen den Radfahrern somit am wenigsten bekannt zu sein bzw. werden von Ortsbezeichnungen oder markanten Seen in den Hintergrund gedrängt.

*Zur Frage: Ist für die die VBT ein Teilstück einer mehrtägigen Reise?*

Die zunächst geschlossene Frage ließ lediglich „ja“ oder „nein“ als Antwort zu. Abbildung 51 zeigt, dass die absolute Mehrheit der Befragten – maximal 289 Radfahrer - eine Eintägige Tour gefahren ist. Das Ergebnis der Fahrer einer mehrtägigen Reise zeigt exakt die Zahl der Radreisenden an, nämlich 34. Grund dafür ist, dass in der SPSS-Datei der Fragebogenauswertung mehrere fehlerhafte Angaben gemacht sind. So wären ohne diese Berichtigung nur 22 Radfahrer mehrere Tage unterwegs, was aber bei Radreisenden unlogisch ist. Wahrscheinlich sind diese Angaben nicht mehr nachvollziehbar, da sie durch unterschiedliche Befragungssituationen begründet werden können. (z.B. keine Angabe, wenn vorher bereits „Tagesausflügler vom Urlaubs- oder Wohnort angegeben wurde). Die Analyse mit einer Häufigkeitstabelle ergibt 131 fehlende Fälle.

Man kann also folgenden Trend festhalten: Auf der Via Bavarica Tyrolensis begegnet man wesentlich mehr Tagesausflüglern – sowohl vom Wohn- als auch vom Urlaubsort aus. Tourenfahrer sind äußerst selten anzutreffen.

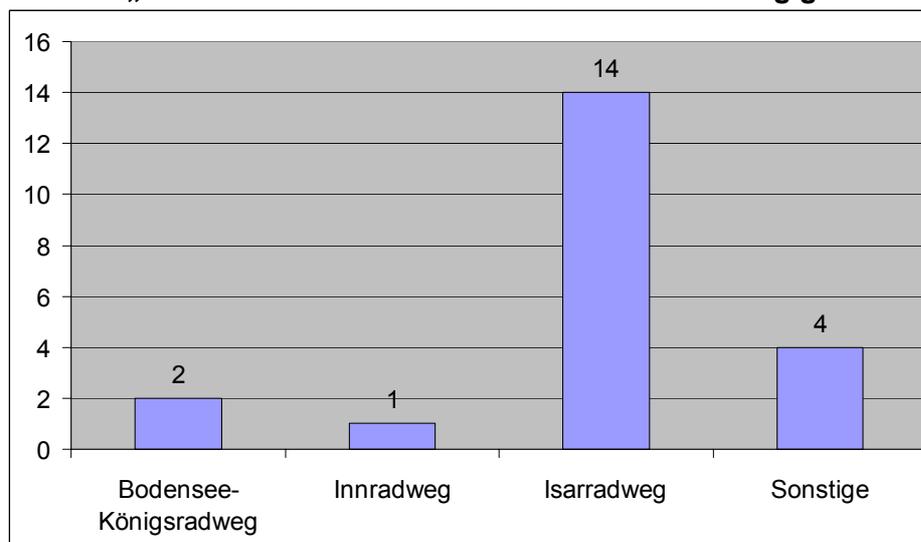
**Abb. 51: Teilstück einer mehrtägigen Reise**



Quelle: Eigene Erhebung

Der zweite Teil der Frage beschäftigt sich damit, welche Teilstücke bzw. welche Radrouten sonst noch befahren werden (Abbildung 52). Auffällig ist die häufigste Nennung: der Isarradweg. Die hohe Zahl der Radler aus München und Umgebung lassen auf diese Zahlen schließen, ebenso wie die Bekanntheit und die ansprechende Streckenführung der Route. Nachfolgende Frage erklärt diesen Umstand genauer. Unter „sonstige“ sind zweimal Alpenüberquerungen bis Riva bzw. Verona oder das Inntal als Ziel genannt. Die Summe der genannten Routen (21) reicht nicht an die Zahl der mehrtägig Fahrenden heran. Auch hier ist eine hohe Zahl an fehlenden Fällen zu vermerken, was vielleicht dadurch begründet werden kann, dass einige zum Zeitpunkt der Befragung noch nicht genau wussten, wie weit und lange die Reise weiter gehen wird. Das Buchungsverhalten für die Unterkünfte könnte diese These belegen, denn die Mehrheit sucht sich erst auf der Reise die Quartiere aus.

**Abb. 52: „Welche Routen befahren Sie auf Ihrer mehrtägigen Reise?“**



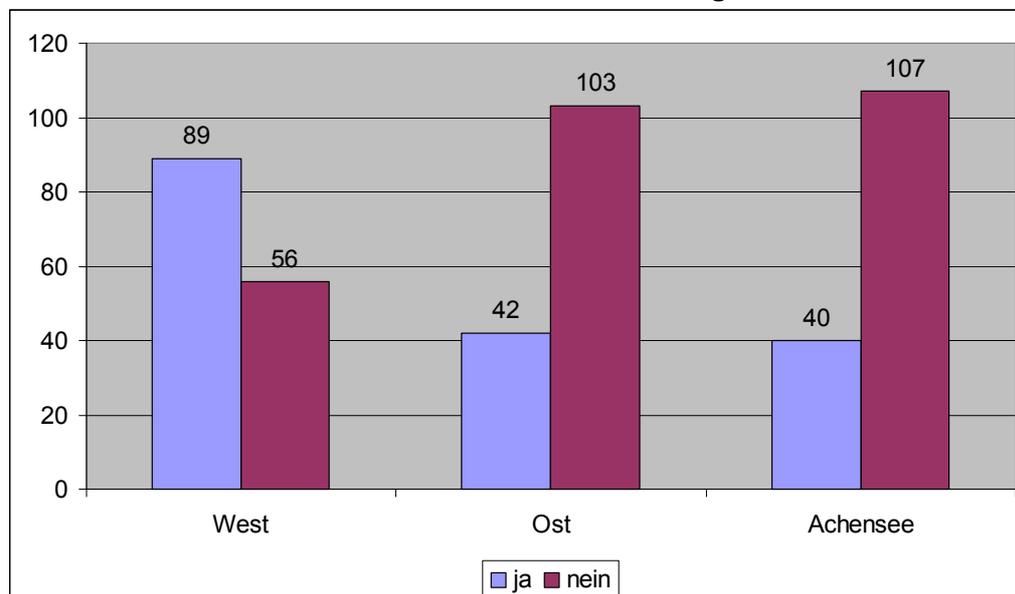
Quelle: Eigene Erhebung

*Zur Frage: Welche Streckenabschnitte der VBT sind Sie schon abgefahren?*

Bei dieser Frage waren mehrere Antworten möglich: die Westroute, die Ostroute, die Strecke am Achensee ins Inntal und/oder „sonstiges“. Letzterer Punkt ließ aber aufgrund von Eingabevorgaben im SPSS und eines divergierenden Antwortverhaltens keine Auswertung zu. Abbildung 12 zeigt dabei sehr deutlich, dass die Westroute am beliebtesten ist, die Strecke Achensee hingegen am wenigsten befahren wurde. Die Ursachen können hier zum einen in der Streckenführung liegen, da die Strecke am Achensee eine sehr schwierige ist (z.B. Schotterwege um den Sylvensteinstausee herum, die Steigung, fahren auf einer sehr engen Transitstraße...) und daher am wenigsten familien- und seniorenfreundlich sind.

Für die starke Befahrung der Westroute spricht eine hohe Tagesausflüglerzahl aus München. Die Strecke führt durch die Isarauen (ansprechend, naturnah), in der auch einige Biergärten zu finden sind. Sie ist als Isarradweg bekannt und daher hat sie auch einen hohen Wiedererkennungswert in der Bevölkerung. Dass die Ostroute diesen nicht hat könnte die geringe Frequentierung erklären, denn die Streckenführung ist ebenso flach und naturnah und damit eigentlich für die Radfahrer aus München geeignet. Mit der Kugleralm (Ausfluglokal) als Ziel ist auch sie für die Tagesausflügler aus der Großstadt interessant.

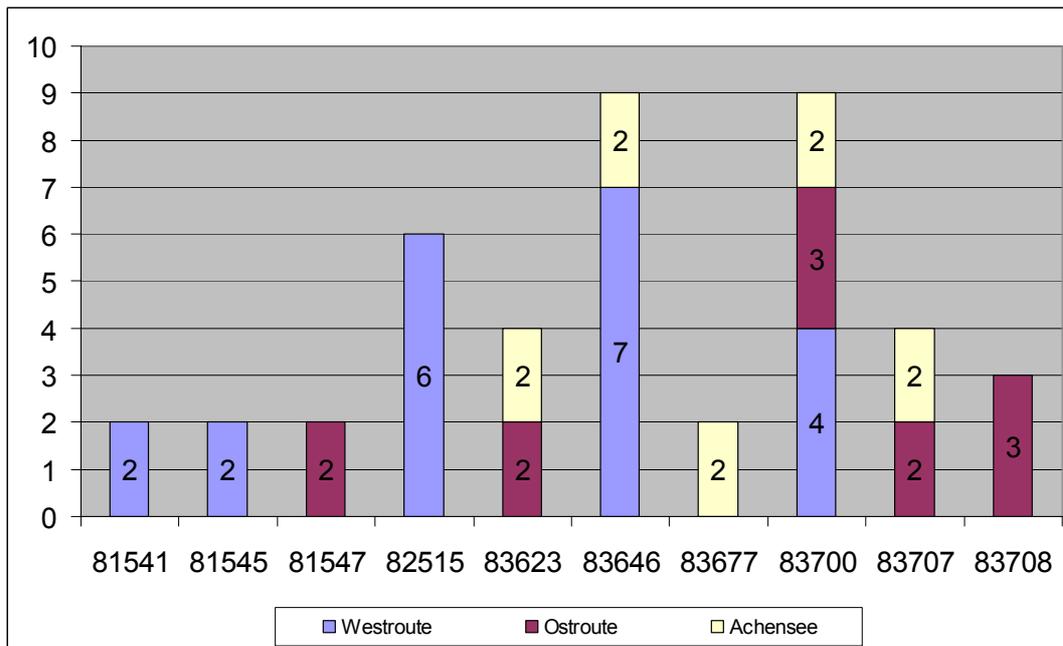
**Abb. 53: „Welche Teilabschnitte sind Sie schon abgefahren?“**



Quelle: Eigene Erhebung

Um diesen Vermutungen nachzugehen, ist eine Auswertung der Herkunft der Fahrer auf den jeweiligen Routen interessant. Bei folgenden Graphiken wurden aus Übersichtlichkeitsgründen lediglich die Top-5-Postleitzahlen eingetragen. Eine grobe Richtung ist jedoch aus der Gesamtheit der Postleitzahlen zu erkennen.

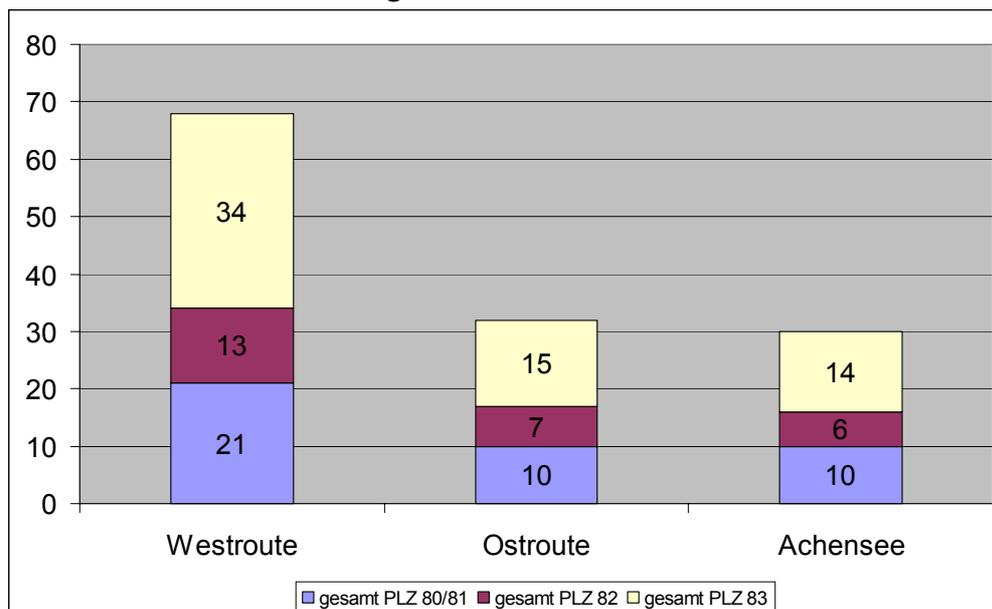
**Abb. 54: Herkunft der Fahrer nach Route und Postleitzahlen**



Quelle: Eigene Erhebung

Die Postleitzahl 83700, die Fahrer auf allen Routen aufweist, ist die der Stadt Rottach-Egern. Ansonsten ist festzuhalten, dass die Ostroute hauptsächlich von Fahrern aus dem Postleitzahlenbereich befahren wird, die auch an dieser liegen (83623, 83700, 83707, 83708), die Westroute hauptsächlich Münchner oder aber auch auffällig viel von Einwohnern Bad Tölz (Postleitzahl 83646) Wolfratshausens (Postleitzahl 82515) befahren wird. Ob diese Erscheinungen darauf begründet werden können, dass es sich dabei um Städte handelt, ist möglich.

**Abb. 55: Gesamte Verteilung der Fahrer aus dem Postleitzahlenbereich 8**



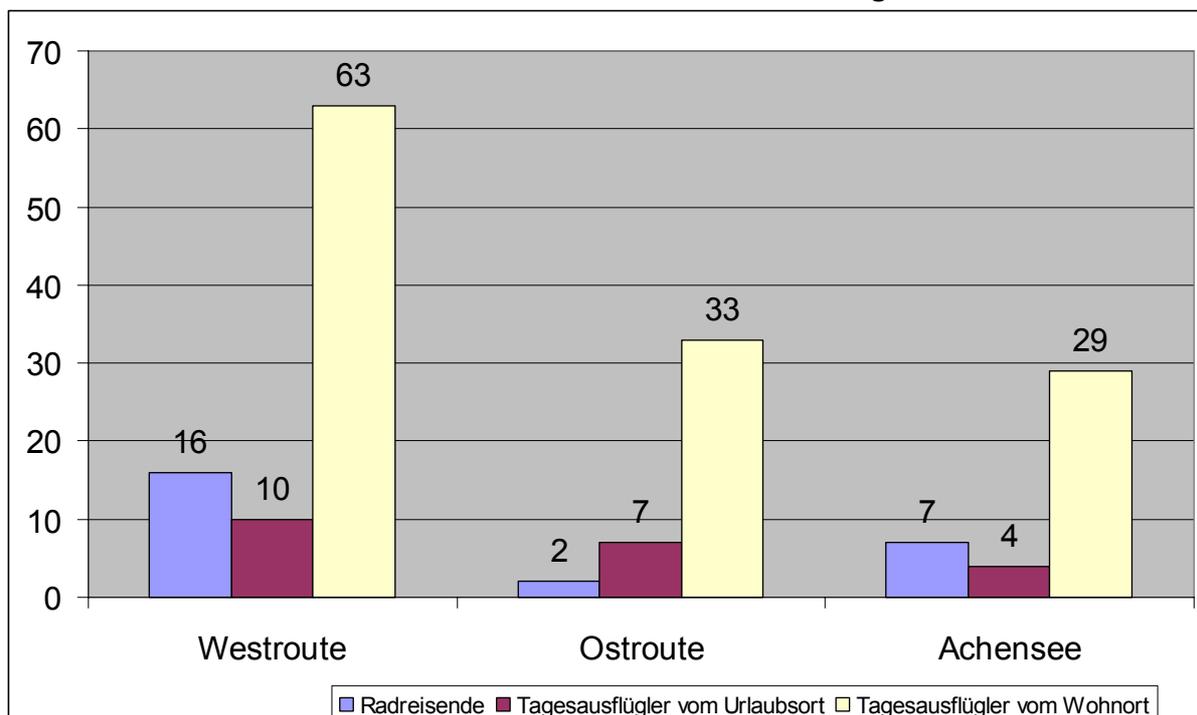
Quelle: Eigene Erhebung

Aus Abbildung 54 lässt sich schließen, dass die Radfahrer aus dem Postleitzahlenbereich 83 auf der Via Bavarica Tyrolensis die große Mehrheit stellen. Aus bereits genannten Gründen frequentieren die Münchner (Postleitzahlenbereich 80/81) die Westroute sehr stark.

Daneben fahren Radler aus dem Postleitzahlenbereich 9 die Ostroute häufiger ab (7 Nennungen hier, Achenseeroute 1) und Fahrer aus dem Bereich 84-89 tendieren zur Westroute hin (6 Nennungen). Weitere Nennungen aus anderen Postleitzahlenbereichen sind nur vereinzelt gefallen. Insgesamt sind aus den Bereich 2-7 für alle drei Streckenabschnitte 14 Nennungen gefallen.

Weiterhin interessant ist dabei zu wissen, welche Art Radfahrer nun welchen Streckenabschnitt bevorzugt. Dass die große Mehrheit dabei Tagesausflügler vom Wohnort sind, ist ja bereits geklärt und daher ist es auch nicht verwunderlich, dass Abbildung 56 genau das widerspiegelt. Ebenso die klare Mehrheit aller Radfahrerarten auf der Westroute ist hier noch einmal deutlich zu sehen. Auffällig ist hier, dass die Tagesausflügler vom Urlaubsort doch eine eher geringe Zahl ausmachen.

**Abb. 56: Welche Art der Fahrradtour wird auf welcher Strecke gefahren?**



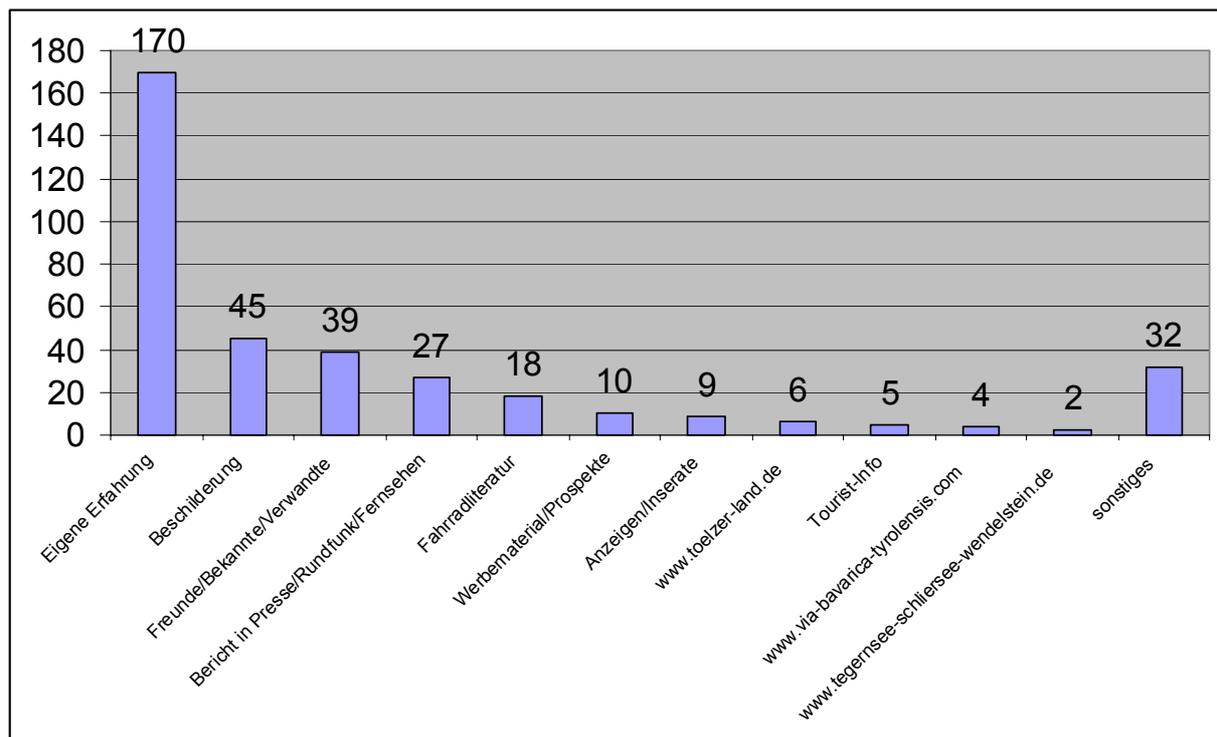
Quelle: Eigene Erhebung

*Zur Frage: Wodurch sind Sie auf die touristische Radstrecke aufmerksam geworden?*

Für die Auftraggeber dieser Studie ist es besonders wichtig zu wissen, warum die Radfahrer überhaupt auf der Via Bavarica Tyrolensis eine Tour machen – sprich wie sie auf die

Radstrecke aufmerksam wurden. Die Frage ließ mehrere Antworten zu. Auch hier wird die Antwortmöglichkeit „sonstige“ nicht weiter aufgeschlüsselt. Abbildung 57 zeigt, dass an erster Stelle klar die Informationsbeschaffung durch die eigene Erfahrung steht. Das ist eigentlich nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, dass die Mehrheit der Radler Tagesausflügler vom Wohnort ausmachen. Auf Platz zwei der genannten Punkte liegt die Beschilderung. Auch hier verlassen sich die Ausflugsradfahrer auf die Erfahrung, die auf der Strecke gemacht werden kann und verzichten auf Informationsmaterial, wie Karten oder Broschüren. Die Empfehlungen von Freunden, Bekannten oder Verwandten lässt ebenso auf die hohe Zahl der Tagesausflügler vom Wohnort schließen: der Radweg spricht sich in einem Netzwerk vor Ort herum. Die Medien (Presse, Rundfunk, Anzeigen etc.) tun ihr übriges, allerdings liegt hier ein größerer Einzugsbereich vor. „Touristinformation“ wurde lediglich fünfmal genannt (zweimal Pertisau, Rottach-Egern, Tegernsee, Fügen). Ein denkbar geringes Ergebnis weisen die Internetseiten sowohl von der Radstrecke selbst als auch die der Tourismusverbände auf. Hier müsste ein gezieltes Marketing oder eine bessere Platzierung von Links auf den Seiten realisiert werden.

**Abb. 57: Aufmerksamkeit auf die Radstrecke**



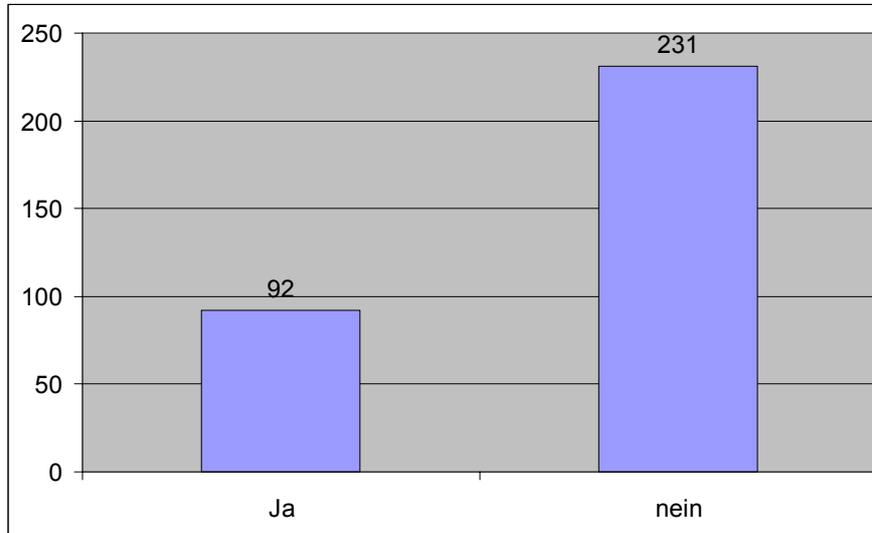
Quelle: Eigene Erhebung

*Zur Frage: Sind Sie zum ersten Mal auf dieser Radstrecke unterwegs?*

Zunächst ließ die Frage nur „ja“ oder „nein“ als Antwort zu. Laut Abbildung 58 gaben 231 Radfahrer an, dass sie vorher bereits auf der VBT unterwegs waren, 92 befahren sie zum ersten Mal. Auf der Suche nach möglichen Erklärungen hierfür stößt man sofort wieder auf die

Tatsache, dass die Mehrheit der Radler Tagesausflügler vom Wohnort sind. Das bedeutet, dass sie auch viel öfter die Möglichkeit haben, auf derselben Radstrecke zu fahren.

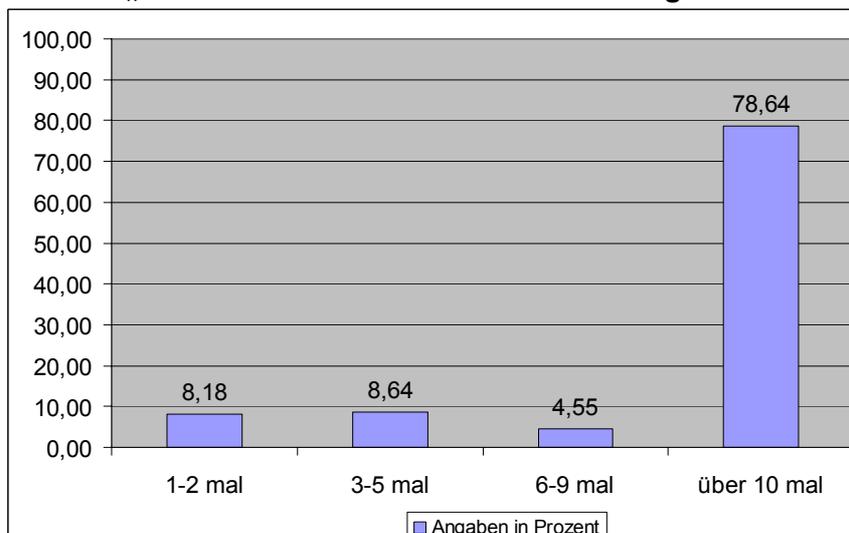
**Abbildung 58: „Sind Sie zum ersten Mal auf dieser Radstrecke unterwegs?“**



Quelle: Eigene Erhebung

Im zweiten Teil der Frage geht es darum, wie häufig die Radfahrer, die angeben, schon mehrmals auf der VBT gefahren zu sein, sie frequentieren. Die Angaben sind dieses Mal in Prozent gemacht worden, da fehlende Fälle in der Auswertung vorkamen, jedoch kann man die Werte für eine Gesamtheit von 220 Fällen durchaus auf die Grundgesamtheit von 323 übertragen. Abbildung 59 sagt aus, dass die Mehrheit der Radfahrer bereits mehr als zehnmals auf der Via Bavarica Tyrolensis unterwegs war. Dass auch hier wieder die hohe Frequenz der Bewohner an der Strecke als Hauptgrund zu nennen ist, erklärt sich mittlerweile von selbst.

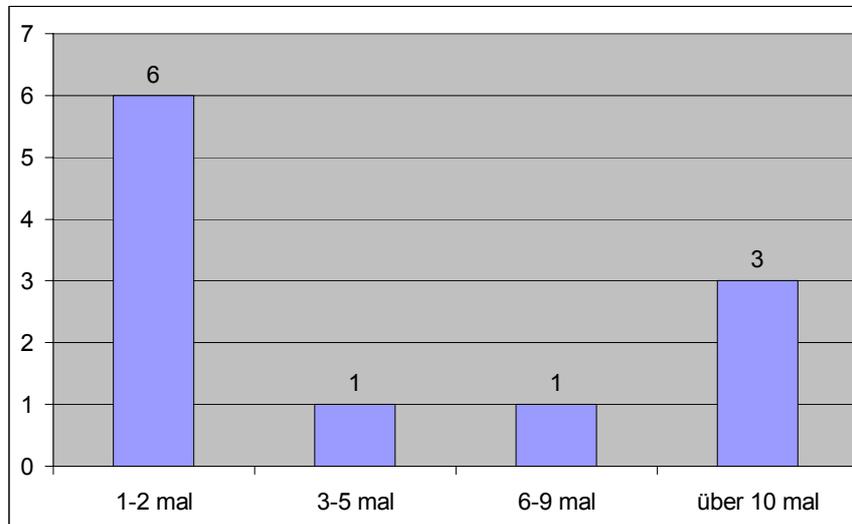
**Abb. 59: „Wie oft waren Sie hier schon unterwegs?“**



Quelle: Eigene Erhebung

Weiterhin gilt es zu klären, wie viele der Radreisenden bereits mehrmals auf der VBT gefahren sind. Für die Auftraggeber ist diese Untersuchung möglicherweise von Bedeutung, da eine Entscheidung für oder gegen so ein Zielgruppenmarketing getroffen werden muss.

**Abb. 60: Zahl der wiederholt fahrenden Radreisenden auf der VBT**



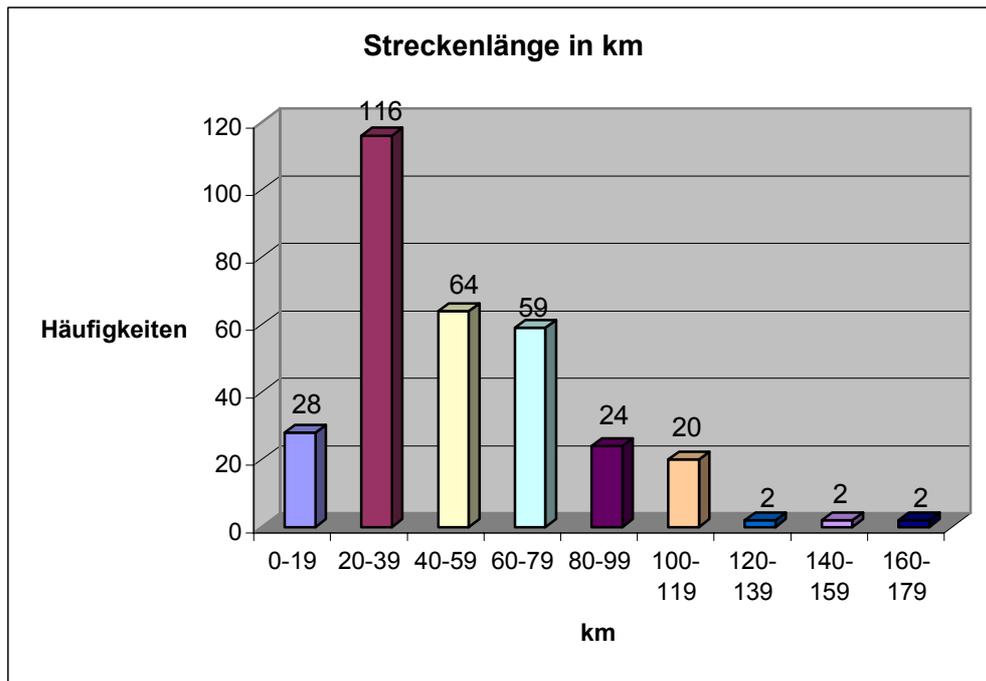
Quelle: Eigene Erhebung

Dabei ist zunächst einmal festzustellen, dass lediglich elf Radreisende die VBT bereits befahren haben. Davon sind die meisten erst ein- bis zwei Mal auf ihr unterwegs. Nur drei haben sie über zehn Mal befahren.

*Zur Frage: Wie lang sind die Tagesetappen Ihrer Radtour?*

Diese Frage ließ freie Antworten zu. Zur Auswertung wurden die unterschiedlichen Streckenlängen in Teilbereiche von je 19 km untergliedert. Dabei ist die meist genannte Streckenlänge mit Abstand der Bereich zwischen 20 bis 39 km mit 116 Nennungen (gesamt 317 Nennungen). Dahinter folgen die Bereiche zwischen 40 bis 59 und 60 bis 79 mit jeweils 64 bzw. 59 Nennungen. Damit lässt sich feststellen, dass die knappe Mehrzahl der Befragten eher einen kürzeren Ausflug macht als größere Strecken zurückzulegen (vgl. Abb. 61 und Tab. 4).

**Abb. 61: Streckenlänge in km**



Quelle: Eigene Erhebung

**Tab. 5: Streckenlänge in km und Anzahl der Nennungen**

km	Nennungen
0-19	28
20-39	116
40-59	64
60-79	59
80-99	24
100-119	20
120-139	2
140-159	2
160-179	2
<b>Summe</b>	<b>317</b>

Quelle: Eigene Erhebung

**Tab. 6: Art der Fahrradtour - Streckenlänge**

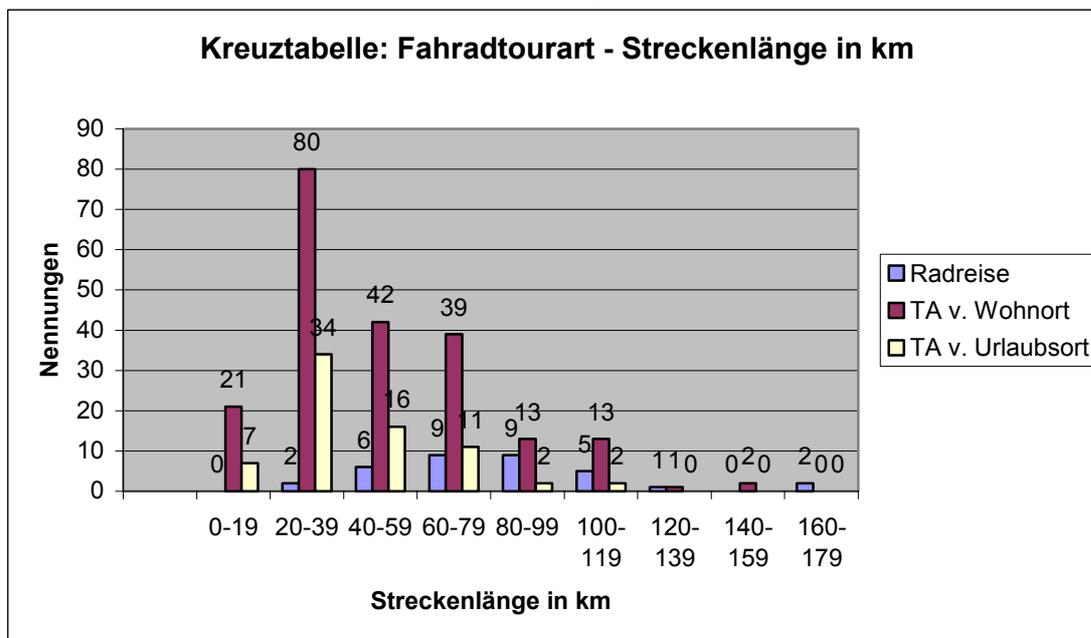
km	Radreise	TA v. Wohnort	TA v. Urlaubsort	Gesamt
0-19	0	21	7	28
20-39	2	80	34	116
40-59	6	42	16	64
60-79	9	39	11	59
80-99	9	13	2	24
100-119	5	13	2	20
120-139	1	1	0	2
140-159	0	2	0	2
160-179	2	0	0	2
<b>Summe</b>				<b>317</b>

Quelle: Eigene Erhebung

Kreuzt man die gruppierte Streckenlänge mit der Fahrradtourart so fällt auf, dass die längste Etappe von Radreisenden unternommen wird. Tagesausflügler vom Wohnort unternemen

dagegen eher Strecken zwischen 20-39 km. Die andere Hälfte teilt sich die Touren zwischen 40-59 und 60-79 km. Ähnliche Streckenlängen unternehmen auch die Tagesausflügler vom Urlaubsort, wobei diese in der Auswertung zahlenmäßig geringer vertreten sind. Radreisende hingegen fahren in der Regel deutlich längere Strecken. Hier entfielen die meisten Nennungen auf die Streckenlängen 60-79 km und 80-99 km und sowie darüber hinaus (vgl. Abb. 62).

**Abb. 62: Art der Fahrradtour - Streckenlänge**



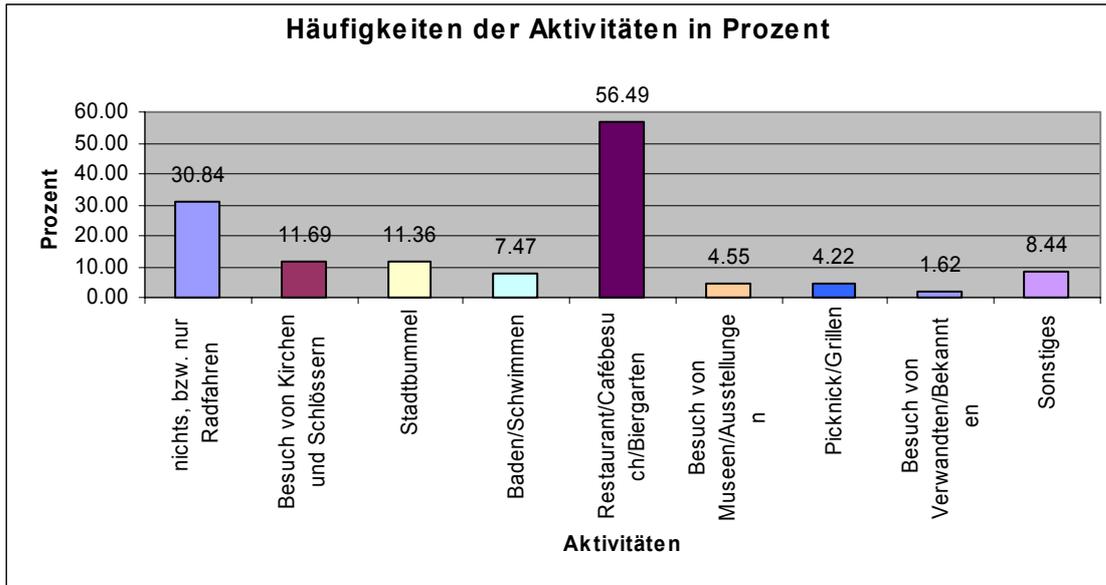
Quelle: Eigene Erhebung

Zur Frage: Was haben Sie während Ihrer Radtour neben dem Radfahren alles unternommen bzw. werden Sie noch unternehmen? (Mehrfachnennungen möglich!)

Zu dieser Frage waren 9 Antwortmöglichkeiten vorgegeben wobei die Antwort „Sonstiges“ frei wahr. Die Antwortmöglichkeiten sind: nichts, bzw. nur Radfahren; Besuch von Kirchen und Schlössern; Stadtbummel; Baden/Schwimmen; Restaurant/Cafébesuch/Biergarten; Besuch von Museen/Ausstellungen; Picknick/Grillen; Besuch von Verwandten/Bekanntem und Sonstiges. Die Antworten wurden mit Frage 17 (Mit wem sind Sie unterwegs?) gekreuzt. Als Ergebnis erhielten wir die verschiedenen Reisegruppierungen und ihre bevorzugten Aktivitäten.

Die Häufigsten Nennungen entfielen auf den Restaurant-, Café-, oder Biergartenbesuch gefolgt von nichts, bzw. nur Radfahren. Als dritthäufigste Aktivität kann der Besuch von Kirchen und Schlössern und der Stadtbummel ausgemacht werden (vgl. Abb. 63)

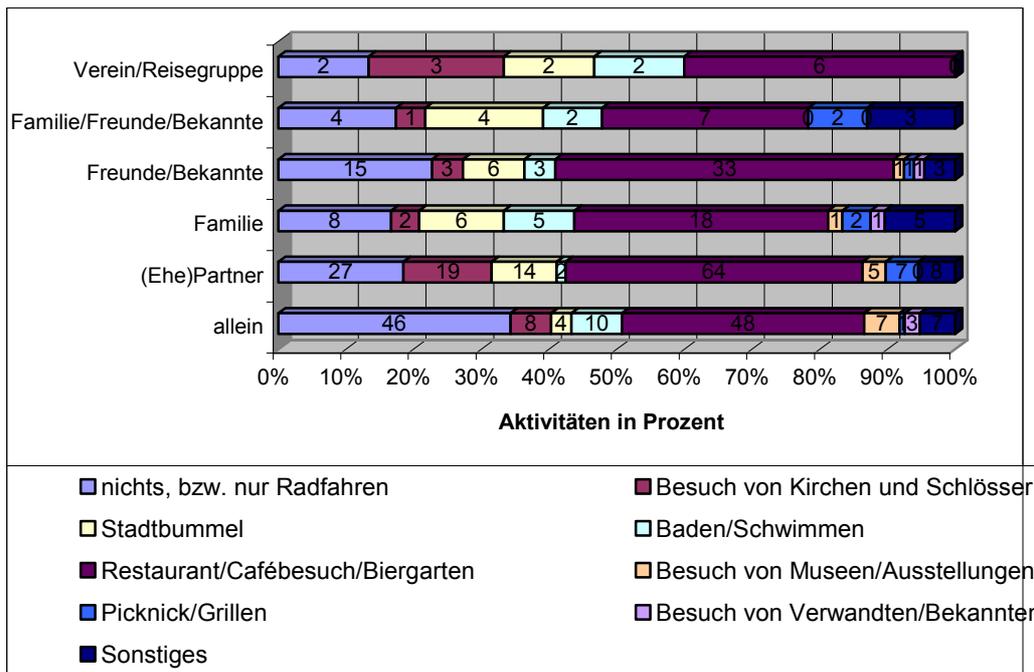
**Abb. 63: Häufigkeiten der Aktivitäten in Prozent**



Quelle: Eigene Erhebung

Bei der Auswertung fiel auf, dass Alleinreisende überwiegend nichts, bzw. nur Radfahren machen oder sich einen Restaurant-, Café-, oder Biergartenbesuch gönnen. Differenzierter stellt sich das Bild bei den anderen Reisegruppierungen dar. Zwar überwiegt bei allen Reisegruppierungen der Restaurant-, Café-, oder Biergartenbesuch gefolgt von nichts, bzw. nur Radfahren, doch kommen die anderen Aktivitäten mehr zur Geltung als bei den Alleinreisenden. Das differenzierteste Bild gaben die Vereine und Reisegruppen. Hier waren die Aktivitäten neben dem Restaurant-, Café-, oder Biergartenbesuch relativ gleich verteilt.

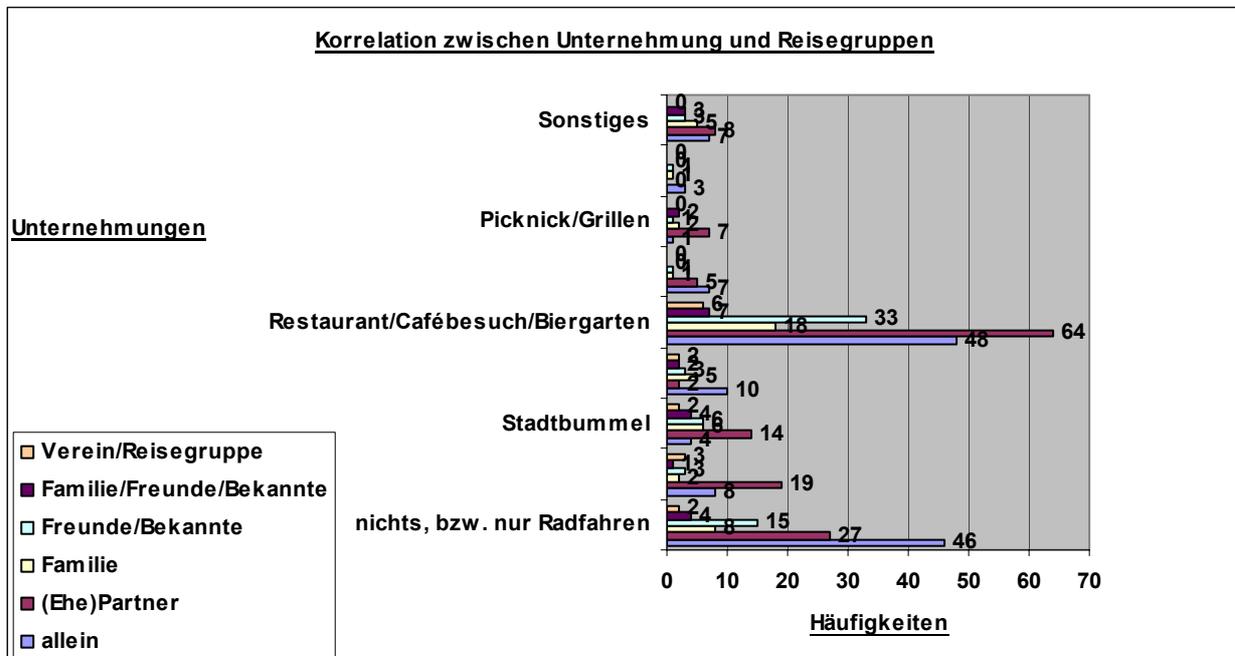
**Abb. 64: Aktivitäten in Prozent**



Quelle: Eigene Erhebung

Bei dieser Analyse der Aktivitäten spielte das Wetter vor Ort eine nicht unbedeutende Rolle. Bei strahlendem Sonnenschein ist ein Biergartenbesuch verlockender als der besuch von Kirchen und Schlössern oder von Museen und Ausstellungen. Hinzu kommt, dass etliche Radreisenden von ihrem Wohnort aus radeln. Sie kennen die Umgebung und deren Sehenswürdigkeiten bereits und ziehen somit die kulinarischen Genüsse bzw. nur das Radeln vor.

**Abb. 65: Korrelation zwischen Unternehmung und Reisegruppen**



Quelle: Eigene Erhebung

*Zur Frage: Welche Orte und/ oder Sehenswürdigkeiten wollen/ haben Sie sich entlang der Strecke ansehen/ angesehen?*

Zur Auswertung dieser Frage wurden die verschiedenen Antworten zunächst gruppiert und sortiert. Dabei wurden gleiche oder ähnliche Antworten zusammengefasst. Insgesamt gab es 112 Nennungen. Die meisten Antworten entfielen auf die Orte Bad Tölz (14 Nennungen), Tegernsee (12 Nennungen), Achenkirch (8 Nennungen), Lenggries und Sylvensteinstausee (6 Nennungen), Gmund (5 Nennungen) und München (4 Nennungen) (vgl. Tab. 6). Dabei waren insgesamt Orte der Ost- und Westroute relativ gleich oft vertreten. Orte des südlichen Streckenabschnittes wurden weniger genannt, was auch auf die insgesamt geringere Anzahl der Befragungen in diesem Teilstück zurückzuführen ist.

**Tab. 7: Nennungen der Orte und Sehenswürdigkeiten**

Bad Tölz	14	Schiffstour; Achensee	2	Landshut	1
Tegernsee	10	spontan	2	Muggel (Berg bei Perlach)	1
Achenkirch	8	Beuerberg Kirche	1	Riva	1
Lenggries	6	Bozen	1	Rotwandalm	1
Sylvensteinsee	6	Brixen	1	Schloß Benedikt	1
Gmund	5	Donau	1	Schloß Reuthberg	1
München	4	Eng	1	Schloss Tegernsee	1
Achensee	3	FranzMarcMuseum	1	Steinbach	1
Bad Wiessee	3	Füssen	1	Teininger Weiher	1
Benediktbeuern	3	Graswang	1	Trento	1
Kreuth	3	Innsbruck	1	Unterhaching	1
Mittenwald	3	Isarauen	1	Verona	1
Pertisau	3	Jenbach	1	Walchzell	1
"Kleines Kairo"	2	Kaltenbrunn	1	Weißach	1
Natur; Flora&Fauna	2	Karwendelgebirge	1	Wiesing	1
Maurach	2				
Rottach-Egern	2	Klöster Schäflarn	1	Summe gesamt	112

Quelle: Eigene Erhebung

*Zur Frage: Handelt es sich bei dieser Radtour um Ihren Hauptjahresurlaub?*

Von den 44 Befragten, die angaben einen Radreise (mit mindestens einer Übernachtung) durchzuführen, gaben 7 Personen an, dass es ihr Hauptjahresurlaub sei (vgl. Tab. 7).

**Tab. 8: Hauptjahresurlaub**

Ist diese Radtour Ihr Hauptjahresurlaub?			
		Häufigkeit	Prozent
Gültig	ja	7	2,17
	nein	37	11,46
	Gesamt	44	13,62
Fehlend		279	86,38
Gesamt		323	100,00

Quelle: Eigene Erhebung

Beim kreuzen der Fahrradtourart mit dem Urlaubstyp erhält man verschiedene Ergebnisse. So ist für 5 Befragte die Radreise der Hauptjahresurlaub, für 29 Befragte nicht. Zwei Befragte die

einen Tagesausflug vom Urlaubsort durchführten gaben an, dass es ihr Haupturlaub sei, 7 verneinten dies (vgl. Tab. 8).

**Tab. 9: Art der Fahrradtour - Ist diese Radtour Ihr Hauptjahresurlaub?**

		Ist diese Radtour Ihr Hauptjahresurlaub?		Total
		ja	nein	
Art der Fahrradtour	Radreise	5	29	34
	Tagesausflug vom Wohnort	0	1	1
	Tagesausflug vom Urlaubsort	2	7	9
Total		7	37	44

Quelle: Eigene Erhebung

*Zur Frage: Handelt es sich bei Ihrer Radreise um eine (Pauschalreise)/ durch einen Veranstalter (Reiseveranstalter/ Vereine) organisierte Radtour?*

Von den 44 Befragten, die angaben eine Radreise zu machen, gab eine Person an, eine organisierte Radtour durchzuführen. Diese wurde vom österreichischen Veranstalter Eurobike organisiert (vgl. Tab. 9).

**Tab. 10: Pauschalreise**

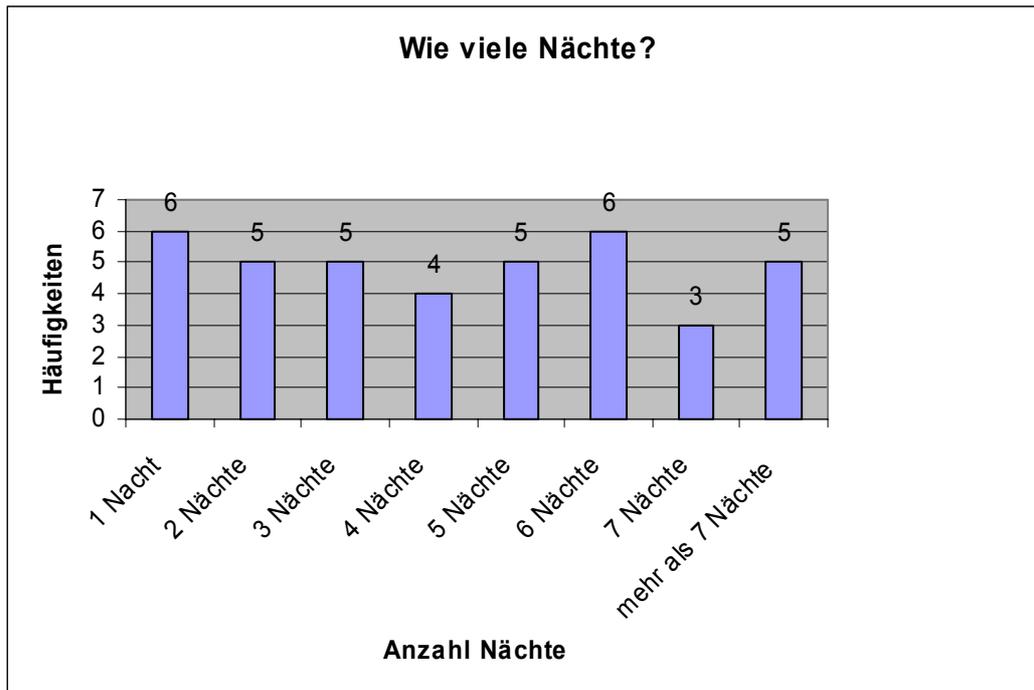
Pauschalreise?			
		Häufigkeit	Prozent
Gültig	ja	1	0,31
	nein	43	13,31
	Gesamt	44	13,62
Fehlend		279	86,38
Gesamt		323	100,00

Quelle: Eigene Erhebung

*Zur Frage: Wie viele Nächte verbringen sie auf Ihrer Radtour an dieser Strecke?*

Die Auswertung der Anzahl der Übernachtungen ergab eine relative Gleichverteilung. Die am häufigsten genannte Anzahl der Übernachtungen ist eine Nacht und 6 Nächte (vgl. Abb. 66).

**Abb. 66: Wie viele Nächte?**



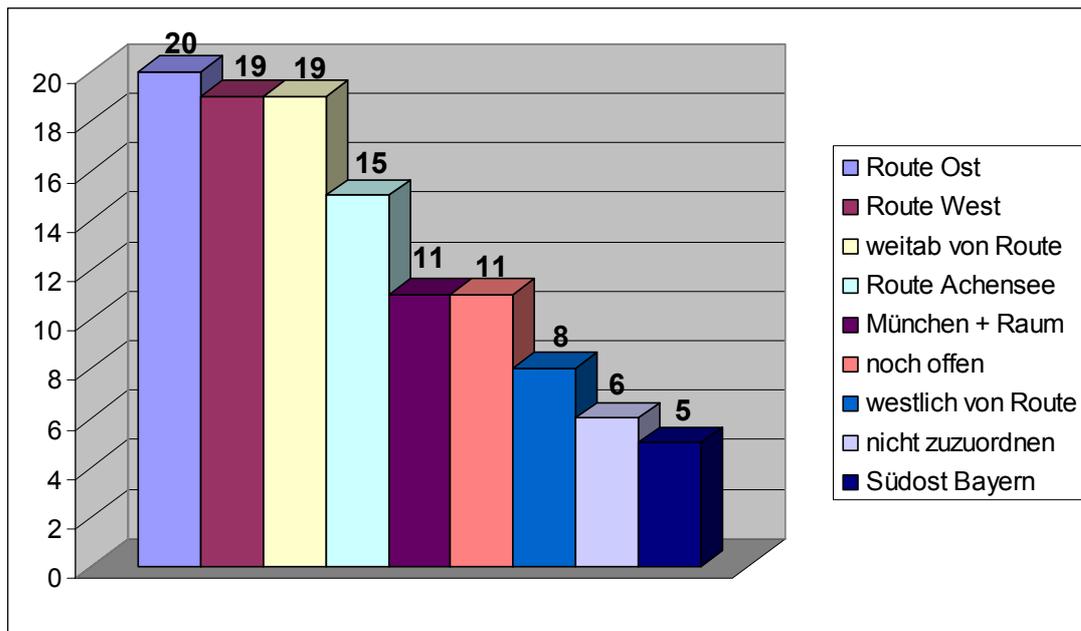
Quelle: Eigene Erhebung

*Zur Frage: In welchem Ort bzw. Orten übernachteten Sie wie lange?*

Diese Frage ließ freie Antworten zu, d.h. der Befragte hatte die Möglichkeit fünf Orte und fünfmal die Anzahl der Nächte anzugeben. Bei der SPSS Auswertung lag das Interesse hauptsächlich darin, festzustellen wo an der Strecke sich die meisten Übernachtungen konzentrieren. Nach der Korrektur einiger Rechtschreibfehler der Ortsnamen ergaben sich zusammengefasst 114 Nennungen. Es handelt sich hier um Mehrfachnennungen, da jede Person fünfmal die Ortschaft angeben konnte. Anhand dieser Nennungen ergab sich die folgende Grafik.

Da eine einzelne Nennung der Ortschaften unübersichtlich gewesen wäre, wurde zunächst eine Einteilung in neun aussagekräftigere Kategorien vorgenommen. Die Ortschaften wurden dann mit Hilfe des Falk Atlas zugeordnet. Mit 20 von 114 Nennungen fallen die meisten Übernachtungen auf die „Route Ost“, zu der Ortschaften wie Tegernsee, Bad Wiessee, Holzkirchen und Kreuth zählen. Allerdings ist die „Route Ost“ dicht gefolgt von der „Route West“ mit 19 Nennungen (Bad Tölz, Lenggries, Wolfratshausen, Pullach, etc.). Gleich viele Übernachtungen wie der „Route West“ fallen der Kategorie „weitab von der Route“ zu (Italien, Innsbruck, Salzburg, etc.). Insgesamt fünfzehn Nennungen finden sich für die „Route Achensee“, mit Achenkirch, Pertisau und z.B. Maurach.

**Abb. 67: In welchem Ort übernachteten Sie?**



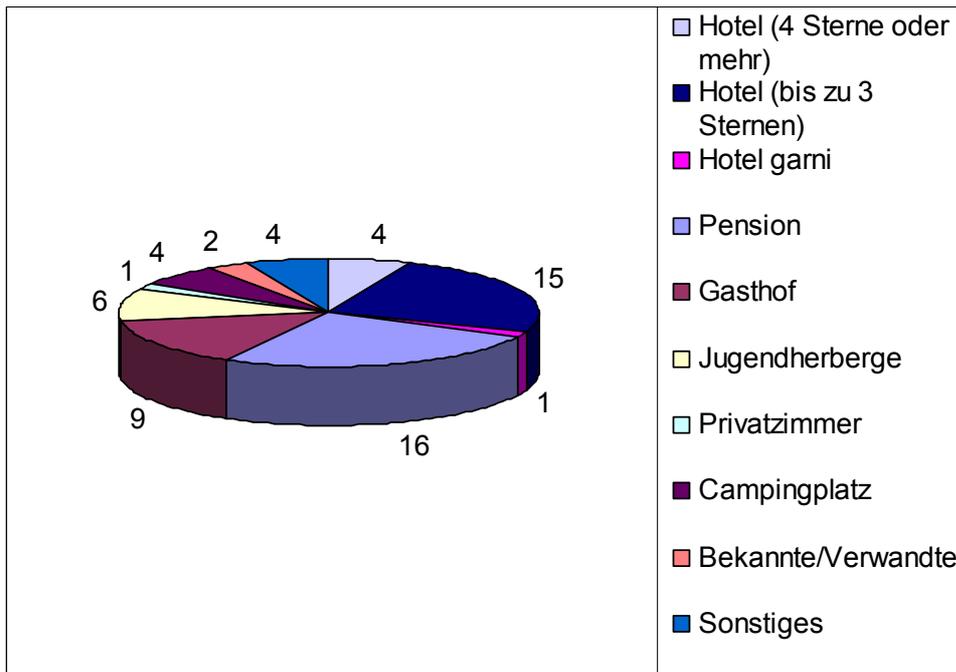
Quelle: Eigene Erhebung

Auf den Großraum München entfallen 11 Nennungen. Elf Befragte gaben an, dass ihre Übernachtungsmöglichkeit „noch offen“ sei. „Westlich von der Route“ übernachteten acht Personen (Garmisch, Benediktbeuern, Bad Kolgrub, etc.). Auch nach der Überprüfung der Rechtschreibung waren sechs Angaben „nicht zuzuordnen“. Weitere fünf Nennungen fielen grob eingeordnet auf den Raum „Südost Bayern“. Bei der Wahl der Ortschaft für eine Übernachtung spiegelt sich deutlich deren Bekanntheit, wie unter Frage 11 bereits beschrieben, wider. So kommen auf Bad Tölz, der als Spitzenreiter der bekanntesten Orte ermittelt wurde, auch bei der „Route West“ die meisten Nennungen (7 von 19), dicht gefolgt von Lenggries (5 von 19), welches als zweit bekanntester Ort ermittelt wurde.

*Zur Frage: In welcher Art Unterkunft übernachteten Sie/ bzw. werden Sie übernachten?*

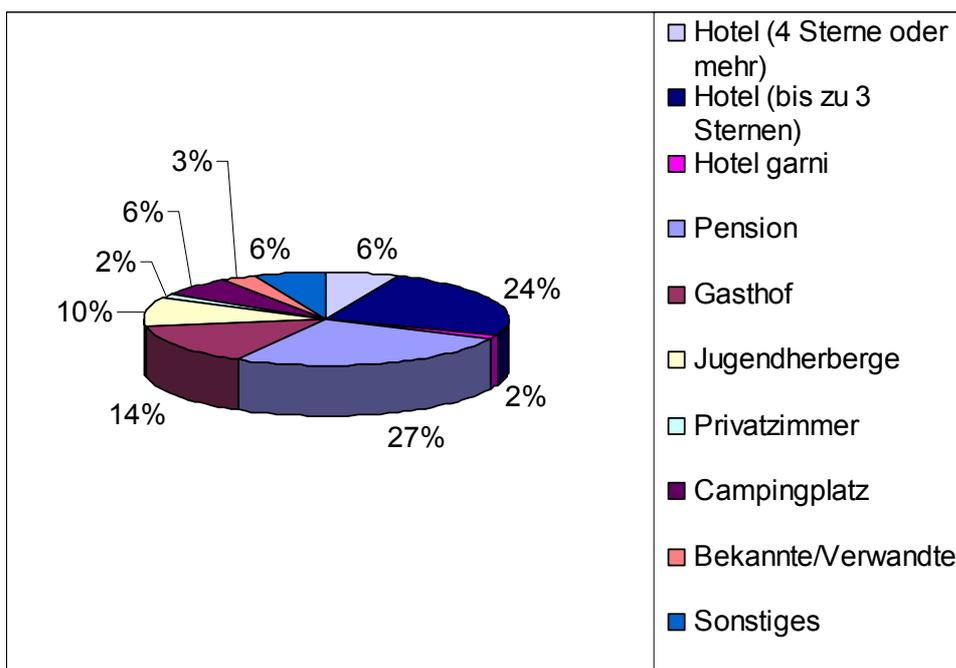
Bei dieser Frage waren Mehrfachnennungen möglich. In der SPSS-Datei konnten bis zu drei Nennungen pro Befragten angegeben werden. Zur Wahl standen Hotel (4 Sterne oder mehr), Hotel (bis zu drei Sternen), Hotel garni, Pension, Gasthof, Jugendherberge, Privatzimmer, Campingplatz, Bekannte/Verwandte oder die Angabe Sonstiges. Die SPSS Auswertung ergab insgesamt 38 Nennungen. Die Abbildung 68a gibt die absoluten Zahlen der Verteilung (insgesamt 62 Nennungen) an, während die Abbildung 68b die Ergebnisse in Prozenten darstellt. Demnach liegt die „Pension“ mit 27% bei der Wahl der Unterkünfte auf dem ersten Platz. Platz zwei belegt das „Hotel (bis zu 3 Sternen)“ mit 24%, gefolgt von „Gasthof“ (14%) und „Jugendherberge“ (10%). Den Platz fünf teilen sich „Hotel (4 Sterne oder mehr)“, die Angabe „Sonstiges“ und der „Campingplatz“ mit 6%. Bei „Bekanntem/Verwandtem“ nächtigen 3% und unter die Angabe „Privatzimmer“ und „Hotel garni“ fallen 2%.

**Abb. 68a: In welcher Art Unterkunft übernachteten Sie/ bzw. werden Sie übernachten?**



Quelle: Eigene Erhebung

**Abb. 68b: In welcher Art Unterkunft übernachteten Sie/ bzw. werden Sie übernachten?**



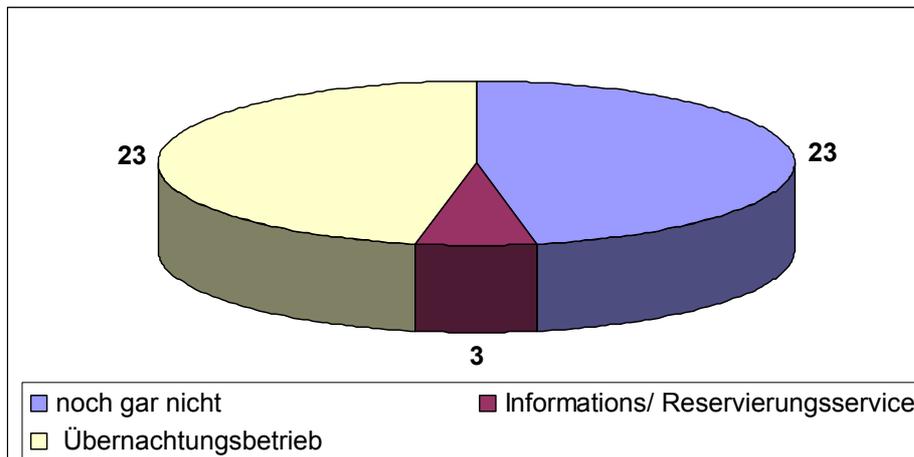
Quelle: Eigene Erhebung

*Zur Frage: Wie haben Sie Ihre Unterkunft entlang der VBT gebucht?*

Bei dieser Frage waren wiederum Mehrfachnennungen möglich. In der SPSS-Datei konnten zwei Nennungen pro Befragtem angegeben werden. Die Auswertung ergab 49 gültige Nennungen. Von 49 Nennungen wurde nur dreimal im Falle einer Übernachtung über einen Informations- und Reservierungsservice gebucht. Ganze 23 Mal wurde direkt bei dem

Übernachtungsbetrieb gebucht. Jedoch wurden ebenso ganze 23 Mal noch gar nicht vorher gebucht, was im Vergleich doch dafür spricht, dass wie bereits unter der Frage 12 erwähnt zum Zeitpunkt der Befragung einige der Befragten oft noch nicht genau festgelegt hatten, wie weit die Reise, bzw. das Teilstück der Fahrt gehen würde. Somit sucht sich ein Großteil der Fahrer erst auf der Reise oder vor Ort die Unterkünfte aus.

**Abb. 69: Wie haben Sie Ihre Unterkünfte entlang der VBT gebucht?**

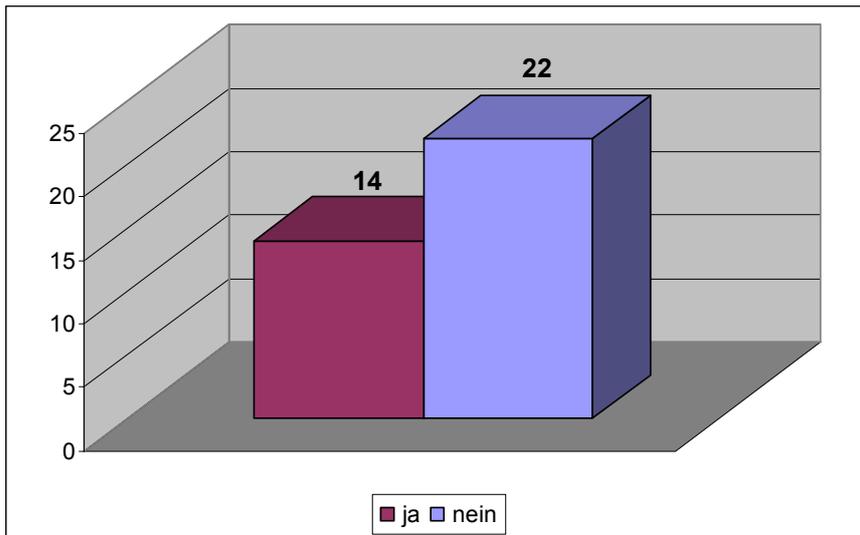


Quelle: Eigene Erhebung

*Zur Frage: Haben Sie bei Ihrer Unterkunftswahl auf fahrradfreundliche Betriebe an der VBT geachtet?*

Hier gab es zunächst die Möglichkeit mit „ja“ oder „nein“ die gestellte Frage zu beantworten. Es wurden 36 gültige Nennungen bei der Berechnung von SPSS angegeben. Allerdings stimmt diese Zahl mit den errechneten 34 Radreisenden, wie unter Frage 12 erklärt, nicht überein. Dies spricht erneut für eine fehlerhafte Auswertung der Fragebögen. Da dies jedoch schwer berichtigt werden kann und es sich nur um zwei Nennungen handelt, wird mit 36 Nennungen gerechnet, um weitere Aussagen über die Art der Unterkunftswahl treffen zu können. Von 36 Nennungen wurde also nur 14 Mal auf die Angabe von Fahrradfreundlichkeit geachtet, wie Abbildung 70a zeigt.

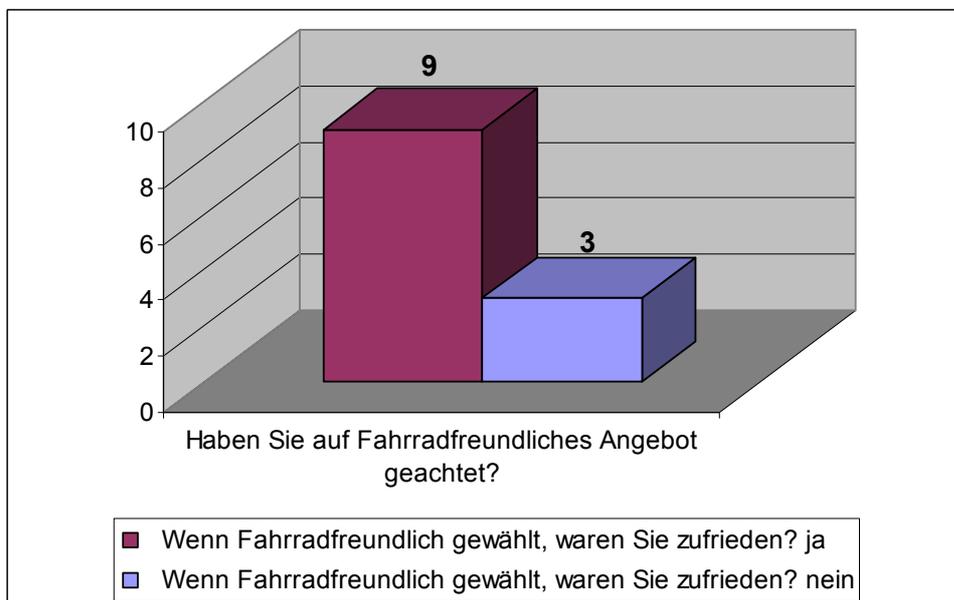
**Abb. 70a: Haben Sie bei Ihrer Unterkunftswahl auf fahrradfreundliche Betriebe geachtet?**



Quelle: Eigene Erhebung

Abbildung 70b gibt die Antworten der 14, die auf ein fahrradfreundliches Angebot geachtet haben, auf die Frage nach der Zufriedenheit damit an. Es konnten jedoch nur zwölf Angaben ausgewertet werden. Neun waren zufrieden und drei nicht. Die drei Unzufriedenen gaben an, dass das Angebot von fahrradfreundlichen Betrieben, bzw. deren Angabe insgesamt zu gering sei.

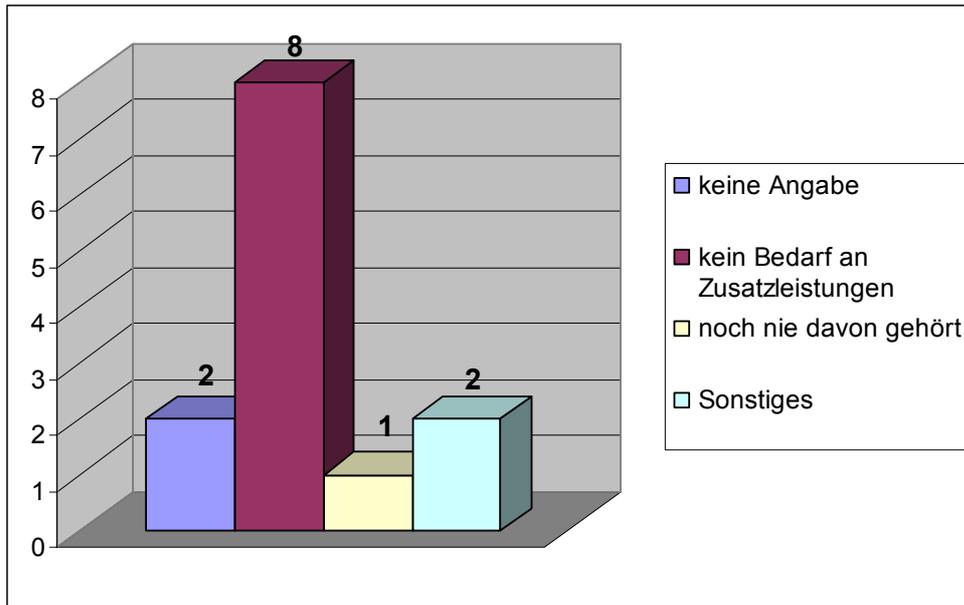
**Abb. 70b: Haben Sie bei Ihrer Unterkunftswahl auf fahrradfreundliche Betriebe geachtet?**



Quelle: Eigene Erhebung

Von den 22 Befragten, die nannten nicht auf fahrradfreundliche Betriebe geachtet zu haben, machten acht die Angabe „kein Bedarf an Zusatzleistungen“ zu haben, wie Abbildung 70c zeigt.

**Abb. 70c: Haben Sie bei Ihrer Unterkunftswahl auf fahrradfreundliche Betriebe geachtet?**



Quelle: Eigene Erhebung

### 4.3 Zwischenfazit

Zusammenfassend ist also festzustellen, dass die „typischste“ Radtour auf der Via Bavarica Tyrolensis von einem Tagesausflügler vom Wohnort auf der Westroute gefahren wird. Sie stammen hauptsächlich aus der Stadt München oder Bad Tölz. Daher benötigen die Radler kein Verkehrsmittel zur Anfahrt, sondern fahren direkt von zu Hause los. Interessant dabei ist, dass die Leute ihrer Meinung nach den „Isarradweg“ befahren und sich der Via Bavarica Tyrolensis – wohl aus Gewohnheit – nicht so bewusst sind. Die Radfahrer von ihren Wohnorten aus benötigen aufgrund ihrer Ortskenntnis lediglich ihre eigene Erfahrung oder die Beschilderung, um sich auf dem Radweg zurechtzufinden. Außerdem sind sie sehr oft darauf unterwegs. Dabei werden meistens Strecken von 20-39 km gefahren, oftmals auch länger (bis zu 80km). Auf ihrer Tour kehren sie entweder in Biergärten/Restaurants ein oder fahren nur Rad.

Die zweitgrößte (jedoch weit hinter der ersten liegende) Gruppe der Radfahrer auf der Via Bavarica Tyrolensis machen die Tagesausflügler vom Urlaubsort aus. Sie reisen größtenteils sowohl zum Urlaubsort als auch zum Startpunkt der Fahrradtour mit dem Pkw an. Auch sie befahren die Westroute am häufigsten und zwar mit Etappenlängen von 20-39 km pro Tag. Dabei besuchen sie Restaurants und Biergärten, aber auch Sehenswürdigkeiten und Orte. Besonders oft werden diese Aktivitäten von Reisegruppen ausgeübt.

Die kleinste Gruppe, die jedoch für die Touristiker am interessantesten wäre, ist die der Radtouristen. Sie reisen am häufigsten mit der Bahn an und befahren laut Auswertung der

Übernachtungswahl der Orte, ebenfalls die Westroute sehr häufig. Die Ostroute liegt nur unwesentlich mit einer Nennung mehr vorn, gefolgt von der Achenseestrecke, was wohl auf den Anspruch schließen lässt. Radreisende sind tendenziell maximal erst zweimal auf der Via Bavarica Tyrolensis unterwegs gewesen und legen größere Strecken ab 60 km pro Tag zurück. Dabei handelt es sich in der Mehrheit der Fälle nicht um ihren Hauptjahresurlaub und sie bestreiten ihre Tour individuell – sprich ohne Buchung durch Reiseveranstalter oder gar Pauschalen.

Insgesamt kann man also sagen, dass die Via Bavarica Tyrolensis sehr häufig und auch von allen Radfahrertypen befahren wird. Jedoch müsste zur Profilbildung entsprechendes Zielgruppenmarketing betrieben werden. Die Nutzung der Internetauftritte durch die Radfahrer sollte gesteigert und durch entsprechendes Marketing der Bekanntheitsgrad der Radroute verbessert werden.

## 5 Bewertung des fahrradtouristischen Angebots

In nachfolgender Untersuchung wird die Bewertung der Via Bavarica Tyrolensis etwas näher betrachtet. Es wird geklärt, wie Anforderungen an touristische Radrouten allgemein, sowie speziell auf den von den Befragten befahrenen Radweg bezogen, beurteilt werden. Zusätzlich werden diese Anforderungen auch im Bezug auf spezielle Bevölkerungsgruppen, beispielsweise auf Alter, Einkommen oder Schulbildung bezogen, untersucht. Hierbei sollen nur die interessantesten und auffälligsten Ergebnisse anhand von Diagrammen näher erläutert werden.

### 5.1 Bewertung allgemein

Im ersten Punkt betrachten wir die Anforderungen an eine touristische Radroute im Allgemeinen. Die befragten Radfahrer sollten mehrere Anforderungen mit den Antwortmöglichkeiten „sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“ oder „unwichtig“ bewerten. Diese allgemeinen Anforderungen gliederten sich in:

- Routenführung in Form von Rundkursen
- Günstig essen und trinken
- Eine verkehrsfreie Strecke
- Aussichtspunkte
- Rastplätze und Schutzhütten
- Wegweisung/Beschilderung der Radroute
- Verpflegungsmöglichkeiten unmittelbar entlang der Radstrecke
- Erläuterungen zu Kultur, Geschichte und Wirtschaft der Region
- Flache Routenführung ohne große Steigungen
- Erleben wechselnder Kulturen entlang der Radstrecke
- Gepäcktransport
- Getrennte Wege für Radfahrer und Fußgänger
- Erläuterungen zu Natur, Landschaft und Umwelt
- Leicht befahrbare, glatte Oberfläche
- Fahrradabstellanlagen in den Orten/an den Sehenswürdigkeiten
- Spielplätze
- Sonstige

Im Folgenden sollen diese Anforderungen einzeln betrachtet werden. Dabei werden für jede Anforderung die Häufigkeiten der genannten Antworten graphisch dargestellt und zusätzlich die einzelnen Bereiche anhand von Kreuztabellen genauer betrachtet. Hierbei interessierte vor allem, ob sich die einzelnen Bewertungen hinsichtlich verschiedener soziodemographischer

Merkmale unter den Befragten unterscheiden lassen. Auch Abweichungen zwischen Radreisenden und Tagesausflüglern werden im Folgenden näher betrachtet. Um Aussagen hinsichtlich der Unterschiede zu treffen, mussten die einzelnen Anforderungen mit den gewählten soziodemographischen Variablen gekreuzt werden. Diese Variablen werden im Folgenden näher vorgestellt.

### 5.1.1 Soziodemographische Merkmale

Als betrachtete Variable dient das Geschlecht der Befragten. Es wird untersucht ob es abweichende Bedürfnisse zwischen Mann und Frau hinsichtlich einer touristischen Radroute gibt. Des Weiteren werden die Anforderungen bezüglich des Alters betrachtet. Ursprünglich wurden neun Alterstufen gewählt, diese erschienen allerdings zu unübersichtlich, daher wurde entschieden, die Altersklassen lediglich in drei Unterkategorien zu staffeln, diese sind folgende:

- bis 25 Jahre
- 26 – 45 Jahre
- ab 46 Jahre

Als weitere Variable wurde der Schulabschluss berücksichtigt. Hier gab es folgende Möglichkeiten:

- keinen Abschluss
- noch Schüler
- Hauptschulabschluss
- Mittlere Reife
- Abitur
- Berufsschulabschluss
- Fachhochschulabschluss
- Hochschulabschluss
- Sonstiges
- Keine Angabe

Hier gilt, dass diejenigen, die „keine Angabe“, „Sonstiges“ oder „keinen Abschluss“ angekreuzt haben aus der Betrachtung ausgeklammert werden können, da aus diesen drei Kategorien jeweils nur sehr wenige befragt wurden.

Auch das monatliche Netto Haushaltseinkommen wird zur Betrachtung hinzugezogen. Die bestehenden sieben Kategorien wurden aus Gründen der Übersichtlichkeit auf vier Stück begrenzt, die da wären:

- unter 1000 Euro
- 1000 bis 3000 Euro
- 3000 bis 5000 Euro
- über 5000 Euro

Als weitere Variable wurde der Radfahrertypus betrachtet. Diese ist unterteilt in sieben Unterkategorien, die die Aussagen der Befragten zum Radfahren ganz allgemein beschreiben.

Dazu zählen folgende Antwortmöglichkeiten:

- das Radfahren als Extremsport
- das Tourenradfahren
- das Freizeitradfahren
- das Freizeit- und Alltagsradfahren
- das reine Alltagsradfahren
- das eher gelegentliche Fahren
- normalerweise gar nicht Fahrradfahren

Insgesamt haben nur zwei Befragte geantwortet, dass sie nur im Alltag und sonst nie Fahrrad fahren, daher können diese zwei Personen aus unserer Betrachtung ausgeklammert werden, da sie das Ergebnis kaum beeinflussen. Auch die letzte Antwortmöglichkeit wurde kein einziges Mal genannt, findet also in der weiteren Betrachtung keine Berücksichtigung.

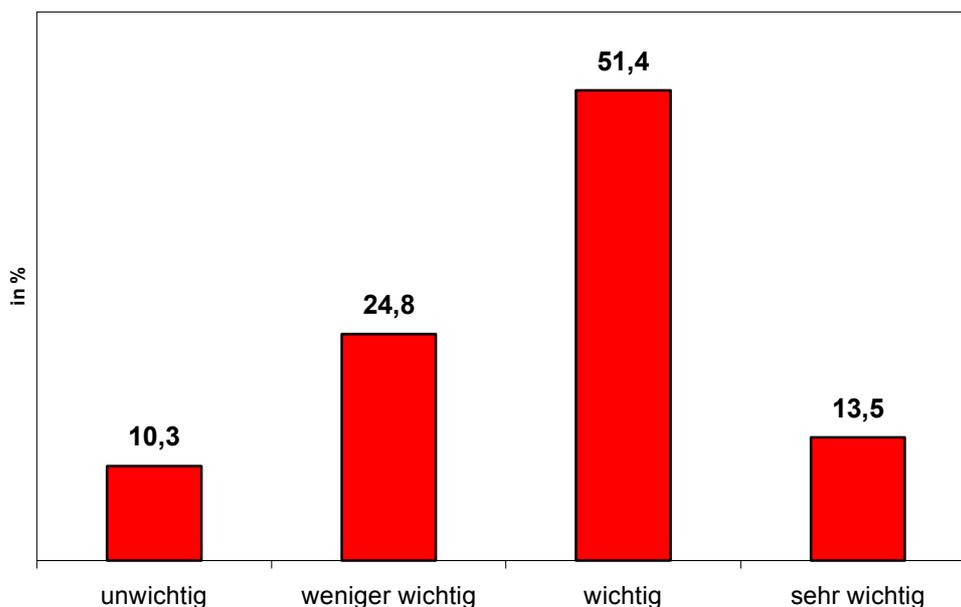
Als letztes soziodemographisches Merkmal steht die Art der Tour im Mittelpunkt. Hierbei wird unterschieden in Radreisende, also diejenigen, die eine Fahrradtour mit mindestens einer Übernachtung unternehmen, sowie in Tagesausflügler. Die Tagesausflügler können noch in Tagesausflügler vom Wohnort oder Tagesausflügler vom Urlaubsort untergliedert werden. Von insgesamt 323 Befragten zählen 34 Personen zu den Radreisenden und der Rest, also 289 Radfahrer, zu den Tagesausflüglern. Es wird also schon einmal deutlich, dass fast 90% der Fahrradfahrer, die auf der Via Bavarica Tyrolensis unterwegs sind, lediglich einen Tagesausflug unternehmen. Die beiden Gruppen der Radfahrer werden, betreffend ihrer Aussagen zu den Anforderungen an eine touristische Radroute, miteinander verglichen, um Unterschiede zwischen Radreisenden auf der einen und Tagesausflüglern auf der anderen Seite feststellen zu können

In nachfolgenden Kapiteln wird auf die einzelnen Anforderungen genauestens eingegangen, es wird ermittelt wie wichtig den befragten Radfahrern die einzelnen Bereiche sind. Dabei sollen lediglich die aussagekräftigsten Ergebnisse graphisch dargestellt werden, um eine interessante Verteilungen genauer zu erläutern.

## 5.1.2 Routenführung in Form von Rundkursen

Als erste allgemeine Anforderung an touristische Radrouten betrachten wir die Routenführung in Form von Rundkursen. Nachfolgende Abbildung zeigt die Verteilung der Häufigkeiten der genannten Antworten.

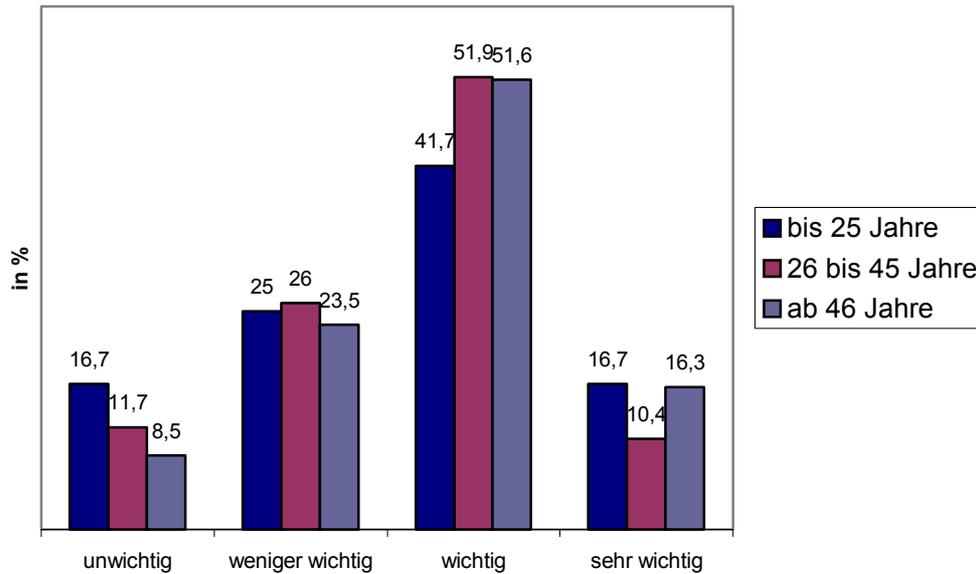
**Abb. 71: Routenführung in Form von Rundkursen**



Quelle: Eigene Erhebung

Wie deutlich erkennbar, sprachen sich über 50% für eine Wichtigkeit dieser Rundkurse aus, gefolgt von „weniger wichtig“ mit fast 25%. Die absoluten Antworten „sehr wichtig“ und „unwichtig“ wurden mit 13,5% sowie 10,3% weniger oft genannt. Diese Verteilung spiegelt sich auch in der Betrachtung der soziodemographischen Merkmale wider. Jeweils über 50% der einzelnen Gruppen antworteten, die Routenführung betreffend, mit „wichtig“, die eindeutige Tendenz weicht also nicht von den allgemeinen Häufigkeiten aus Abbildung 1 ab. Auffälligkeiten zeigten sich lediglich bei der Betrachtung des Alters. Zwar antwortete auch hier jeweils die Mehrheit der drei Altersklassen mit „wichtig“, dennoch fallen in der Abbildung Unterschiede auf.

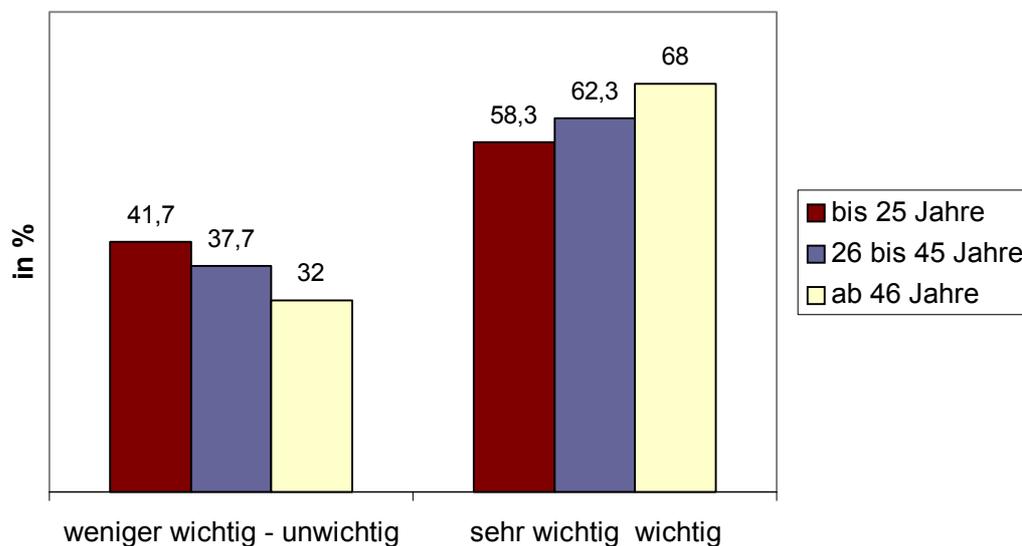
**Abb. 72: Alter – Rundkurs a)**



Quelle: Eigene Erhebung

Um die Darstellung noch etwas übersichtlicher zu gestalten, wurden nun die Antwortmöglichkeiten „sehr wichtig“ und „wichtig“ bzw. „weniger wichtig“ und „unwichtig“ zu jeweils einer Variablen zusammengelegt. Nun ist eine deutliche Tendenz im Bezug auf das Alter und die Routenführung auszumachen.

**Abb. 73: Alter – Rundkurs b)**

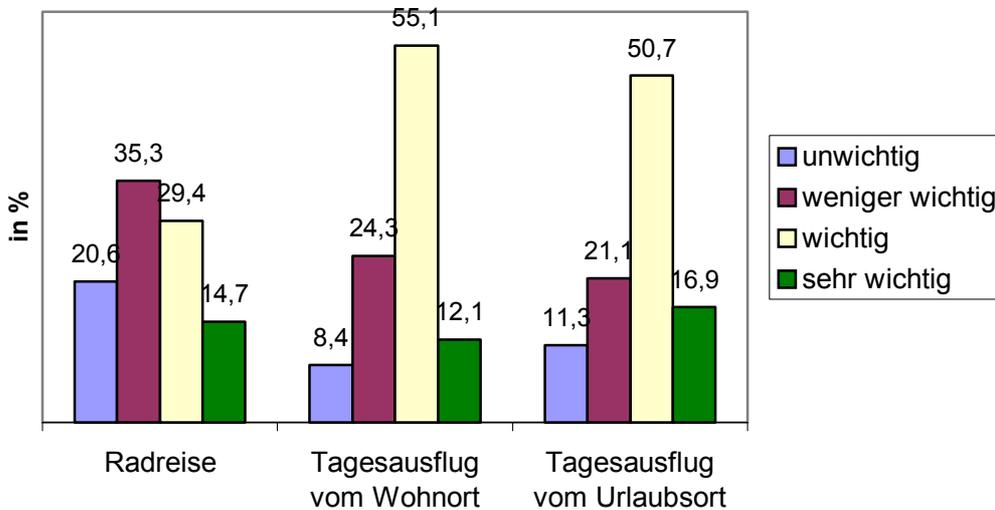


Quelle: Eigene Erhebung

Hieraus wird ersichtlich, dass mit höherem Alter der befragten Radfahrer die Wichtigkeit einer Routenführung in Form von Rundkursen zunimmt. Auch bezüglich des Merkmals „Art der Tour“ fallen Unterschiede hinsichtlich der Rundkurse auf. Für Radreisende war mehrheitlich, zu

35,3%, das Vorhandensein von Rundkursen weniger wichtig, wohingegen jeweils die Mehrheit der Tagesausflügler, über 50%, diese Anforderung als wichtig betrachtet.

**Abb. 74: Art der Tour - Rundkurs**



Quelle: Eigene Erhebung

Wie bereits erläutert ist den Radfahrern, die lediglich einen Tagesausflug unternehmen, die Routenführung in Form von Rundkursen wichtiger als den Radreisenden. Dies liegt eigentlich auch auf der Hand, da man, wenn man nur einen Tag unterwegs ist, nicht unbedingt zwei Mal die gleiche Strecke befahren will.

### 5.1.3 Günstig essen und trinken

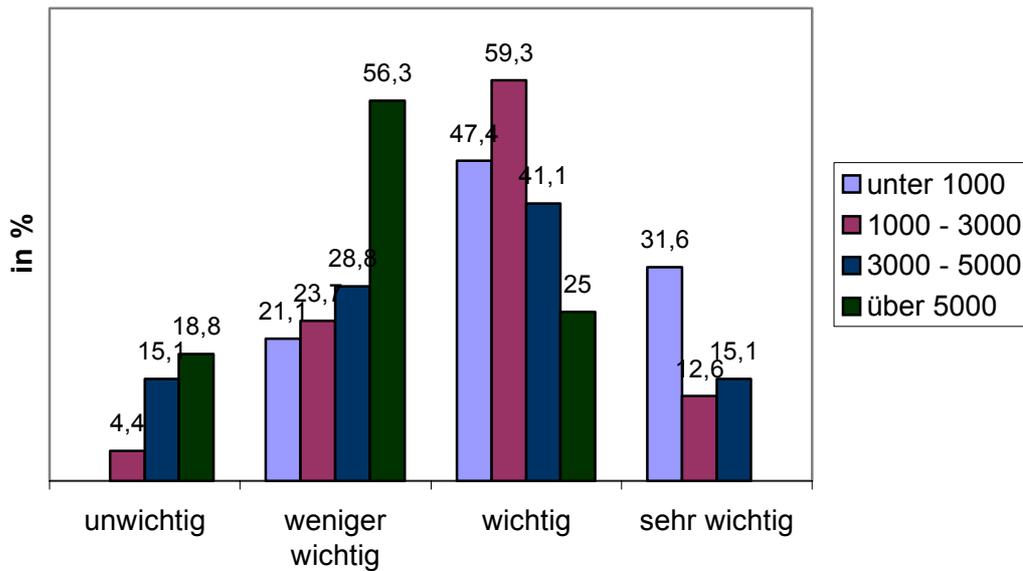
**Tab. 11: Günstig essen und trinken**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
unwichtig	29	9,0
weniger wichtig	87	27,0
Wichtig	158	49,1
sehr wichtig	48	14,9
Total	322	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

Auch bei der Anforderung „Günstig essen und trinken“ spricht sich die Mehrheit, fast 50%, für eine Wichtigkeit derer aus, auf Platz 2 der Antworten liegt auch hier „weniger wichtig“. Eine Auffälligkeit bietet sich bei dieser Anforderung lediglich bezüglich des monatlichen Netto Haushaltseinkommens. Zwar antwortete auch hier der Großteil aller Befragten mit wichtig, dennoch gibt es einen kleinen Unterschied bei der Einkommensklasse mit mehr als 5000 Euro. Hier liegt die absolute Spitze der Antworten, wie in Abbildung 6 zu sehen, nicht bei der Antwortmöglichkeit „wichtig“, sondern bei „weniger wichtig“.

**Abb. 75: Einkommen – Günstig essen und trinken**



Quelle: Eigene Erhebung

#### 5.1.4 Verkehrsfreie Strecke

Eine verkehrsfreie Strecke ist im Allgemeinen für die Mehrheit (über 60%) der Befragten sehr wichtig. Auch erreichte hier die Antwortmöglichkeit „wichtig“ die zweithöchsten Nennungen (fast 25%).

**Abb. 76: Verkehrsfreie Strecke**

Quelle: Eigene Erhebung

Diese Tendenz spiegelt sich auch bei der Betrachtung der soziodemographischen Merkmale wider. Alle betrachteten Gruppen sprachen sich mit jeweils über 50% für die Antwortmöglichkeit

„sehr wichtig“ aus, somit traten bei dieser Anforderung keine Auffälligkeiten zwischen den einzelnen Gruppen auf.

### 5.1.5 Aussichtspunkte

Ebenso ergaben sich hinsichtlich der Anforderung an Aussichtspunkte entlang der Radstrecke keine wesentlichen Unterschiede zwischen den Gruppen. Somit sollen auch hier nur die Häufigkeiten der genannten Antworten graphisch dargestellt werden.

**Tab. 12: Aussichtspunkte**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
unwichtig	14	4,4
Weniger wichtig	68	21,2
Wichtig	202	62,9
sehr wichtig	37	11,5
Total	321	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

Mit über 60% der genannten Antworten belegt die Möglichkeit „wichtig“ den ersten Platz, die übrigen drei Antwortmöglichkeiten stellen, wie in Abbildung 8 ersichtlich, kaum wesentliche Abweichungen dar.

### 5.1.6 Erläuterungen zu Kultur, Geschichte und Wirtschaft der Region

Ähnlich verhält es sich bezüglich der Erläuterungen zu Kultur, Geschichte und Wirtschaft der Region. Diese Anforderung stellt jeweils für den Großteil der Befragten eine wichtige Angelegenheit dar. Bei den allgemeinen Häufigkeiten äußerten sich fast 50% der befragten Radfahrer mit „wichtig“, gefolgt von „weniger wichtig“ mit knapp 30%. Auch hier spielen die absoluten Antwortmöglichkeiten „sehr wichtig“ und „unwichtig“ eine eher untergeordnete Rolle.

**Tab. 13: Erläuterungen zu Kultur, Geschichte und Wirtschaft**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
unwichtig	26	8,1
Weniger wichtig	106	33,1
Wichtig	158	49,4
sehr wichtig	30	9,4
Total	320	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

## 5.1.7 Wegweisung/Beschilderung der Radroute

Auch die Wegweisung sowie die Beschilderung der Radroute spielt für alle Gruppen gleichermaßen eine sehr wichtige Rolle. Hinsichtlich der einzelnen Gruppen ergaben sich auch hier keine wesentlichen Unterschiede. Für über 50% der Gesamtbefragten stellt die Beschilderung eine sehr wichtige Angelegenheit dar. An zweiter Stelle, mit über 35%, steht die Antwortmöglichkeit „wichtig“, auch hier sind die Nennungen zu „weniger wichtig“ und „unwichtig“ eher unbedeutend.

**Tab. 14: Wegweisung/Beschilderung**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
unwichtig	10	3,1
Weniger wichtig	12	3,7
Wichtig	119	37,1
sehr wichtig	180	56,1
Total	321	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

## 5.1.8 Verpflegungsmöglichkeiten unmittelbar entlang der Radstrecke

Ebenso stellen Verpflegungsmöglichkeiten unmittelbar entlang der Radstrecke einen wichtigen Bereich dar, fast die Hälfte aller Befragten antwortete mit „wichtig“. Auch hinsichtlich der soziodemographischen Merkmale ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede bzw. Auffälligkeiten, jeweils die Mehrheit der einzelnen Gruppen findet Verpflegungsmöglichkeiten wichtig. Allerdings scheint diese Anforderung nun doch nicht an vorderster Stelle zu stehen, folgen doch an zweiter und dritter Stelle die Antworten „weniger wichtig“ und „unwichtig“ und erst an letzter Stelle die Möglichkeit „sehr wichtig“.

**Tab. 15: Verpflegungsmöglichkeiten**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
unwichtig	44	13,8
Weniger wichtig	107	33,4
Wichtig	139	43,4
sehr wichtig	30	9,4
Total	320	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

## 5.1.9 Rastplätze und Schutzhütten

Kein erstaunliches Ergebnis liefert auch die Anforderung an Rastplätze und Schutzhütten. Fast 50% aller Befragten befinden diese als wichtig, gefolgt von „weniger wichtig“ an zweiter Stelle. Auch hier ergaben sich keine Auffälligkeiten bezüglich der einzelnen Gruppen, egal ob Mann

oder Frau, Hauptschul- oder Hochschulabsolvent, Radreisender oder Tagesausflügler, jeweils die Mehrheit der einzelnen Gruppen beurteilt Rastplätze und Schutzhütten als wichtig.

**Tab. 16: Rastplätze und Schutzhütten**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
unwichtig	39	12,1
weniger wichtig	110	34,3
wichtig	152	47,4
sehr wichtig	20	6,2
Total	321	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

### 5.1.10 Flache Routenführung ohne große Steigungen

**Abb. 77: Flache Routenführung**

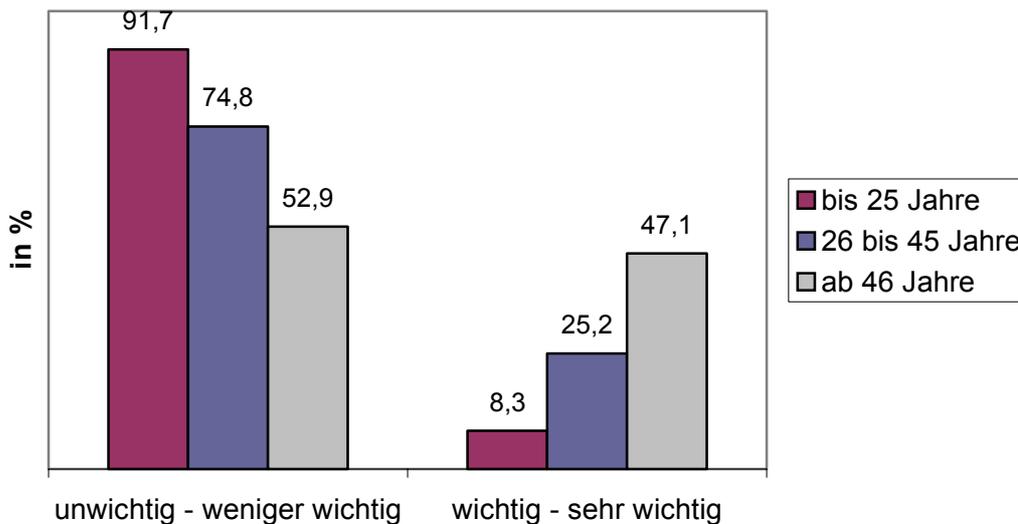
Quelle: Eigene Erhebung

Ein erstaunliches Ergebnis liefert der Bereich der flachen Routenführung. Für kaum einen der Befragten scheint diese besonders wichtig zu sein, knapp 35% antworteten mit „weniger wichtig“ und an zweiter Stelle folgt auch schon die Antwortmöglichkeit „unwichtig“.

Betrachtet man diese Anforderung hinsichtlich der einzelnen soziodemographischen Merkmale, so bieten sich auf das Alter bezogen einige Auffälligkeiten. Völlig unwichtig scheint die flache Routenführung für die Altersklasse unter 25 Jahren zu sein, fast 60% befinden dies so und kein einziger dieser Klasse beurteilt diese mit „sehr wichtig“.

Die Mehrheiten der verbleibenden beiden Altersgruppen befinden sich beide im Block „weniger wichtig“, allerdings beträgt die Differenz zur Antwortmöglichkeit „wichtig“ bei den über 46-jährigen nur rund 4%. Insgesamt scheint sich diese Altersgruppe nicht besonders einig zu sein, bilden sich doch kaum absolute Spitzen innerhalb der verschiedenen Antwortmöglichkeiten. Um die Darstellung noch etwas übersichtlicher zu gestalten, werden erneut die Antwortmöglichkeiten „sehr wichtig“ und „wichtig“ sowie „weniger wichtig“ und „unwichtig“ zu jeweils einer Variablen zusammen gefügt.

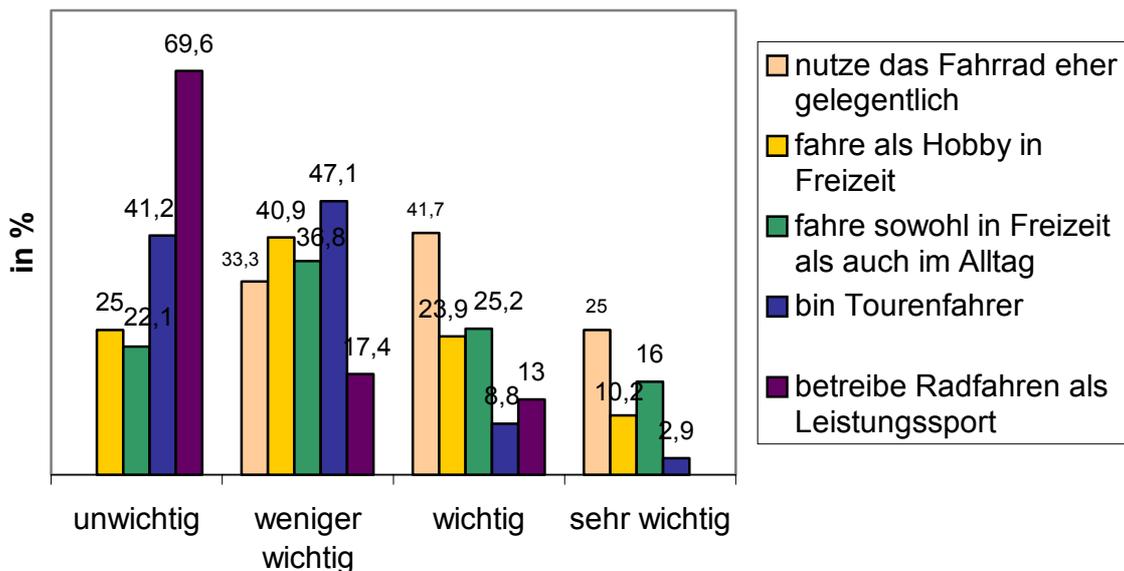
**Abb. 78: Alter – Flache Routenführung b)**



Quelle: Eigene Erhebung

In Abbildung 78 ist nun eindeutig erkennbar, dass die Wichtigkeit einer flachen Routenführung wohl mit dem Alter der Fahrradfahrer steigt. Auch bezüglich des Radfahrertypus können einige Unterschiede erkannt werden. Hier fallen vor allem die Leistungssportler auf, die mit fast 70% eine flache Routenführung für komplett unwichtig halten. Die Mehrheit der gelegentlichen Fahrer (fast 50%) befindet diese Anforderung als einzige Gruppe mit „wichtig“.

**Abb. 79: Radfahrertypus – Flache Routenführung**



Quelle: Eigene Erhebung

### 5.1.11 Erleben wechselnder Kulturen

Bei der Anforderung an das Erleben sich ändernder Kulturen entlang der Radstrecke fallen erneut keine wesentlichen Unterschiede zwischen den einzelnen Gruppen auf. Diese wird mehrheitlich (zu knapp 50%) als „wichtig“ eingestuft. Fast 30% der Befragten befinden diesen Bereich allerdings auch als „weniger wichtig“.

**Tab. 17: Erleben wechselnder Kulturen**

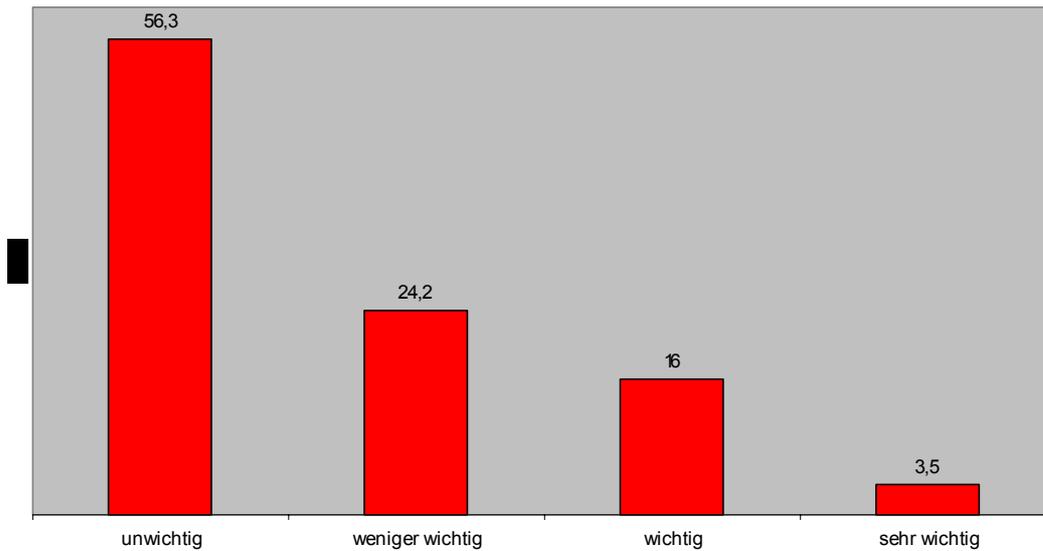
	Häufigkeit	Gültige Prozent
unwichtig	43	13,9
weniger wichtig	86	27,7
wichtig	156	50,3
sehr wichtig	25	8,1
Total	310	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

### 5.1.12 Gepäcktransport

Die Möglichkeit eines Gepäcktransports würde die Mehrheit aller Befragten nicht nutzen, fast 60% beurteilen diese Anforderung als „unwichtig“. Insgesamt ist diese Anforderung durch eine stetig abfallende Tendenz hinsichtlich der Wichtigkeit gekennzeichnet, wie in Abbildung 18 deutlich erkennbar ist.

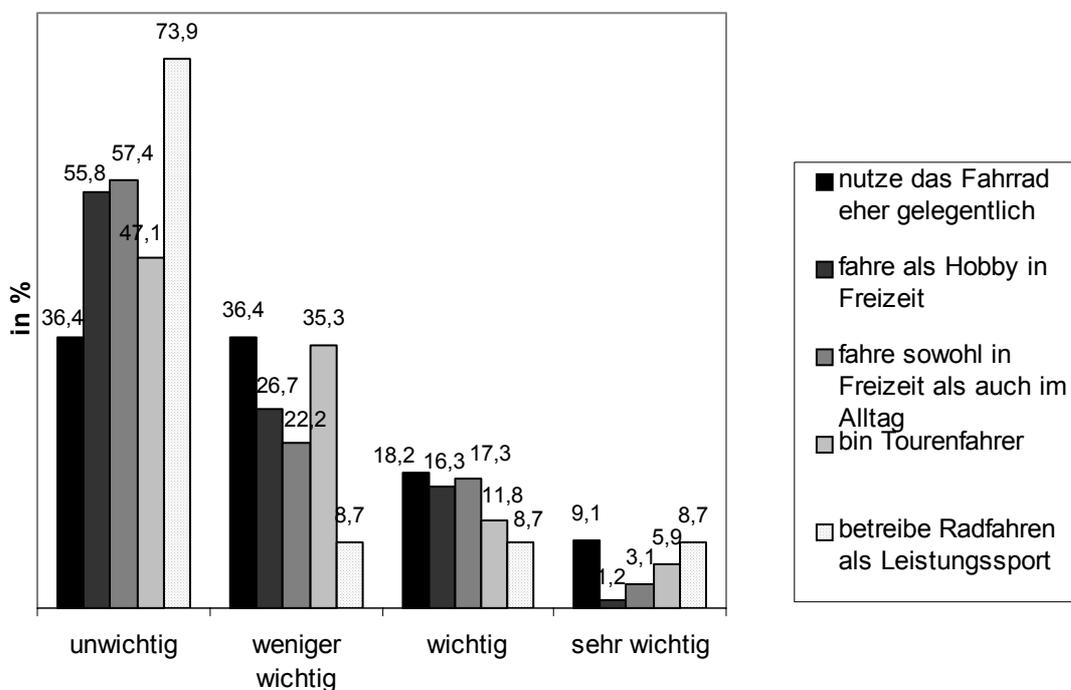
**Abb. 80: Gepäcktransport**



Quelle: Eigene Erhebung

Auch hinsichtlich der soziodemographischen Merkmale fallen kaum Unterschiede zwischen den einzelnen Gruppen auf, die einzige Auffälligkeit bildet erneut der Radfahrertypus. Zwar bewerten die Mehrheiten aller Gruppen einen Gepäcktransport als „unwichtig“, allerdings stellt die Gruppe der Leistungssportler mit über 70% eine absolute Spitze dar.

**Abb. 81: Radfahrertypus – Gepäcktransport**

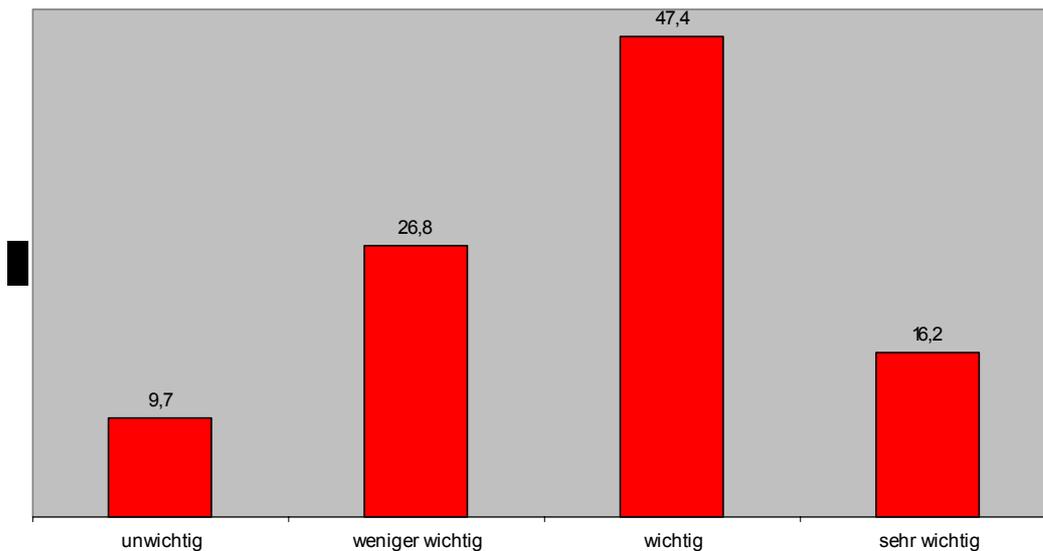


Quelle: Eigene Erhebung

### 5.1.13 Getrennte Wege für Radfahrer und Fußgänger

Erneut fallen hinsichtlich der Anforderung an getrennte Wege für Radfahrer und Fußgänger keine Auffälligkeiten zwischen den einzelnen Gruppen auf. Auch hier befanden jeweils die Mehrheiten diesen Bereich als wichtig. Generell bewerten fast 50% getrennte Wege als „wichtig“, gefolgt von der Antwortmöglichkeit „weniger wichtig“ mit fast 25%.

**Abb. 82: Getrennte Wege**



Quelle: Eigene Erhebung

### 5.1.14 Erläuterungen zu Natur, Landschaft und Umwelt

Auch im Bezug auf Erläuterungen zu Natur, Landschaft und Umwelt gibt es keine wesentlichen Unterschiede hinsichtlich der soziodemographischen Merkmale. Jeweils mehr als die Hälfte der befragten Radfahrer beurteilen diese als wichtig.

**Tab. 18: Erläuterungen zu Natur, Landschaft und Umwelt**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
unwichtig	26	8,2
weniger wichtig	94	29,6
wichtig	180	56,6
sehr wichtig	18	5,7
Total	318	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

## 5.1.15 Leicht befahrbare, glatte Oberfläche

Die Meinungen zu einer leicht befahrbaren, glatten Oberfläche gehen ein wenig auseinander. In den allgemeinen Häufigkeiten sprechen sich fast 40% der Gesamtbefragten für eine Wichtigkeit dieser Anforderung aus. Allerdings folgt mit knapp 30% auf Platz 2 schon die Möglichkeit „weniger wichtig“, eine absolute Mehrheit war also nicht erkennbar.

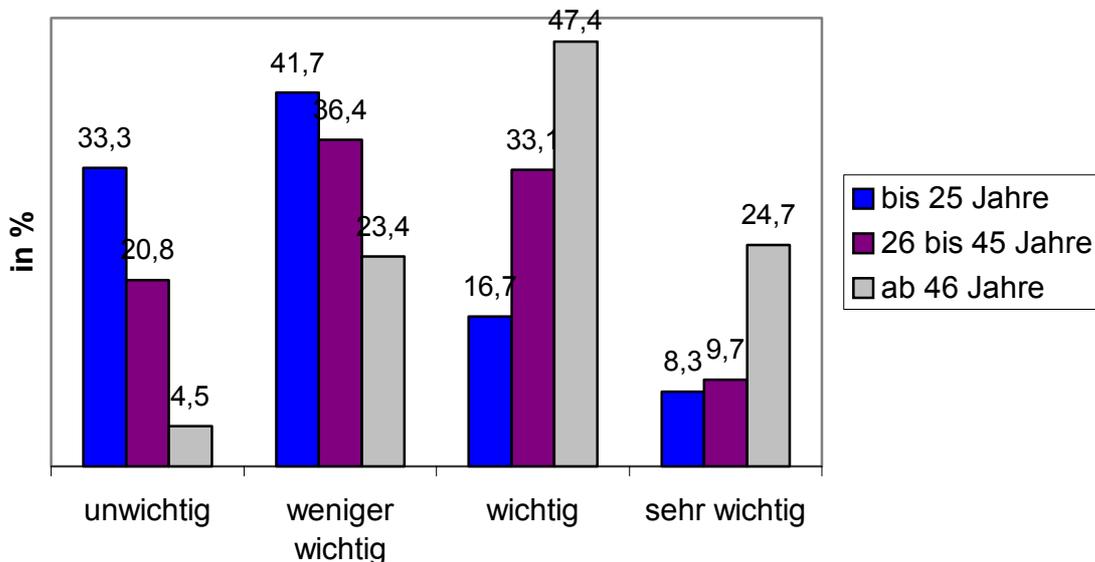
**Tab.19: Oberfläche**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
unwichtig	43	13,4
weniger wichtig	97	30,3
wichtig	126	39,4
sehr wichtig	54	16,9
Total	320	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

Betrachten wir nun diese Anforderung bezüglich der soziodemographischen Merkmale, so fällt auf, dass die Meinungen innerhalb der unterschiedlichen Altersklassen etwas auseinander gehen. Während jeweils die Mehrheit der bis 25-jährigen und der 26 – 45-jährigen die Oberfläche als „weniger wichtig“ beurteilt, bewerten fast 50% der über 46-jährigen diese als „wichtig“. Erneut kann also festgestellt werden, dass die Wichtigkeit einer leicht befahrbaren, glatten Oberfläche mit dem Alter steigt.

**Abb. 83: Alter - Oberfläche**

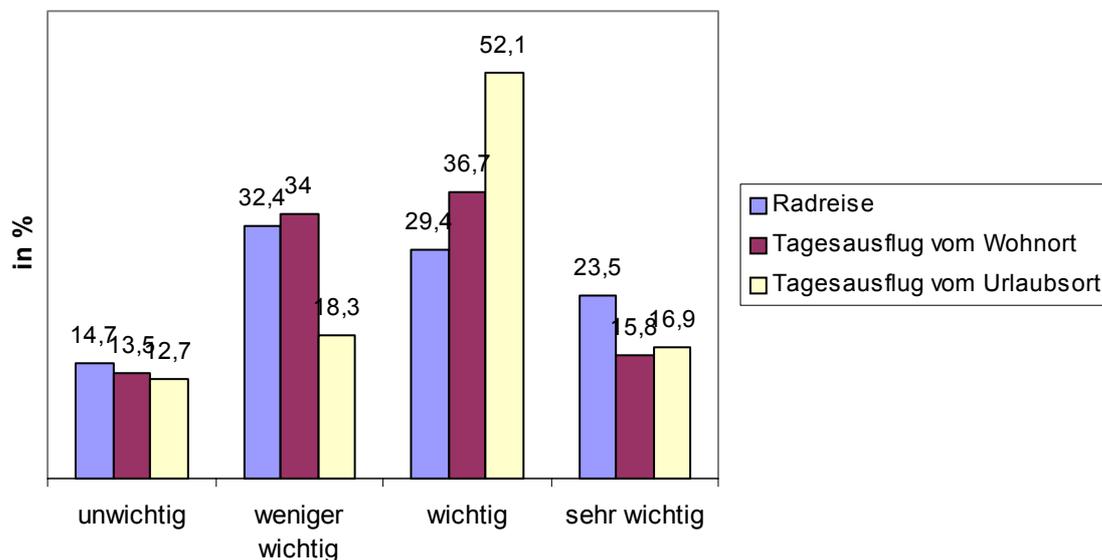


Quelle: Eigene Erhebung

Auch hinsichtlich der Art der Fahrradtour fallen einige Unterschiede auf, so bewerten die Radreisenden, anders als vielleicht erwartet, die Oberfläche mehrheitlich als „weniger wichtig“,

wohingegen jeweils der Großteil der Tagesausflügler diese als „wichtig“ ansieht. Hier fällt vor allem die Gruppe der Tagesausflügler vom Urlaubsort auf, die eine leicht befahrbare, glatte Oberfläche sogar mit knapp 50% als „wichtig“ befindet.

**Abb. 84: Art der Tour - Oberfläche**



Quelle: Eigene Erhebung

### 5.1.16 Fahrradabstellanlagen in den Orten/an den Sehenswürdigkeiten

Bezüglich der Fahrradabstellanlagen waren sich die Befragten erneut relativ einig, fast 50% sehen diese als „wichtig“ an, gefolgt von knapp 25%, die für „weniger wichtig“ stimmten.

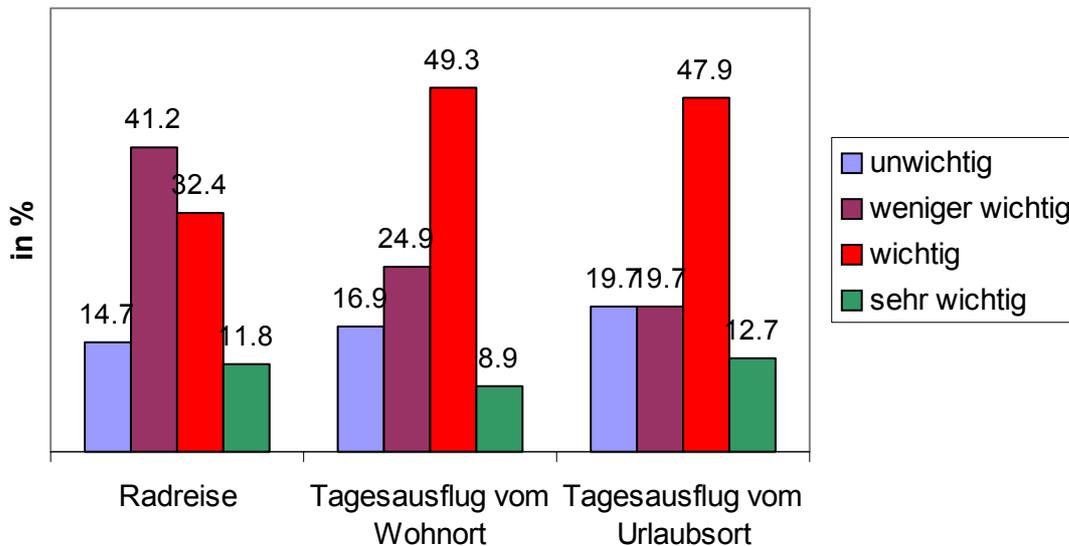
**Tab. 20: Fahrradabstellanlagen**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
unwichtig	55	17,3
weniger wichtig	81	25,5
wichtig	150	47,2
sehr wichtig	32	10,1
Total	318	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

Eine kleine Auffälligkeit ergibt sich erneut bei der Betrachtung der Art der Fahrradtour. Während die Mehrheit der Radreisenden Fahrradabstellanlagen zu knapp 40% als „weniger wichtig“ ansieht, befinden jeweils die Mehrheiten der Tagesausflügler diese als „wichtig“. Dies mag wahrscheinlich daran liegen, dass bei Radreisenden das Radfahren an sich im Vordergrund steht, während Tagesausflügler vielleicht neben ihrer Radtour auch noch weitere Unternehmungen tätigen wollen.

**Abb. 85: Art der Tour – Fahrradabstellanlagen**



Quelle: Eigene Erhebung

### 5.1.17 Spielplätze

Völlige Unwichtigkeit kommt den Spielplätzen zu, fast 80% könnten auf diese verzichten. Auch hinsichtlich der soziodemographischen Merkmale ergeben sich keine Unterschiede, jede Gruppe beurteilt Spielplätze als „unwichtig“.

**Tab. 21: Spielplätze**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
unwichtig	250	78,6
weniger wichtig	32	10,1
wichtig	27	8,5
sehr wichtig	9	2,8
Total	318	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

### 5.1.18 Sonstiges

Natürlich bestand bei der Bewertung der allgemeinen Anforderungen an eine touristische Radroute auch die Möglichkeit sonstige Angaben zu machen. Da dies aber nur von 6 der 323 Befragten wahrgenommen wurde, diese also gerade einmal 2% darstellen, wurden die sonstigen Angaben aus der Untersuchung ausgeklammert. Trotzdem sollen diese Angaben nun aufgelistet werden, um diese in eine mögliche zukünftige Untersuchung eventuell aufzunehmen. Die sonstigen Angaben, die alle jeweils mit „sehr wichtig“ bewertet wurden, waren folgende:

- Übernachtungsmöglichkeiten für nur eine Nacht
- Gute und günstige Übernachtungsmöglichkeiten

- Campingplätze
- Unterkünfte
- ÖPNV Anbindung

Die Anforderung an die ÖPNV Anbindung wurde sogar von zwei Befragten genannt.

## 5.2 Bewertung der befahrenen Radstrecke

Im folgenden Teil werden die Bewertungen hinsichtlich infrastruktureller Einrichtungen und Angebote der von den befragten Personen befahrenen Radstrecke untersucht.

### 5.2.1 Bewertung der Befahrbarkeit

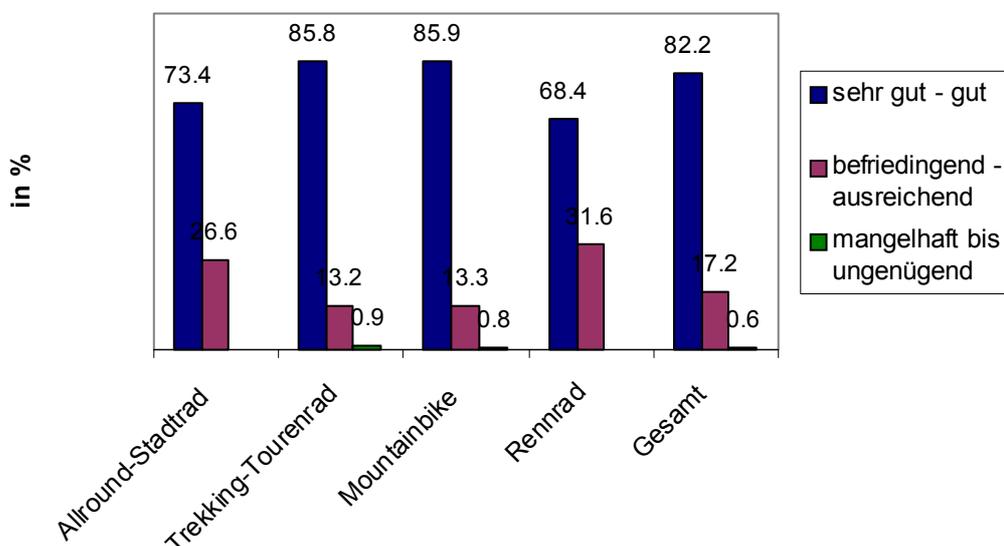
**Tab. 22: Bewertung der Befahrbarkeit**

	Häufigkeit	Gültige Prozente
sehr gut	95	29,7
gut	168	52,5
befriedigend	44	13,8
ausreichend	11	3,4
mangelhaft	1	0,3
ungenügend	1	0,3
Gesamt	320	100

Quelle: Eigene Erhebung

Über 80% der befragten Personen bewerteten die Befahrbarkeit auf der von Ihnen befahrenen Strecke, hinsichtlich Breite, Sicherheit und Barrieren, als sehr gut bis gut und nur 4 % der Befragten beurteilten diese als ausreichend oder schlechter.

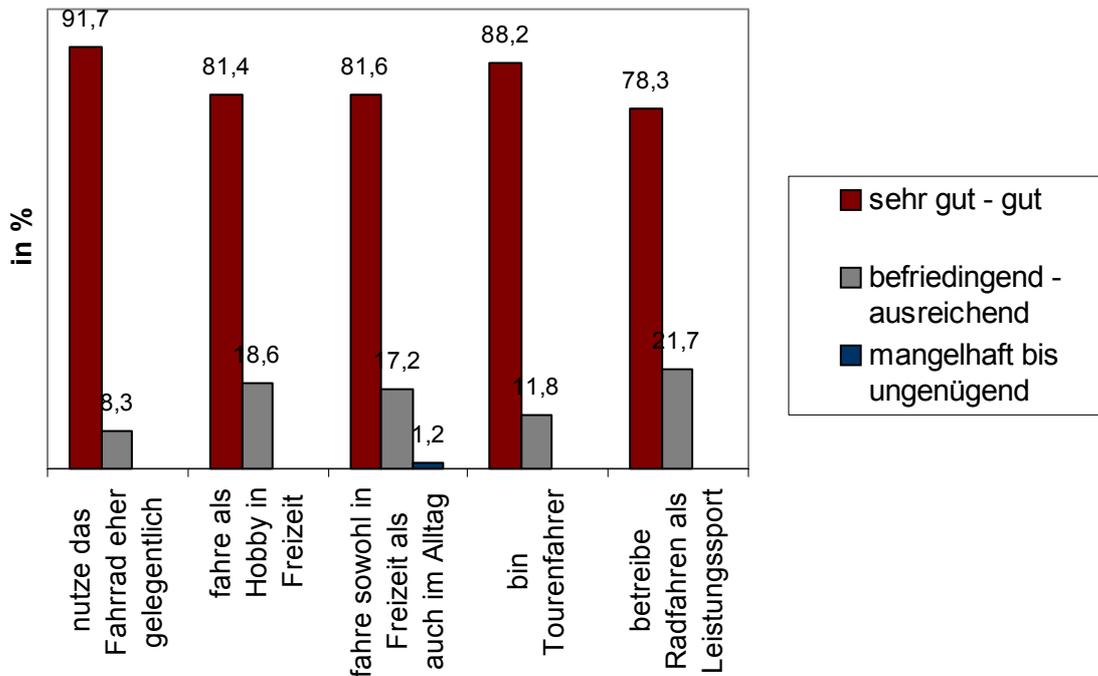
**Abb. 86: Befahrbarkeit - Fahrradtyp**



Quelle: Eigene Erhebung

Hinsichtlich der verschiedenen Fahrradtypen, lässt sich feststellen, dass die Personen, die mit einem Trekking-Tourenrad oder Mountainbike unterwegs sind, die Befahrbarkeit besser beurteilen als diejenigen, die ein Allround-Stadtrad oder Rennrad nutzen. Dies deutet darauf hin, dass die Via Bavarica Tyrolensis mit Trekking- oder Tourenrädern sowie mit Mountainbikes am Besten zu befahren ist.

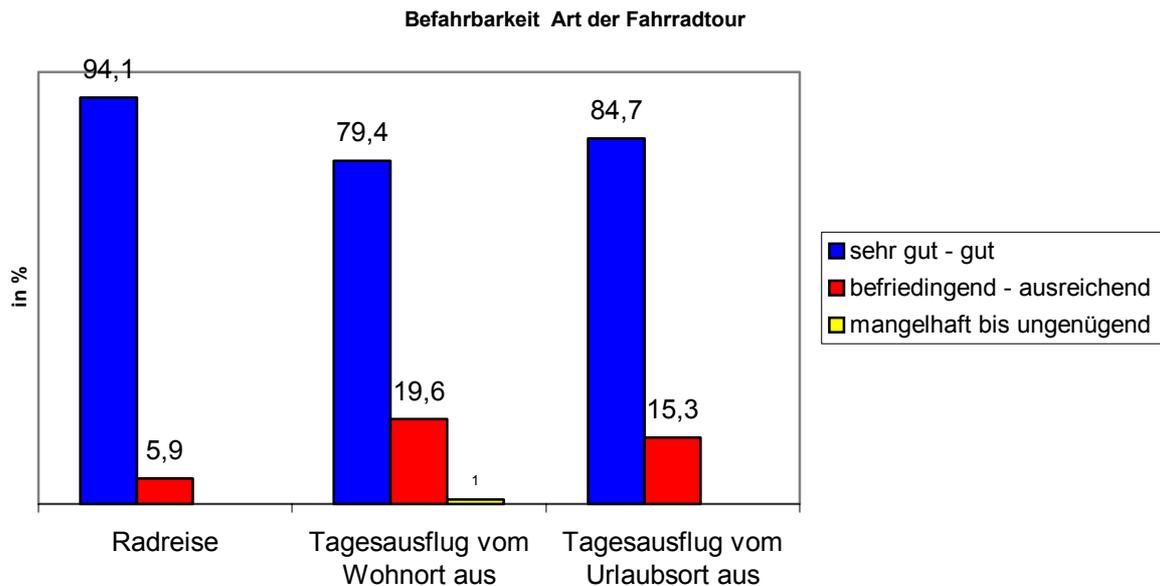
**Abb. 87: Befahrbarkeit - Radfahrertyp**



Quelle: Eigene Erhebung

Die verschiedenen Radfahrertypen bewerten die Befahrbarkeit im Allgemeinen als sehr gut bis gut. Auffällig ist, dass die, die das Fahrrad eher gelegentlich nutzen, die Befahrbarkeit der Radwege positiver beurteilen als diejenigen, die das Radfahren als Leistungssport betreiben, was jedoch daran liegen könnte, dass 10 der insgesamt 23 Befragten, die das Radfahren als Leistungssport betreiben, ein Rennrad fahren, die wie oben zu sehen ist, die Befahrbarkeit der von Ihnen befahrene Strecke im Vergleich zu den anderen Fahrradtypen am Schlechtesten bewerten.

**Abb. 88: Befahrbarkeit – Art der Fahrradtour**



Quelle: Eigene Erhebung

Bezüglich der Art der Fahrradtour lässt sich feststellen, dass diejenigen, die eine Radreise unternehmen, die Befahrbarkeit der Radwege als besser einschätzen als die Tagesausflügler.

## 5.2.2 Streckenbelag

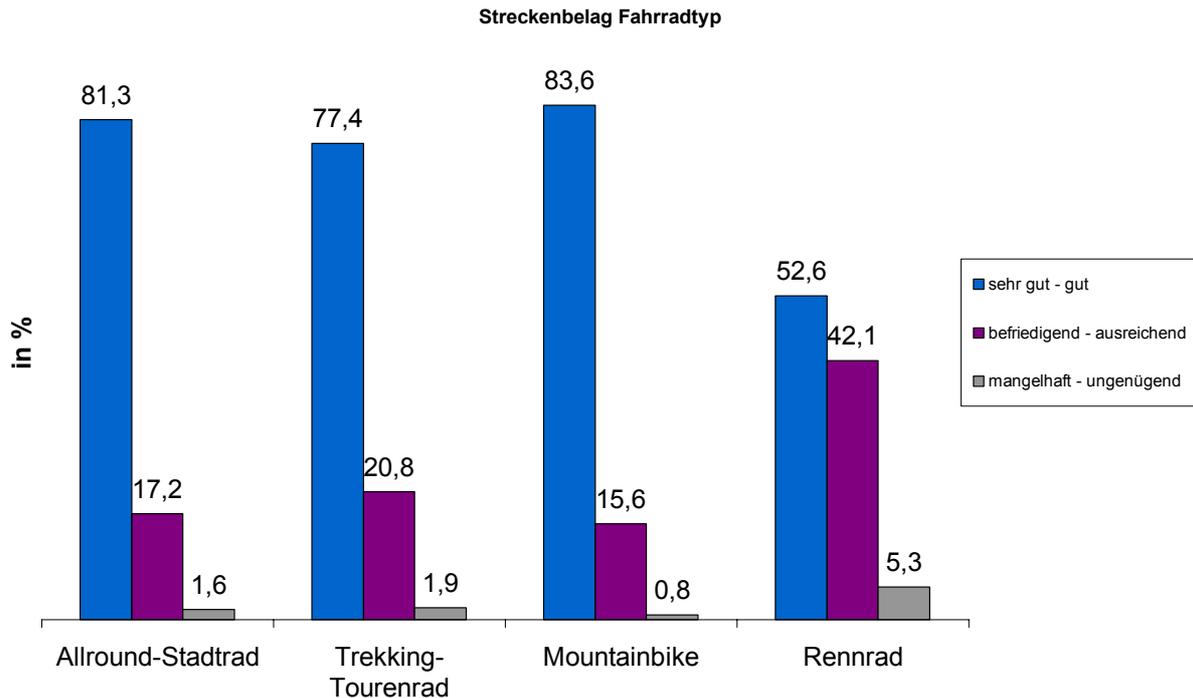
**Tab. 23: Bewertung des Streckenbelags**

	Gültige	
	Häufigkeit	Prozent
sehr gut	69	21,6
gut	182	56,9
befriedigend	49	15,3
mangelhaft	3	0,9
ungenügend	2	0,6
Gesamt	320	100

Quelle: Eigene Erhebung

Auch bei der Bewertung des Streckenbelags fällt bei knapp 80% der Befragten (bei den weiblichen Befragten 85%) das Urteil durchwegs positiv aus.

**Abb. 89: Streckenbelag - Fahrradtyp**



Quelle: Eigene Erhebung

Wenn man sich nun die Bewertung der Oberflächenbeschaffenheit hinsichtlich der häufigsten Fahrradtypen ansieht, fällt auf, dass der Streckenbelag insgesamt als überwiegend gut beurteilt wird, jedoch von Rennradfahrern relativ schlecht beurteilt wird. Knapp die Hälfte vergibt Noten von befriedigend bis ungenügend für den Oberflächenbelag. Dies lässt sich jedoch damit erklären, dass Rennradfahrer asphaltierte Wege bevorzugen. Jedoch sind die Fallzahlen der Rennradfahrer zu gering, um dieses Ergebnis als repräsentativ zu bewerten.

Betrachtet man die Bewertungen der Personen mit einem Allround-Stadtrad hinsichtlich der Befragungsstandorte genauer, sieht man, dass die Beurteilungen in Bezug auf die Oberflächenbeschaffenheit am Arzbacher Steg, mit immerhin über 70% positiver Bewertungen, am schlechtesten ausfallen.

Auch bewerten jeweils weniger als ein Drittel der Trekking- und Tourenradfahrer den Streckenbelag am Arzbacher Steg und an der Kugleralm als befriedigend bis ungenügend. Für die Mountainbiker erweist sich der Streckenbelag am Sylvensteinstausee als am schlechtesten. Diesen beurteilen gut 30% als befriedigend bis ungenügend.

## 5.2.3 Beschilderung/Wegweisung

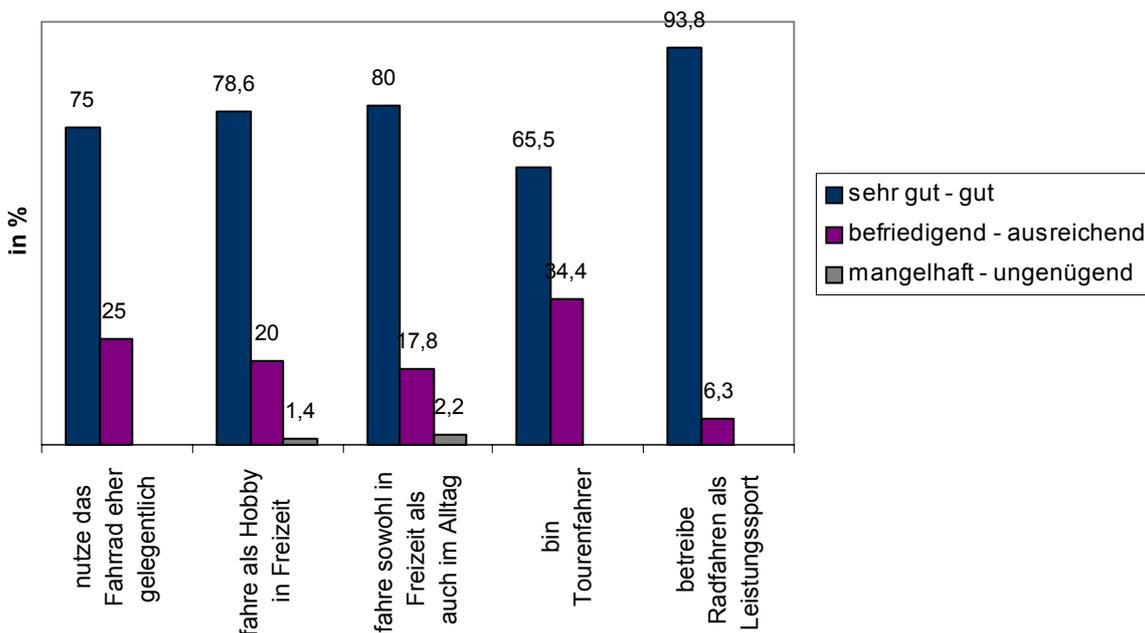
**Tab. 24: Bewertung der Beschilderung/Wegweisung**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
sehr gut	54	20,3
gut	155	58,3
befriedigend	38	14,3
ausreichend	15	5,6
mangelhaft	3	1,1
ungenügend	1	0,4
Gesamt	266	100

Quelle: Eigene Erhebung

Auch die Beschilderung wird von den Meisten (knapp 80%) als gut oder sehr gut beurteilt. Wie auch schon bei der Bewertung des Streckenbelags, fällt das Urteil der Frauen ein wenig positiver aus als das der Männer.

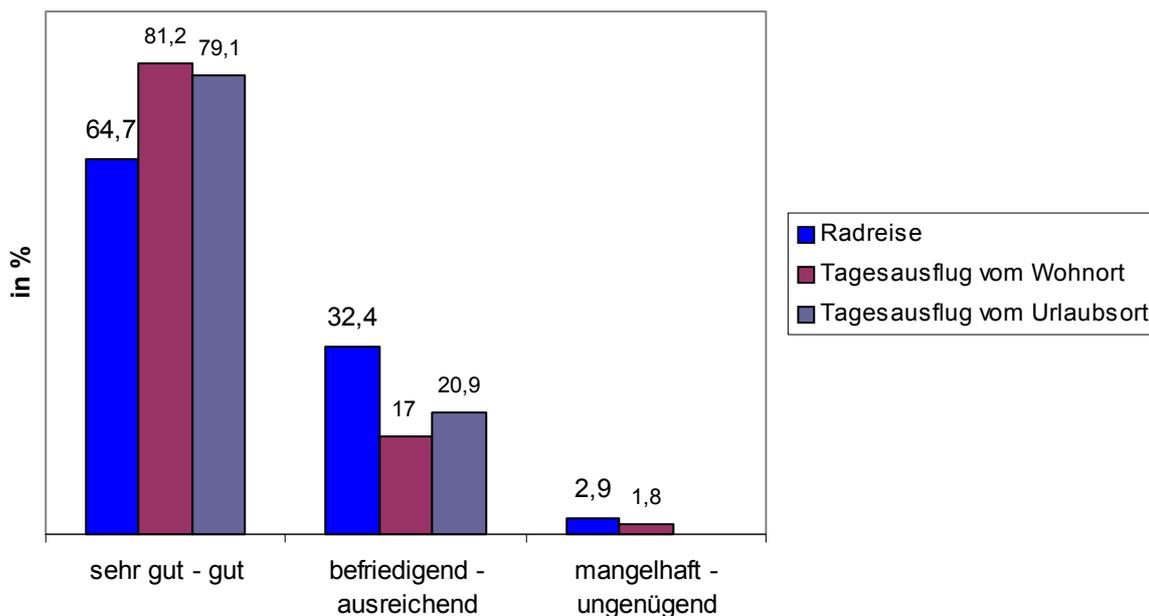
**Abb. 90: Beschilderung - Radfahrertyp**



Quelle: Eigene Erhebung

Die größte Diskrepanz der Bewertungen nach Radfahrertypen liegt zwischen den Tourenfahrern und denen, die das Radfahren als Leistungssport betreiben. Während fast 100% der Leistungssportler die Beschilderung als gut bis sehr gut bezeichnen, tun dies nur knapp zwei Drittel der Tourenfahrer.

**Abb. 91: Beschilderung – Art der Tour**



Quelle: Eigene Erhebung

Tagesausflügler und Tourenradler unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Bewertungen der Beschilderung. Fast ein Drittel der befragten Tourenfahrer befindet die Wegweisung als befriedigend bis ausreichend. Die Tagesausflügler, die größtenteils vom Wohnort aus losfahren, bewerten die Beschilderung durchwegs als gut. Jedoch nutzen nur etwa 20% der Tagestouristen vom Wohnort aus die Beschilderung, während zwei Drittel keine Hilfsmittel zur Orientierung benötigen.

**Tab. 25: Hilfsmittel zur Orientierung der Tagesausflügler**

	Gültige	
	Häufigkeit	Prozent
keine, eigene		
Ortskenntnis	150	69,4
Beschilderung	45	20,8
Radwanderkarte	19	8,8
Sonstiges	2	0,9
Gesamt	216	100

Quelle: Eigene Erhebung

## 5.2.4 Routenführung

**Tab. 26: Bewertung der Routenführung**

	Gültige	
	Häufigkeit	Prozent
sehr gut	74	24,6
gut	194	64,5
befriedigend	21	7
ausreichend	10	3,3
mangelhaft	1	0,3
ungenügend	1	0,3
Gesamt	301	100

Quelle: Eigene Erhebung

Bei der Beurteilung der Routenführung der befahrenen Radwege überwiegen die guten bis sehr guten Urteile mit fast 90% immens. Nach Radfahrertypus ausgewertet ist auffällig, dass alle Leistungssportler die Routenführung als gut bis sehr gut bewerten, wobei der Anteil der Bewertung „sehr gut“ bei immerhin fast 40% liegt.

## 5.2.5 Verkehrsbelastung

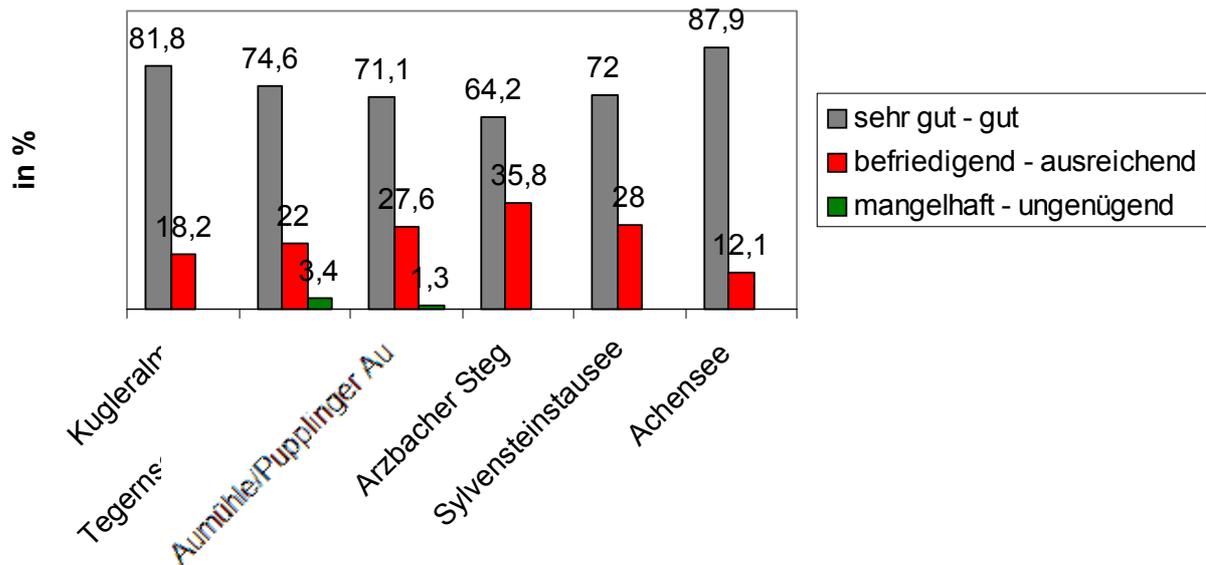
**Tab. 27: Bewertung der Verkehrsbelastung entlang der Strecke**

	Gültige	
	Häufigkeit	Prozent
sehr gut	89	28,3
gut	144	45,7
befriedigend	55	17,5
ausreichend	24	7,6
mangelhaft	3	1
Gesamt	315	100

Quelle: Eigene Erhebung

Knapp  $\frac{3}{4}$  der Befragten schätzen die Verkehrsbelastung entlang der Radwege als gut bis sehr gut und nur 3 von insgesamt 315 Personen als mangelhaft ein.

**Abb. 92: Verkehrsbelastung - Standort**



Quelle: Eigene Erhebung

Betrachtet man die Bewertung der Verkehrsbelastung hinsichtlich der Befragungsstandorte, fällt auf, dass diese am Arzbacher Steg von gut einem Drittel der Befragten als nur befriedigend bis ausreichend beurteilt wird. Das zweitschlechteste Ergebnis erhält der Standort Aumühle/Pupplinger Au.

## 5.2.6 Unterkunft und Gastronomie

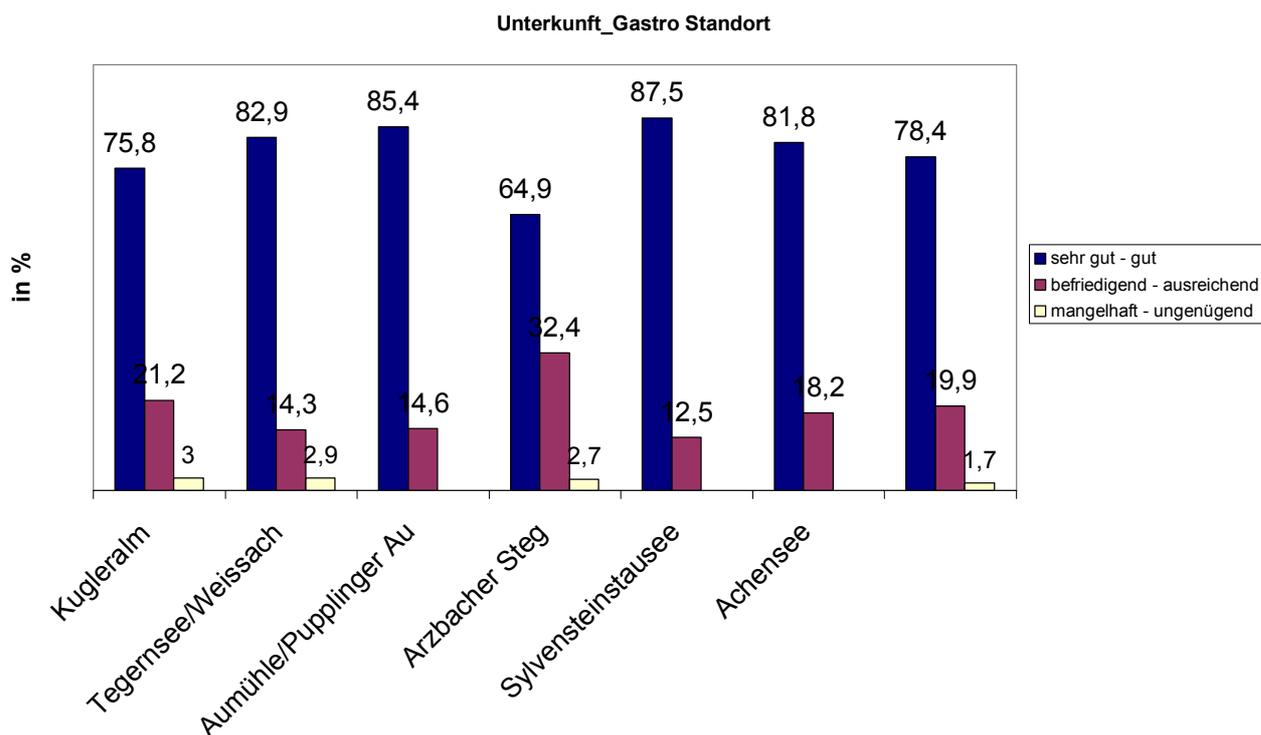
**Tab. 28: Bewertung des Gastronomie- und Unterkunftsangebot**

	Gültige	
	Häufigkeit	Prozent
sehr gut	60	25,4
gut	138	58,5
befriedigend	29	12,3
ausreichend	6	2,5
mangelhaft	3	1,3
Gesamt	236	100

Quelle: Eigene Erhebung

Das Unterkunfts- und Gastronomieangebot entlang der befahrenen Radstrecken wird von über 80% der befragten Personen als durchwegs positiv beurteilt. Wie auch schon bei der Verkehrsbelastung wird am Arzbacher Steg das Angebot an Gastronomie und Unterkünften im Vergleich zu den anderen Standorten am negativsten bewertet.

**Abb. 93: Unterkunft/Gastronomie - Standort**



Quelle: Eigene Erhebung

## 5.2.7 Fahrradfreundliches Angebot

**Tab. 29 : Bewertung des fahrradfreundlichen Angebots**

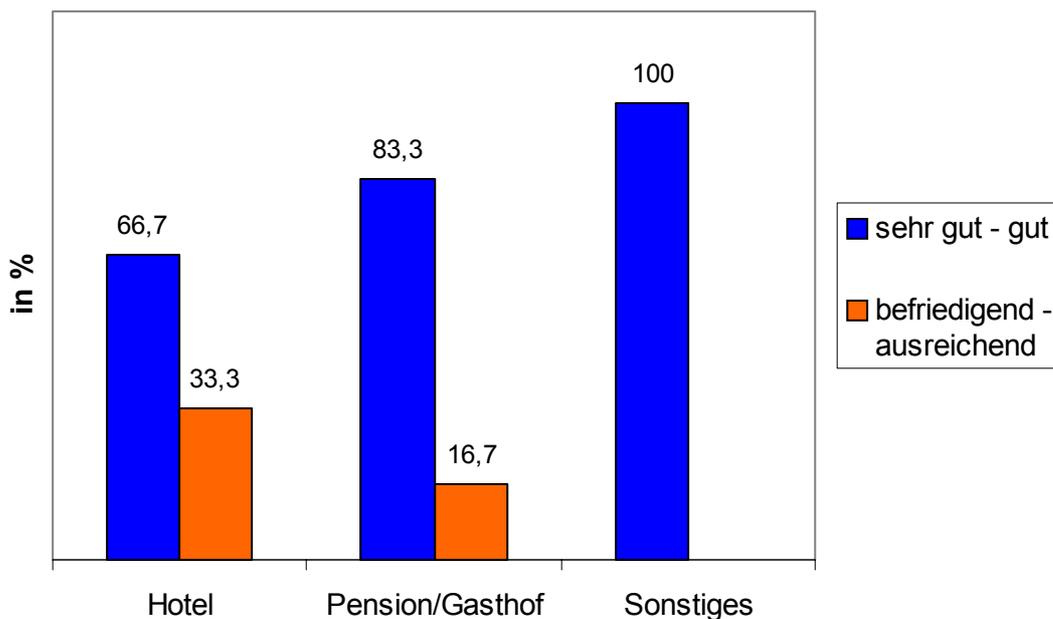
	Häufigkeit	Gültige Prozent
sehr gut	39	19,8
gut	119	60,4
befriedigend	22	11,2
ausreichend	12	6,1
mangelhaft	4	2
ungenügend	1	0,5
Gesamt	197	100

Quelle: Eigene Erhebung

Mit fast 80% zufriedener Antworten schneidet auch das fahrradfreundliche Angebot entlang der Radwege sehr gut ab.

Im der folgenden Tabelle und Grafik werden nur diejenigen Personen berücksichtigt, die eine Radreise unternehmen. Insgesamt wurden 34 Radreisende befragt, davon gaben 12 (Mehrfachantworten waren möglich) an, in Hotels zu übernachten, 14 nächtigen in Pensionen und Gasthöfen.

**Abb. 94: Fahrradfreundliches Angebot – Art der Unterkunft**



Quelle: Eigene Erhebung

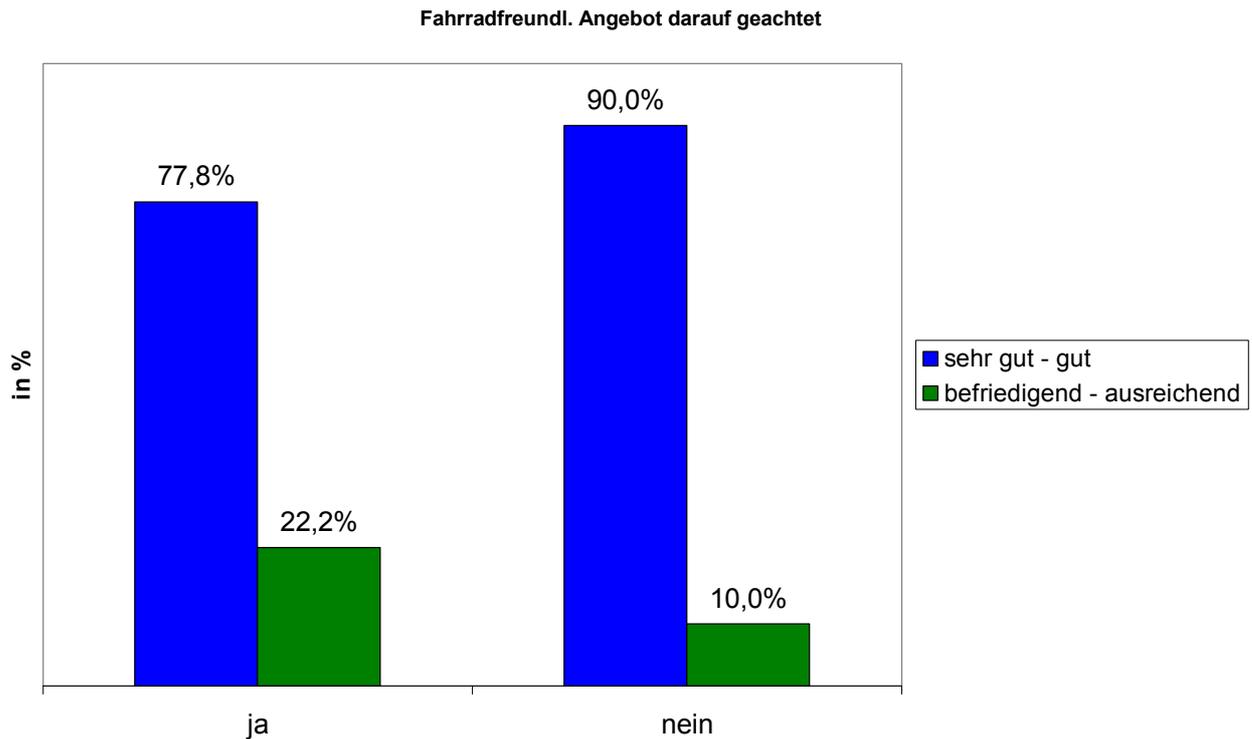
Auffällig ist, dass die Pensionen und Gasthöfe besser abschneiden als die Hotels. Sonstige Übernachtungsmöglichkeiten wie z.B. Jugendherbergen, Campingplätze und Unterkünfte bei Verwandten oder Bekannten werden selten genutzt (was aber auch an den geringen Fallzahlen liegen kann); sie werden aber immer als gut bis sehr gut bewertet.

**Tab. 30: Häufigkeiten der Art Unterkünfte der Radreisenden**

Art der Unterkunft	Häufigkeiten
Hotel (4 Sterne oder mehr)	1
Hotel (bis zu 3 Sternen)	14
Pension	15
Gasthof	10
Jugendherberge	6
Campingplatz	2
Bekannte/Verwandte	2
Privatzimmer	1
Sonstiges	4
Gesamt	55

Quelle: Eigene Erhebung

**Abb. 95: Fahrradfreundliches Angebot – auf fahrradfreundliches Angebot geachtet**



Quelle: Eigene Erhebung

Insgesamt achten über 60% der Radreisenden auf ein fahrradfreundliches Angebot, bewerten es jedoch schlechter als diejenigen, die nicht auf ein auf Fahrradfahrer ausgerichtetes Angebot achten, was mit daran liegen könnte, dass sie höherer Erwartungen an die Unterkunft stellen, da sie sich wahrscheinlich auch informiert haben, welche Arten von Angeboten für Radfahrer existieren.

### 5.2.8 Rastplätze und Abstellmöglichkeiten

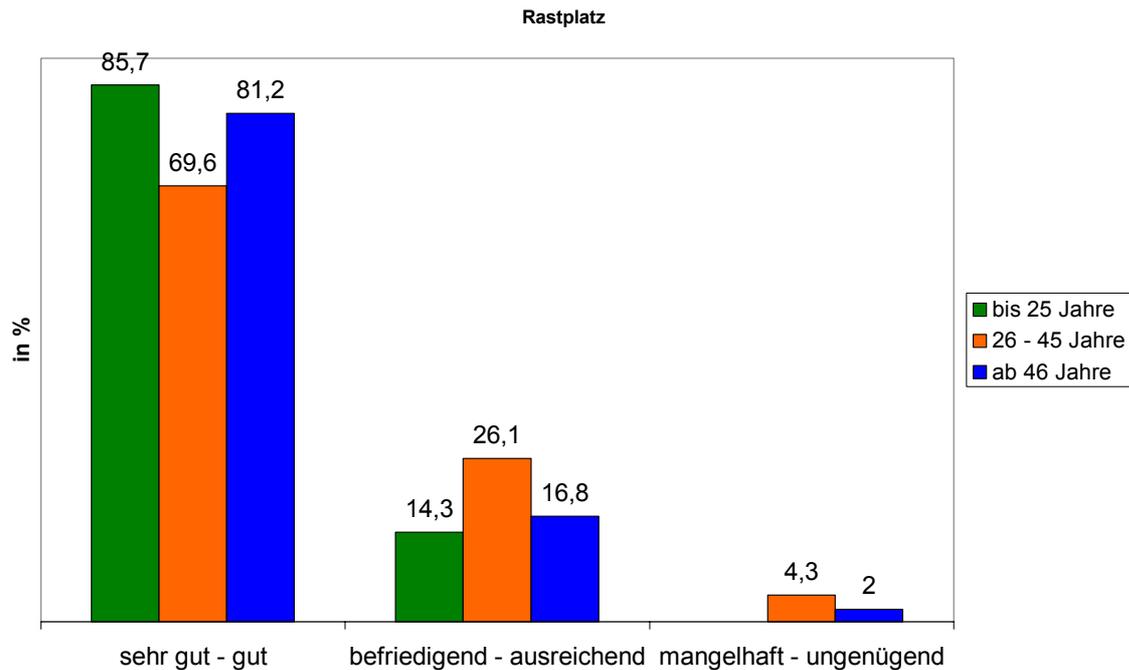
**Tab. 31: Bewertung der Rastplätze und Abstellmöglichkeiten**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
sehr gut	31	13,4
Gut	152	65,8
befriedigend	31	13,4
ausreichend	11	4,8
mangelhaft	6	2,6
Gesamt	231	100

Quelle: Eigene Erhebung

Auch bei der Bewertung der Radwege bezüglich der Rastplätze und Abstellmöglichkeiten geben fast 80% der Befragten ein positives Urteil ab.

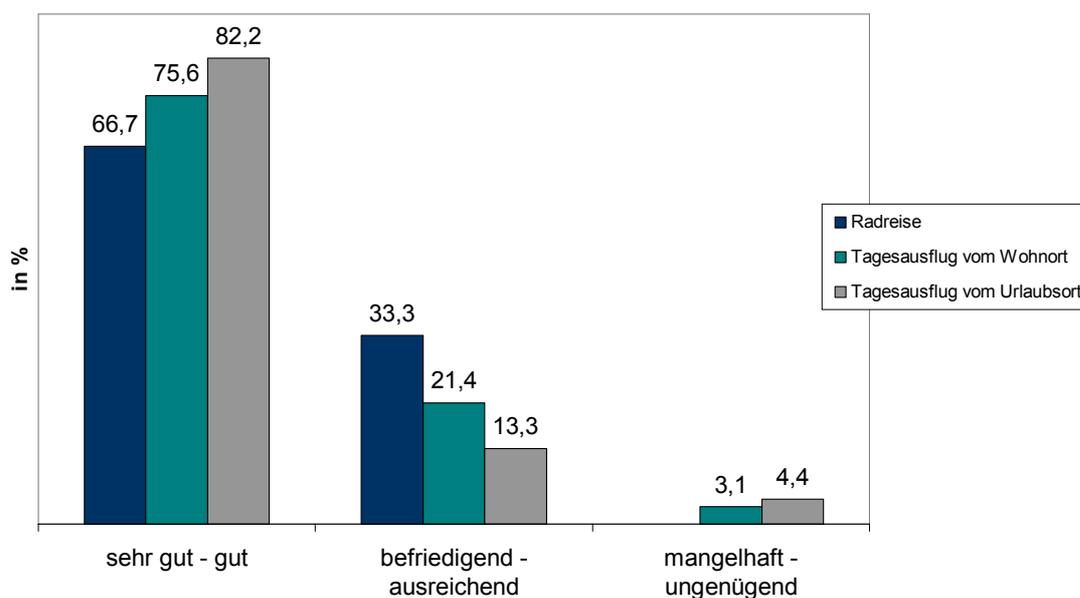
**Abb. 96: Rastplätze/Abstellmöglichkeiten – Alter**



Quelle: Eigene Erhebung

Hinsichtlich des Alters fällt auf, dass die Gruppe der 26 bis 45jährigen die Rastplätze und Abstellanlagen am schlechtesten bewerten. Dies könnte daran liegen, dass gerade diese Altersgruppe mit Kindern unterwegs ist und sie deshalb mehr Rastplätze bräuchten. Zudem fällt auf, dass diejenigen, die eine Radreise machen unzufriedener mit den Rastplätzen und Abstellanlagen sind, als die, die einen Tagesausflug vom Wohnort oder vom Urlaubsort machen.

**Abb. 97: Rastplätze/Abstellmöglichkeiten – Art der Tour**



Quelle: Eigene Erhebung

## 5.2.9 Bewertung der Strecke insgesamt

Die Bewertung der befahrenen Strecke insgesamt wird insgesamt sehr positiv bewertet. Über 65% der befragten Personen befinden diese für „gut“, gefolgt von „sehr gut“ mit knapp 25%. Die Noten 5 und 6 wurden auf der ganzen Strecke kein einziges Mal vergeben, die Via Bavarica Tyrolensis hat also durchwegs eine gute Bewertung bekommen.

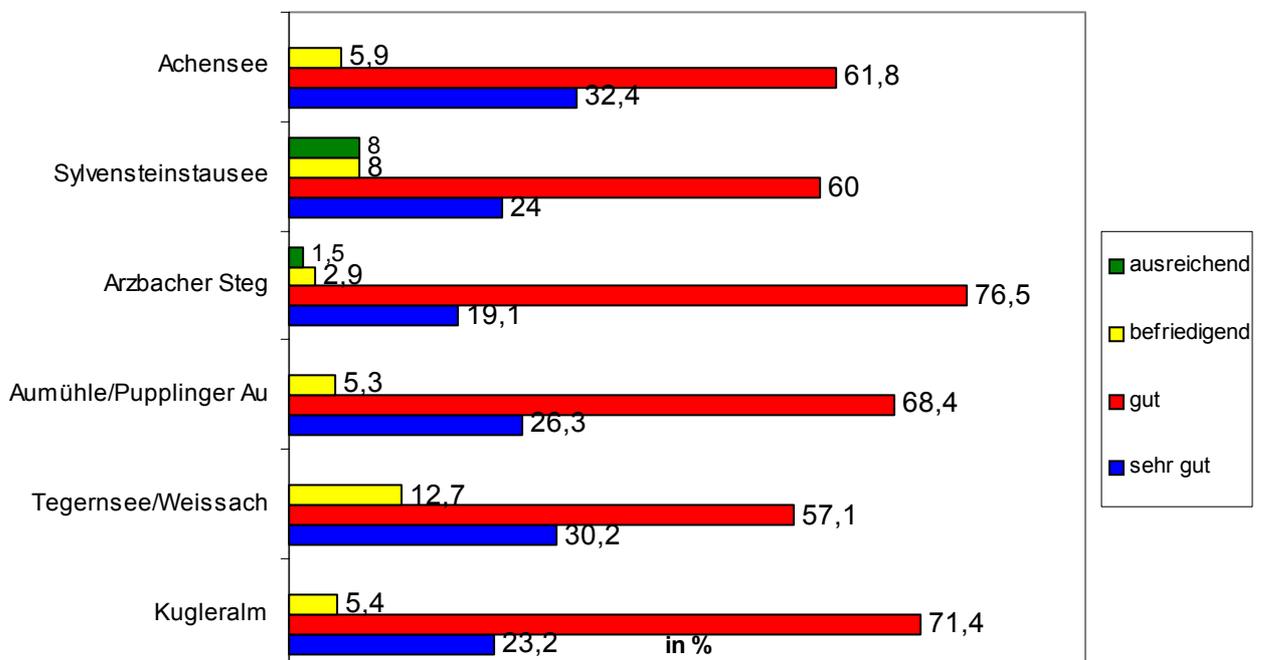
**Tab. 32: Bewertung der Strecke insgesamt**

	Häufigkeit	Gültige Prozent
sehr gut	82	25,5
Gut	216	67,1
befriedigend	21	6,5
ausreichend	3	0,9
Total	322	100,0

Quelle: Eigene Erhebung

Eine interessante Fragestellung ist, ob es unterschiedliche Bewertungen der Gesamtstrecke an den verschiedenen Befragungsstandorten gibt.

**Abb. 98: Befragungsstandort – Bewertung der Strecke insgesamt**



Quelle: Eigene Erhebung

Die beste Bewertung bekam der Standort Arzbacher Steg, an dem knapp 75% aller Befragten mit „gut“ antworteten. Die verhältnismäßig am schlechtesten beurteilte Standort ist der

Sylvensteinstausee, wo nur 60% die Strecke als „gut“ und 8% sogar nur als „ausreichend“ befanden. Trotzdem wurde die Via Bavarica Tyrolensis insgesamt sehr positiv bewertet.

### 5.3 Verbesserungsvorschläge

Um die Befahrbarkeit zu verbessern, wird vorgeschlagen in Aumühle den Asphalt und allgemein Schlaglöcher auszubessern. Zudem wird bemängelt, dass teilweise die Büsche nicht ausgeschnitten, keine getrennten Rad- und Fußwege vorhanden und die Wege an manchen Stellen zu schmal sind.

In der Beschilderung der Radwege wird mehr Einheitlichkeit gewünscht. Daneben gab jeweils eine Person an, dass die Beschilderung bei der Großhesseloher Brücke und vor Wolfratshausen verbesserungswürdig ist.

An der Routenführung am Achensee wird beanstandet, dass der See nur einseitig befahrbar ist. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung werden der Tegernsee, Bad Tölz und Achensee kritisiert. Zudem wird bemängelt, dass am Arzbacher Steg zu viel Fußgängerverkehr herrscht.

### 5.4 Aufgetretene Mängel

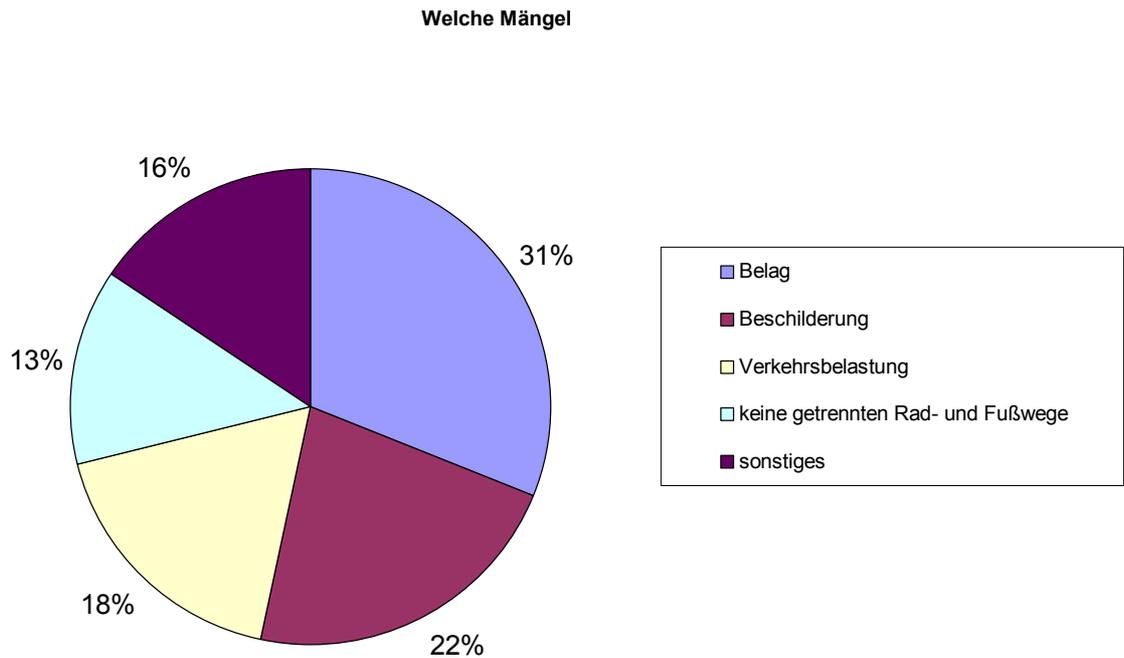
**Tab. 33: Sind Ihnen Unterschiede/Mängel entlang der Strecke aufgefallen?**

	<b>Gültige</b>	
	<b>Häufigkeit</b>	<b>Prozent</b>
Ja	66	22,9
Nein	222	77,1
Gesamt	288	100

Quelle: Eigene Erhebung

Fast 4/5 der Befragten geben an, dass Ihnen keine Mängel oder Unterschiede hinsichtlich der infrastrukturellen Einrichtungen und Angebote aufgefallen sind. Welche Mängel und wo diese zu beanstanden sind, wird im Folgenden etwas näher beleuchtet.

**Abb. 99: Welche Mängel sind aufgetreten?**



Quelle: Eigene Erhebung

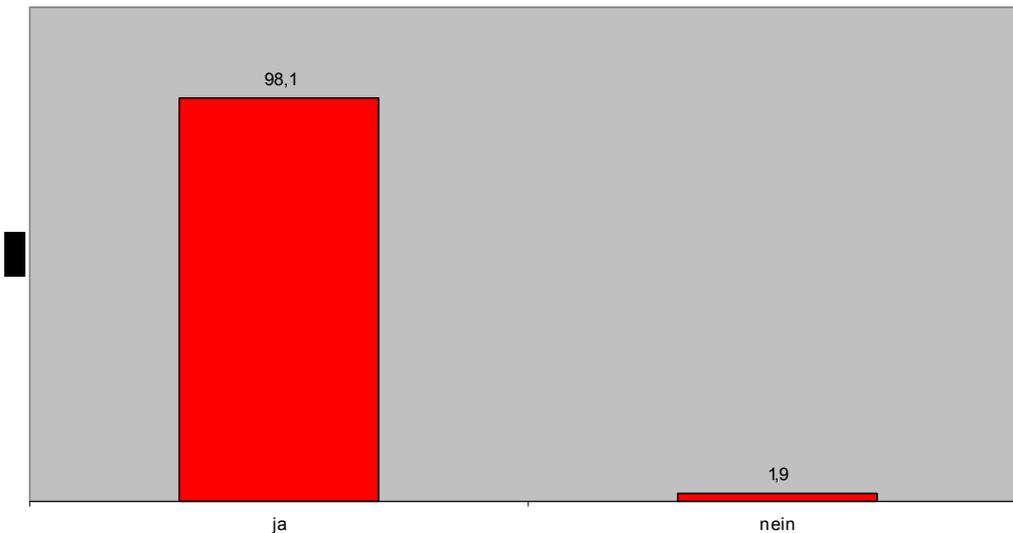
Von denjenigen, denen Mängel entlang der Strecke auffielen, bemängelten fast ein Drittel den Belag, v. a. den Schotterbelag am Sylvensteinstausee, in Grünwald und Jenbach. Jedoch fällt der Belag auch allgemein am Perlacher Forst, an der Kugleralm, in Oberdill, an der Aumühle und auf der gesamten Ostroute negativ auf.

Bei der Beschilderung wird von 3 aus 10 Personen der Münchner Raum kritisiert. Auch stark bemängelt wird die Verkehrsbelastung in Straßlach (3 von 8).

## 5.5 Weiterempfehlung des befahrenen Radwegs

Abschließend soll untersucht werden, inwiefern die Radfahrer mit der Via Bavarica Tyrolensis zufrieden sind, bzw. ob sie diesen Radweg weiterempfehlen würden.

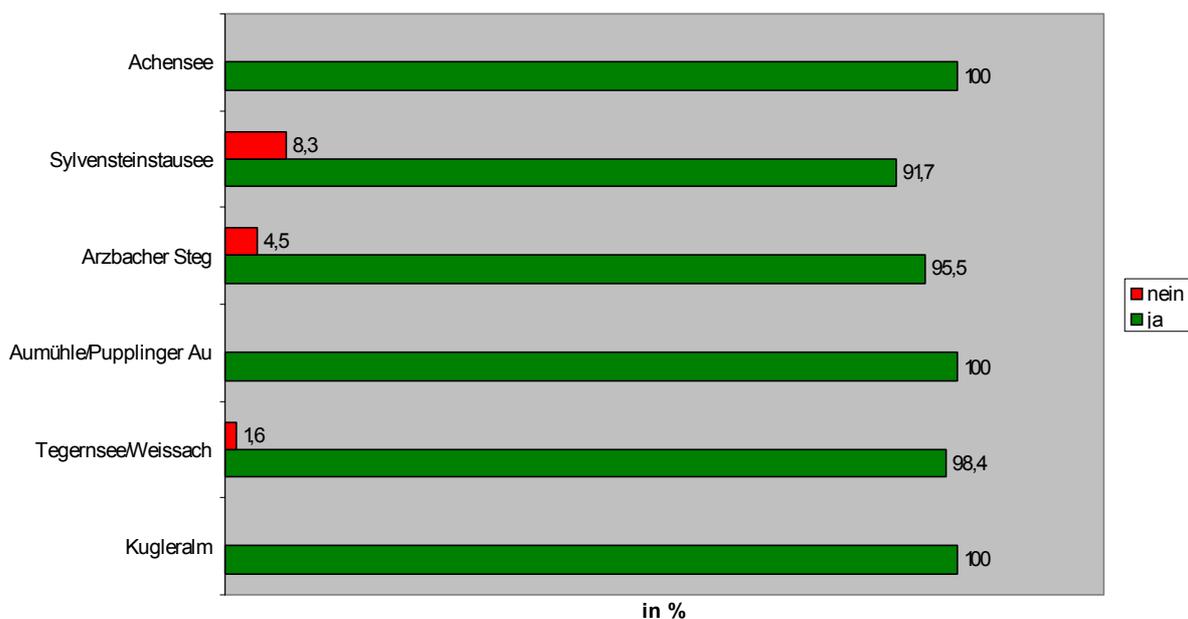
**Abb. 100: Würden Sie die Strecke weiter empfehlen?**



Quelle: Eigene Erhebung

Wie in obiger Abbildung ersichtlich, würde die Mehrheit der befragten Radfahrer die Via Bavarica Tyrolensis durchaus weiter empfehlen. In Zahlen ausgedrückt, bedeutet dies, dass von 318 gültigen Befragten knapp 98% (312 Personen) mit „ja“ und fast 2% (6 Personen) mit „nein“ antworteten. Diese Tatsache zeigt, dass die Via Bavarica Tyrolensis eine attraktive Radstrecke darstellt, die oft und gern befahren wird. Nun betrachten wir, ob es Unterschiede bezüglich der Befragungsstandort gibt, um herauszufinden, ob markante Unterschiede zwischen den einzelnen Abschnitten hinsichtlich ihrer Qualität bestehen.

**Abb. 101: Befragungsstandort – Weiterempfehlung**



Quelle: Eigene Erhebung

Wie nicht anders zu erwarten, fällt auch dieses Ergebnis sehr positiv aus. Diejenigen Radfahrer, die an der Kugleralm, am Achensee und an der Pupplinger Au befragt wurden, empfehlen den Radweg sogar zu 100% weiter. Die Personen, die am Sylvensteinstausee befragt wurden, liefern mit knapp 91% den geringsten Prozentwert.

Allerdings sollte noch einmal betont werden, dass nur 6 der 318 befragten Radfahrer die Via Bavarica Tyrolensis nicht weiter empfehlen würden.

## 6 Ökonomische Effekte

### 6.1 Einleitung

Die Erhebung von ökonomischen Effekten ist enorm wichtig, da man daraus regionalwirtschaftliche Impulse für die Zukunft entwickeln kann. Daher ist es für die drei regionalen Tourismusverbände von Interesse zu erfahren, wie viel Geld die Tagesausflügler und die Übernachtungsgäste auf der Strecke durchschnittlich pro Tag ausgeben. Daraus lässt sich dann im Folgenden ableiten, wie man die öffentlichen Mittel gezielt einsetzen kann, ob ein finanzieller Aufwand überhaupt gerechtfertigt ist, aber auch ob dem finanziellen Aufwand ein hinreichend großer ökonomischer Nutzen gegenüber steht.

In der Befragung vor Ort wurden den Radfahrern diesbezüglich zwei Fragen gestellt. Zum einen: „Wie hoch sind ihre geschätzten Ausgaben pro Person?“ Aufgesplittert in sechs Unterpunkte, nämlich für den Besuch von Gaststätten und Biergärten, für den Einkauf von Lebensmitteln und Getränken, für lokalen Transport und Parkgebühren, für Unterhaltung und Eintrittsgelder, sowie für Souvenirs und für Radfahrbedarf. Aus den gemachten Einzelangaben errechnen sich die Gesamtausgaben. Diese Frage wurde allen Befragten gestellt.

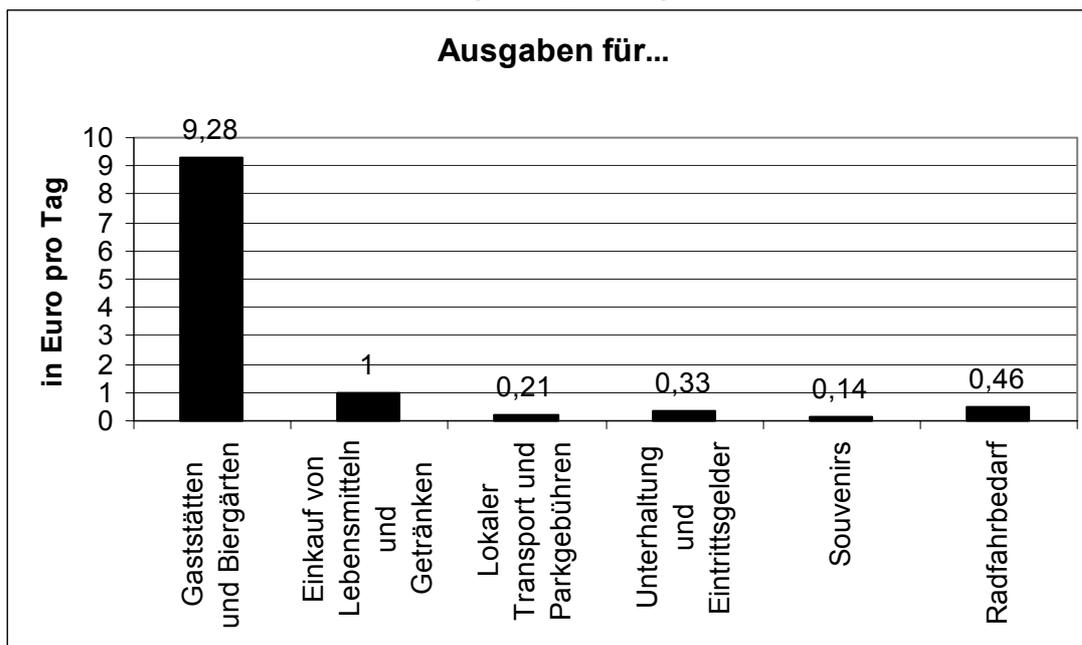
Die zweite Frage wurde nur den Radtouristen gestellt und nicht den Tagesausflüglern. „Wie hoch sind die geschätzten durchschnittlichen Übernachtungskosten pro Person?“ Im Folgenden widmen wir uns diesen beiden Fragen genauer.

## 6.2 Höhe der durchschnittlichen Ausgaben pro Person

### 6.2.1 Die durchschnittlichen Ausgaben pro Tag und pro Person

Die von den Befragten gemachten Angaben über ihr Ausgabepensum wurden auf alle Befragten umgerechnet, um dadurch zu erfahren, was ein Gast durchschnittlich auf der Strecke pro Tag ausgibt. Beim Datenüberblick wurde ein Ausreißer identifiziert, der aus der weiteren Analyse herausgenommen wurde, um die Durchschnittswerte nicht zu verfälschen.

**Abb. 102: Durchschnittlichen Ausgaben pro Tag**



Quelle: Eigene Erhebung

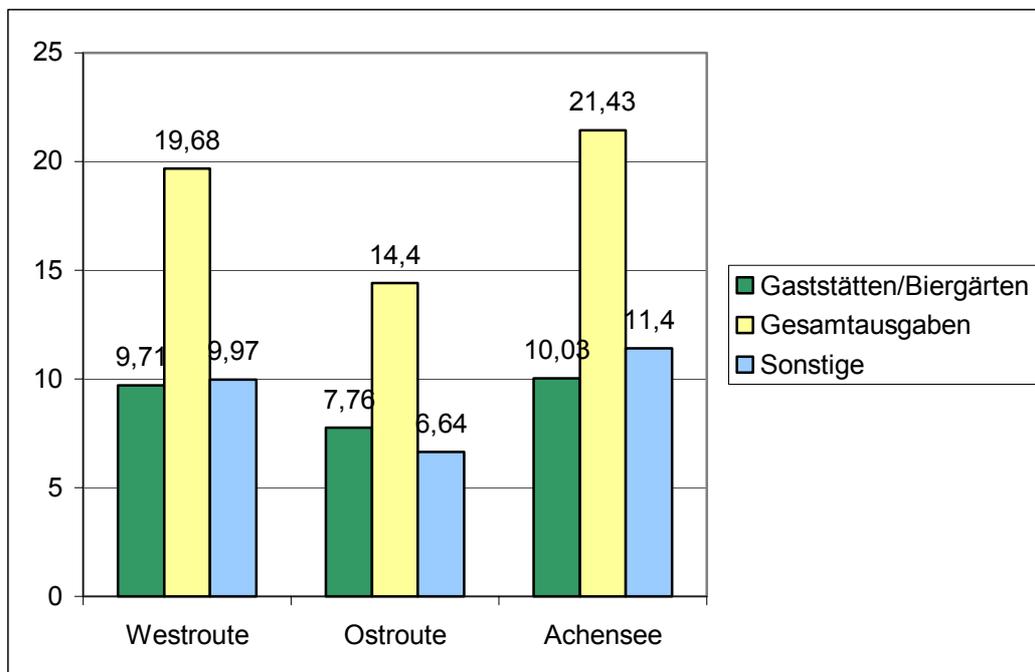
Aus dieser Abbildung geht hervor, dass die Touristen mit 9,28 € weitaus am meisten Geld in Gaststätten und Biergärten lassen. Lediglich 1 € wird für den Einkauf von Lebensmitteln und Getränken ausgegeben. Die Ausgaben in den restlichen Kategorien belaufen sich teilweise weit unter 50 Cent. Die Gesamtausgaben pro Person und Tag liegen somit bei 12,02 €.

Im weiteren Verlauf werden anhand von Mittelwertsvergleichen lediglich die Ausgaben für die Gaststätten und Biergärten, sowie die Gesamtausgaben differenziert betrachtet und einander gegenüber gestellt. Unter der Sparte Sonstige wurden alle anderen Ausgaben aufgrund ihrer geringen Höhe zusammengefasst.

## 6.2.2 Die Ausgaben auf den einzelnen Streckenabschnitten

Zunächst ist dargestellt, wie viel Geld die Touristen auf der Westroute, auf der Ostroute und entlang des Achensees ausgeben.

**Abb. 103: Ausgaben auf den einzelnen Streckenabschnitten**



Quelle: Eigene Erhebung

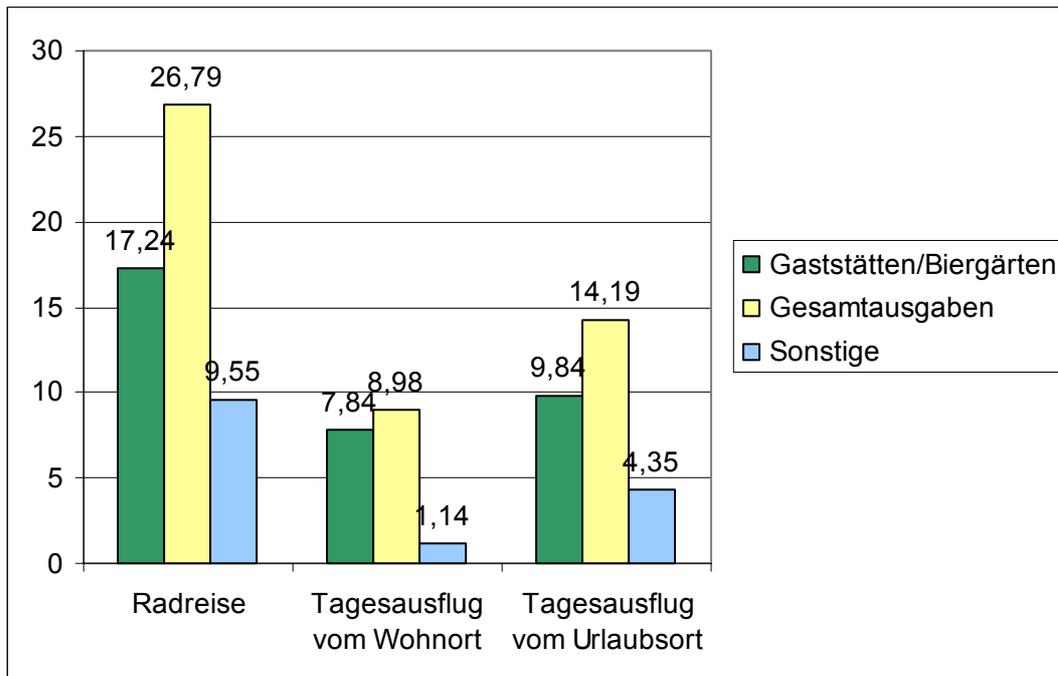
Man stellt fest, dass die höchsten Ausgaben mit 21,43 € entlang des Achensees getätigt werden. Danach folgt die Westroute mit 19,68 €. Am wenigsten geben die Gäste entlang der Ostroute aus, wo lediglich 14,40 € gelassen werden. Die sonstigen Ausgaben verhalten sich von der Abfolge her identisch.

Die Ausgaben für die Gaststätten und Biergärten sind auf allen Streckenabschnitten relativ gleich hoch. Sie variieren lediglich um etwa 2,30 €.

### 6.2.3 Die Ausgaben bezogen auf die Art der Reise

Bei der Art der Reise wurde unterschieden in Radreise und Tagesausflug, wobei der Tagesausflug wiederum dahingehend unterschieden wurde, ob er vom Wohnort oder vom Urlaubsort ausgegangen ist.

**Abb. 104: Ausgaben bezogen auf die Art der Reise**



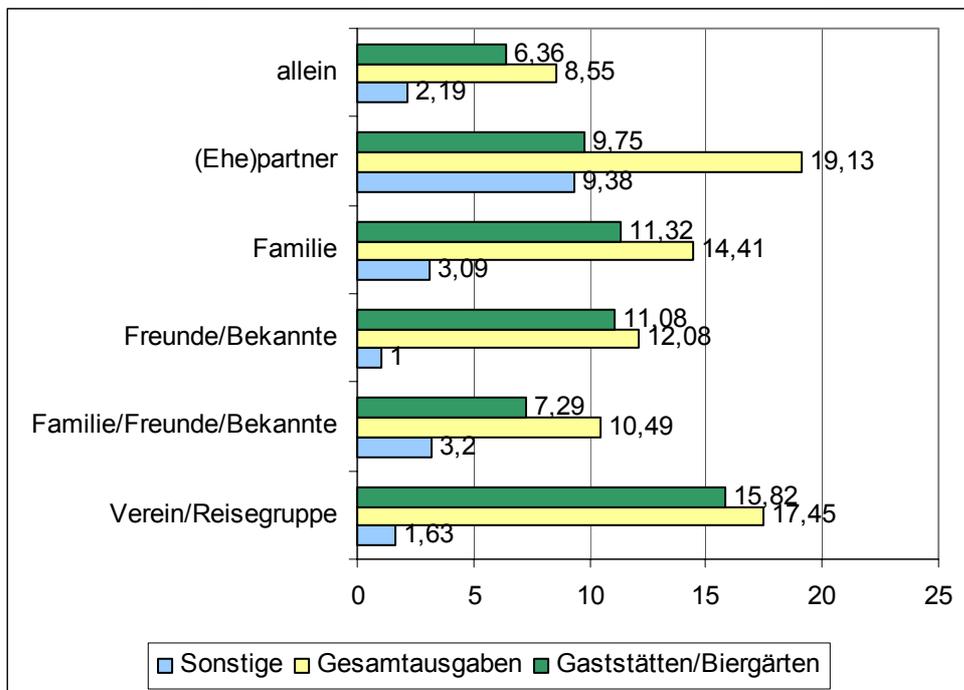
Quelle: Eigene Erhebung

Es ist ersichtlich, dass die Ausgaben der Radreisenden auf der Via Bavarica Tyrolensis in allen drei Sparten sehr viel höher liegen, als die der Tagesausflügler. Die Gesamtausgaben der Radreisenden sind mit 26,79 € drei mal so hoch wie die der Tagesausflügler vom Wohnort (8,98 €) und immerhin fast doppelt so hoch wie die Ausgaben der Tagesausflügler vom Urlaubsort (14,19 €).

## 6.2.4 Die Ausgaben bezogen auf die Mitfahrenden

Differenzen bei der Höhe der Ausgaben ergeben sich auch durch die Zusammensetzung der mitfahrenden Personen. Hier der Vergleich der Mittelwerte:

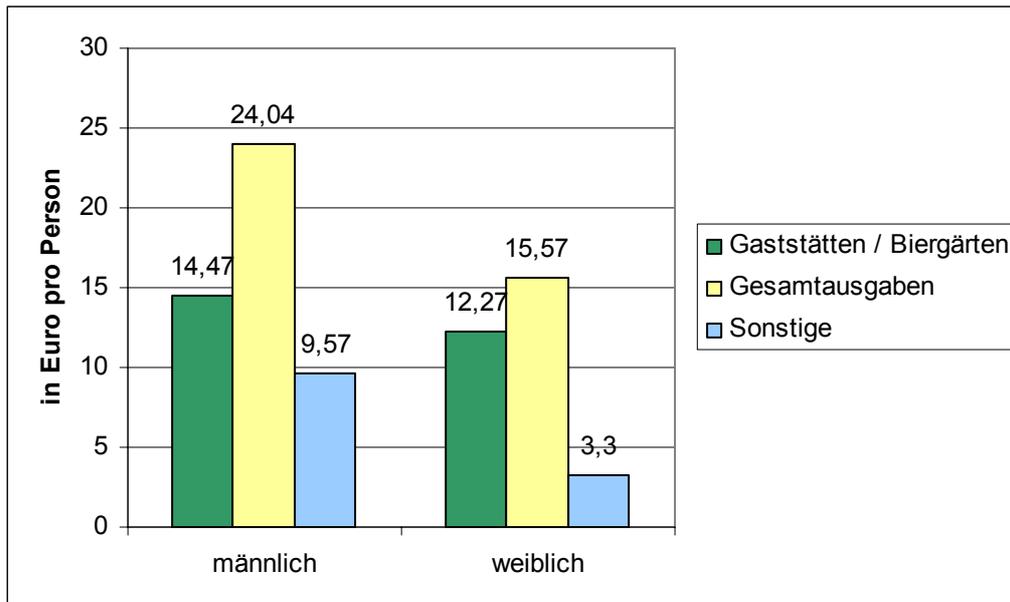
**Abb. 105: Ausgaben bezogen darauf mit wem man unterwegs ist**



Quelle: Eigene Erhebung

Am wenigsten geben diejenigen aus, nämlich lediglich 8,55 €, die alleine unterwegs sind. Danach Gruppen, die sich aus Freunden und Bekannten aber auch Familie zusammensetzen. Die höchsten Ausgaben verzeichnen mit 17,45 € Personen, die mit einem Verein oder einer Reisegruppe unterwegs sind und die (Ehe)paare mit 19,13 €. Bei den (Ehe)paaren sind die sonstigen Ausgaben mit 9,38 € ziemlich hoch. Da alle anderen lediglich 1 € bis 3,20 € dafür ausgeben.

**Abb. 106: Ausgaben bezogen auf das Geschlecht**



Quelle: Eigene Erhebung

Hier ist gut zu erkennen, dass Männer fast 10 € mehr pro Tag ausgeben als Frauen. Die enorme Differenz liegt allerdings nicht bei den Ausgaben für Gaststätten und Biergärten, sondern die sonstigen Ausgaben liegen mit 9,57 € bei den Männern und lediglich 3,30 € bei den Frauen weit auseinander.

### 6.2.5 Ausgaben für Gaststätten und Biergärten kombiniert mit der Verpflegung

Für die Auswertung der ökonomischen Effekte waren hier nur die beiden Antworten „Ich nutze das Angebot entlang der Strecke“ und „Ich nutze sowohl Selbstverpflegung als auch Gastronomieangebote“ interessant. Verglichen werden hier die Mittelwerte, welche wiederum auf alle Befragten umgerechnet wurden.

Durchschnittlich geben diejenigen, die sich nur über Gastronomie verpflegen 13,32 € pro Person und Tag aus. Fahrradfahrer die sowohl Selbstverpflegung als auch Gastronomie nutzen geben 11,66 € pro Person und Tag aus. Das ist ein Differenzbetrag von lediglich 1,66 €. Das nun folgende Kapitel widmet sich ausschließlich den Radtouristen; es wird geklärt, wie hoch die von geschätzten durchschnittlichen Übernachtungskosten pro Person sind.

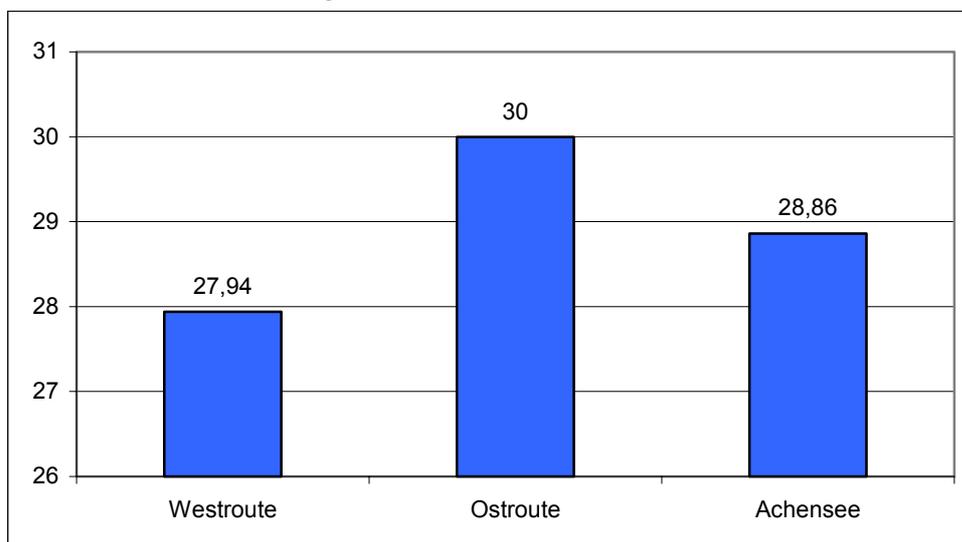
## 6.3 Höhe der durchschnittlichen Übernachtungskosten pro Person

Insgesamt wurden 34 Radtouristen hinsichtlich ihrer durchschnittlichen Übernachtungskosten pro Person befragt. Auf diese wurden die folgenden Mittelwertberechnungen umgerechnet. Auch hier wurde beim Datenüberblick ein Ausreißer festgestellt, der aus der weiteren Analyse herausgenommen wurde.

### 6.3.1 Die Übernachtungskosten auf den einzelnen Streckenabschnitten

Die Radtouristen geben durchschnittlich auf ihrer Fahrradrouten für die einzelnen Übernachtungen 28,93 € aus.

**Abb. 107: Übernachtungskosten auf den einzelnen Streckenabschnitten**



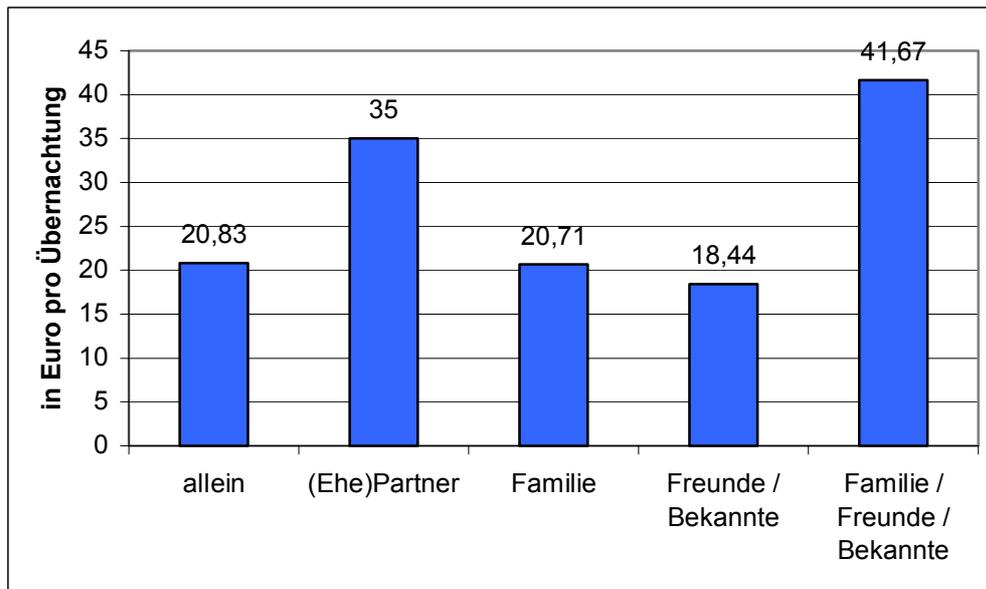
Quelle: Eigene Erhebung

Auf die drei Streckenabschnitte bezogen: Auf der Westroute geben Radreisende pro Person und Übernachtung mit 37,25 € am meisten aus, danach folgt die Strecke entlang des Achensees mit 33,67 €. Am wenigsten geben sie auf der Ostroute aus, nämlich lediglich 30 €.

### 6.3.2 Die Übernachtungskosten bezogen auf die Mitfahrenden

Die Übernachtungskosten variieren auch sehr stark in Bezug darauf, mit wem man auf dem Fahrradweg unterwegs ist.

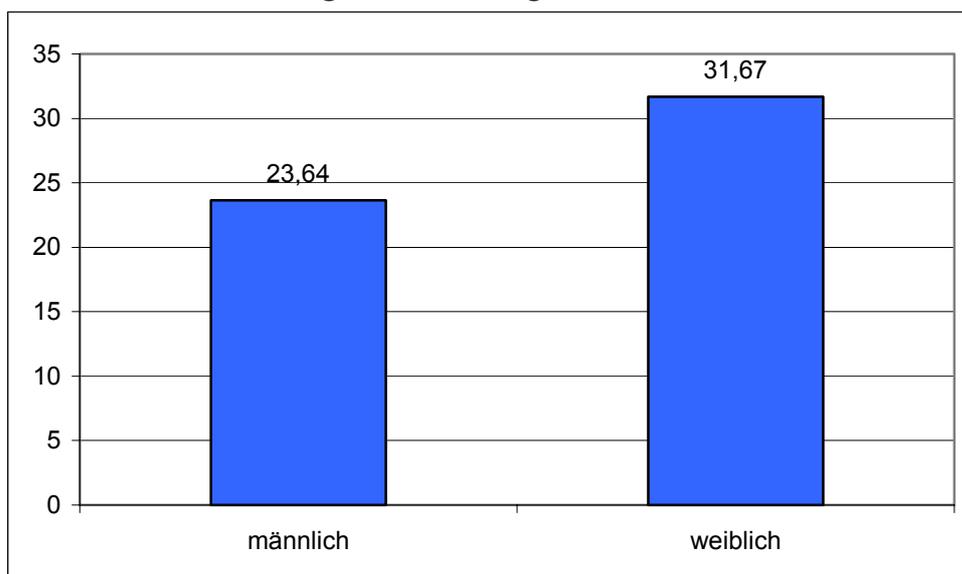
**Abb. 108: Übernachtungskosten bezogen darauf mit wem man unterwegs ist**



Quelle: Eigene Erhebung

Weitaus am meisten, mit 41,67 €, geben die Radreisenden aus, die mit der Familie, mit Freunden und Bekannten unterwegs sind. 35 € diejenigen, die mit dem (Ehe)Partner die Via Bavarica Tyrolensis fahren. Allein fahrende und solche, die entweder mit der Familie oder mit Freunden/Bekanntem unterwegs sind geben viel weniger aus, lediglich zwischen 18 € und 21 € aus. Auch der Geschlechterunterschied lässt sich in Bezug auf die Übernachtungskosten gut herauslesen.

**Abb. 109: Übernachtungskosten bezogen auf das Geschlecht**



Quelle: Eigene Erhebung

Man kann sagen, dass Frauen mit 31,67 € mehr Geld für die Übernachtungen ausgeben als Männer mit nur 23,64 €.

## 6.4 Zusammenfassung

Um sich auf dem immer noch wachsenden Markt des Radtourismus behaupten zu können, muss die Qualität hoch gehalten werden. Dieser Ansatz wirkt sich auch nachhaltig auf die gesamte Region aus, denn die für den Gast geschaffene Infrastruktur kann natürlich auch von der ortsansässigen Bevölkerung mitgenutzt werden.

Das Marketing und das Bekannt machen der Fahrradroute ist aber zunächst einmal die Voraussetzung dafür, dass Gäste überhaupt kommen. Die Frage ist nun, auf welche Zielgruppe sollte es ausgerichtet sein?

Festhalten lässt sich, dass Ehepaare, Vereine und Reisegruppen, sowie Familien laut Gesamtausgaben, das meiste Geld an der Route lassen. Sie sollten daher die Hauptzielgruppe bilden und vom Marketing direkt angesprochen werden.

Der Radtourist ist oftmals ein anspruchsvoller Tourist, der Qualität und Serviceleistungen, wie z.B. kostenloser Gepäcktransport oder trockene, absperrbare Unterstellungsmöglichkeiten für das Rad schätzt. Auf seine speziellen Bedürfnisse sollten auch Beherbergungsmöglichkeiten und Gastronomiebetriebe ausgerichtet sein. Dies ist möglich, indem sie etwa den vom ADFC herausgegebenen Kriterienkatalog umsetzen.

## 7 Zertifizierung der Via Bavarica Tirolensis

### 7.1 Herangehensweise

Auf Basis des Zertifizierungsbogens des ADFC´s wurde ein Bewertungskatalog erstellt.

Die einzelnen Teilstücke der Strecke wurden von den Exkursionsteilnehmern abgefahren und währenddessen bewertet. Auf diese Weise konnte die insgesamt 228km lange "Via Bavarica Tirolensis" komplett erfasst werden. Die Daten wurden mittels eines Auswertungsprogramms (SPSS) ausgewertet. Im Folgenden wird die "Via Bavarica Tirolensis" mit VBT abgekürzt. Die von uns gewählten Streckenabschnitte wurden an die bereits von den Tourismusverbänden vorgegebenen Teilstücke angepasst:

Ostroute: Start in München, über Tegernsee bis zum Achensee:

1. Etappe: Vor den Toren Münchens: Von München/Deutsches Museum → Sauerlach: 25 Kilometer
2. Etappe: Das Münchner Alpenvorland: Von Sauerlach → Gmund (am Tegernsee): 39 Kilometer
3. Etappe: Durchs Tegernseer Tal: Von Kreuth zuerst über Ostseite des Tegernsees bis Gmund → dann über Westseite wieder zurück bis Rottach-Egern: 25 Kilometer
4. Etappe: An der Weissach zum Achensee: Von Kreuth → Achenkirch: 27 Kilometer

Westroute: Start an der Abzweigung der Ost- von der Westroute bei München, bis zum Treffpunkt der beiden Strecken bei Kaiserwacht an der österreichischen Grenze:

5. Etappe: Durch das Mühlthal: Von Abzweig der Westroute (nach Großhesseloher Brücke) → Aumühle: 19 Kilometer
6. Etappe: Durch die Pupplinger Au: Von Aumühle → Geretsried: 14 Kilometer
7. Etappe: Durch den Malerwinkel: Von Geretsried → Bad Tölz: 15 Kilometer
8. Etappe: Im Isarwinkel: Von Bad Tölz → Staudammkrone/Tunnel des Sylvensteinstausees: 25 Kilometer
9. Etappe: An der Walchen zum Achensee: Von Staudammkrone/Tunnel des Sylvensteinstausees → Grenze/Kaiserwacht/Treffpunkt der beiden Strecken: 14 Kilometer

Tiroler Streckenabschnitt: Entlang des Achensees bis ins Inntal:

10. Etappe: Entlang des Achensees: Von Achenkirch (Nordspitze des Achensees) → Maurach: 15 Kilometer

11. Etappe: vom Achensee ins Inntal: Von Maurach → Wiesing/Kreuzung mit Inntalradweg/Ende der VBT: 10 Kilometer

Die digitalisierten Daten konnten durch Arc Map graphisch veranschaulicht werden. Als Grundlage der Grafiken diente der von den Tourismusverbänden erstellte Flyer zur VBT. Seine Funktionalität beruht in erster Linie auf dem hohen Bekanntheitsgrad und dem damit einhergehendem Wiedererkennungswert.

Die nachfolgenden Karten sind nicht maßstabsgetreu und dienen ausschließlich der Visualisierung der jeweils untersuchten Kriterien.

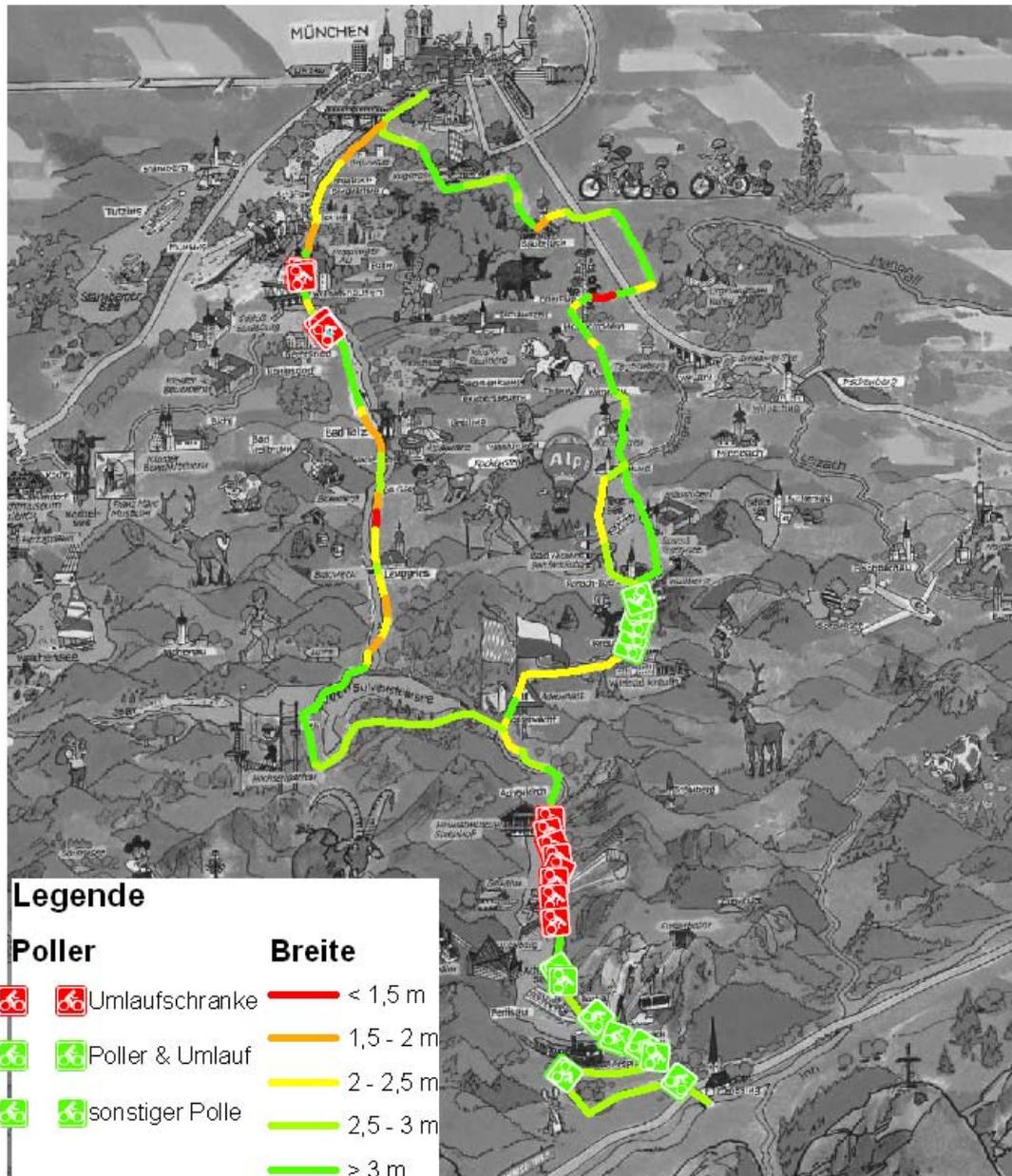
## 7.2 Bewertung der "Via Bavarica Tirolensis" und Darstellung mittels Karten

### 7.2.1 Breite

Anhand der folgenden Karte zeigt sich im überwiegenden Teil der VBT eine ausreichende Breite des Radweges (2-3m). Einschränkungen gibt es vor allem auf der Westroute. Hier ist der Weg zum Teil nur 1 bis 2m breit, was das Befahren dieser Teilabschnitte mit Anhängern oder üppigen Gepäck erschwert. Besonders schwierig wird es, wenn Poller oder Umlaufschranken zusätzlich die Breite des Weges beschränken. Gerade in Hinsicht auf das familienfreundliche Marketing der VBT sollten Problemstellen für Familien wie diese vermieden werden. Unproblematisch sind Umlaufschranken oder Poller dann, wenn der Weg ausreichend Platz zum Umfahren bietet und wenn diese zusätzlich auffällig markiert sind.

Abb. 110: Breite des Radweges

## Breite des Radweges

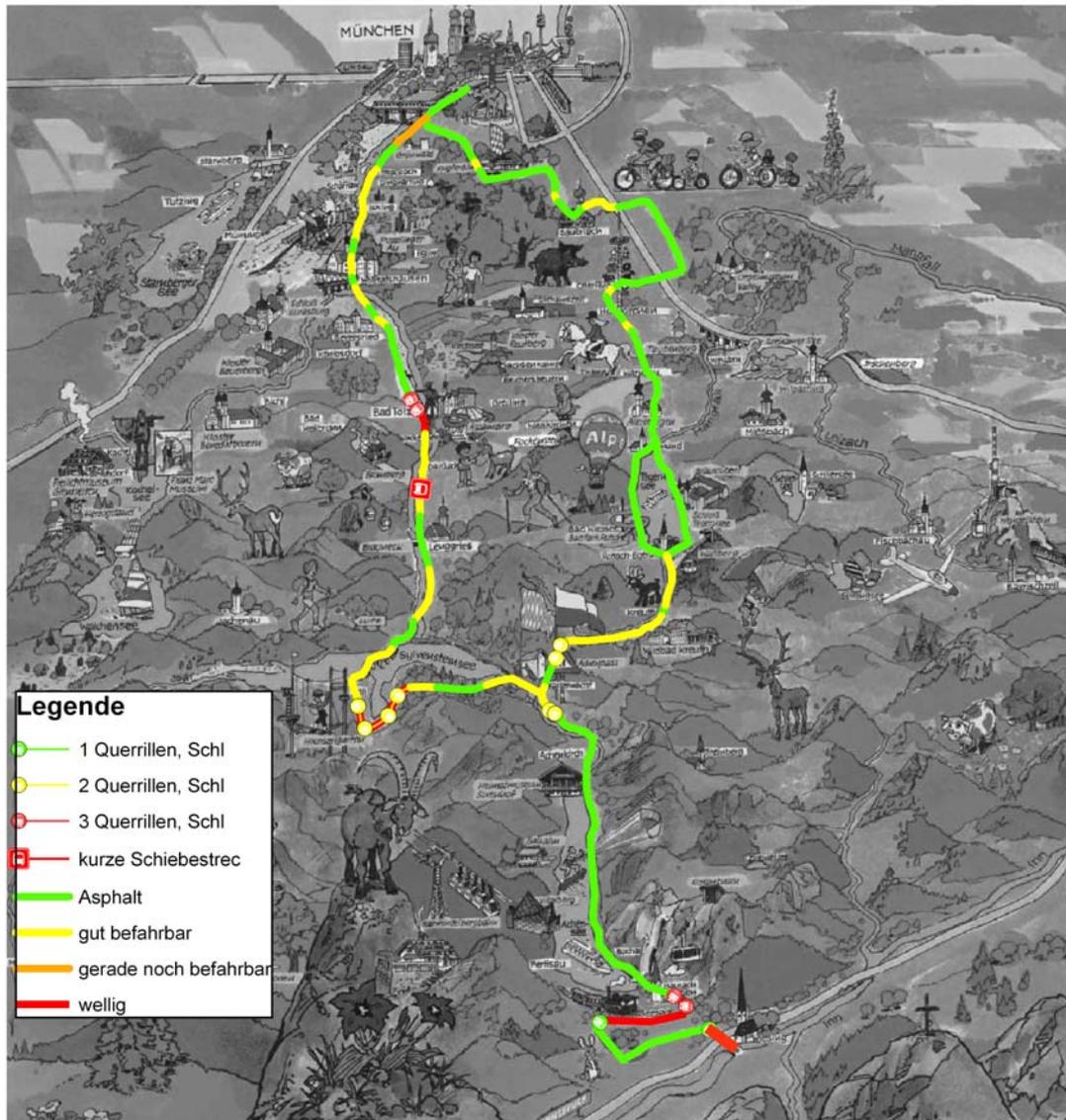


Quelle: Darstellung von Martin Deubel

## 7.2.2 Oberfläche

Abb. 111: Oberflächenbeschaffenheit

### Oberflächenbeschaffenheit



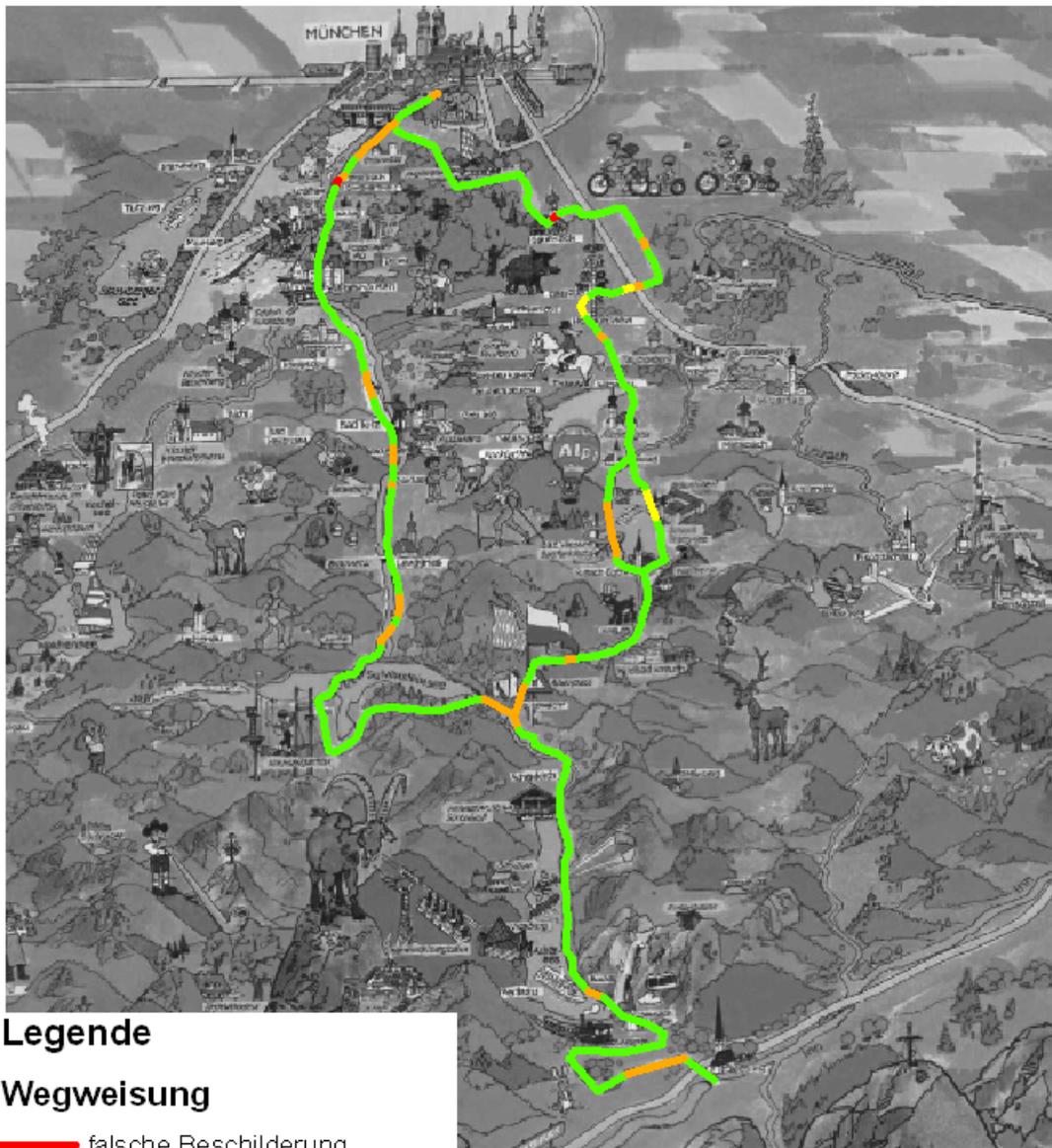
Die VBT ist auf einem Großteil ihrer Streck mit Asphalt ausgelegt bzw. ebenerdig befahrbar. Das längste schlecht befahrbare Stück ist auf dem Weg von Eben ins Inntal. Auf die Länge

gesehen schmälern nur wenige Querrillen und Schiebbestrecken das Fahrerlebnis. Die meisten Querrillen finden sich rund um den Sylvensteinspeicher und bei Bad Tölz.

### 7.2.3 Beschilderung

Abb. 112: Beschilderung

## Beschilderung des Radweges

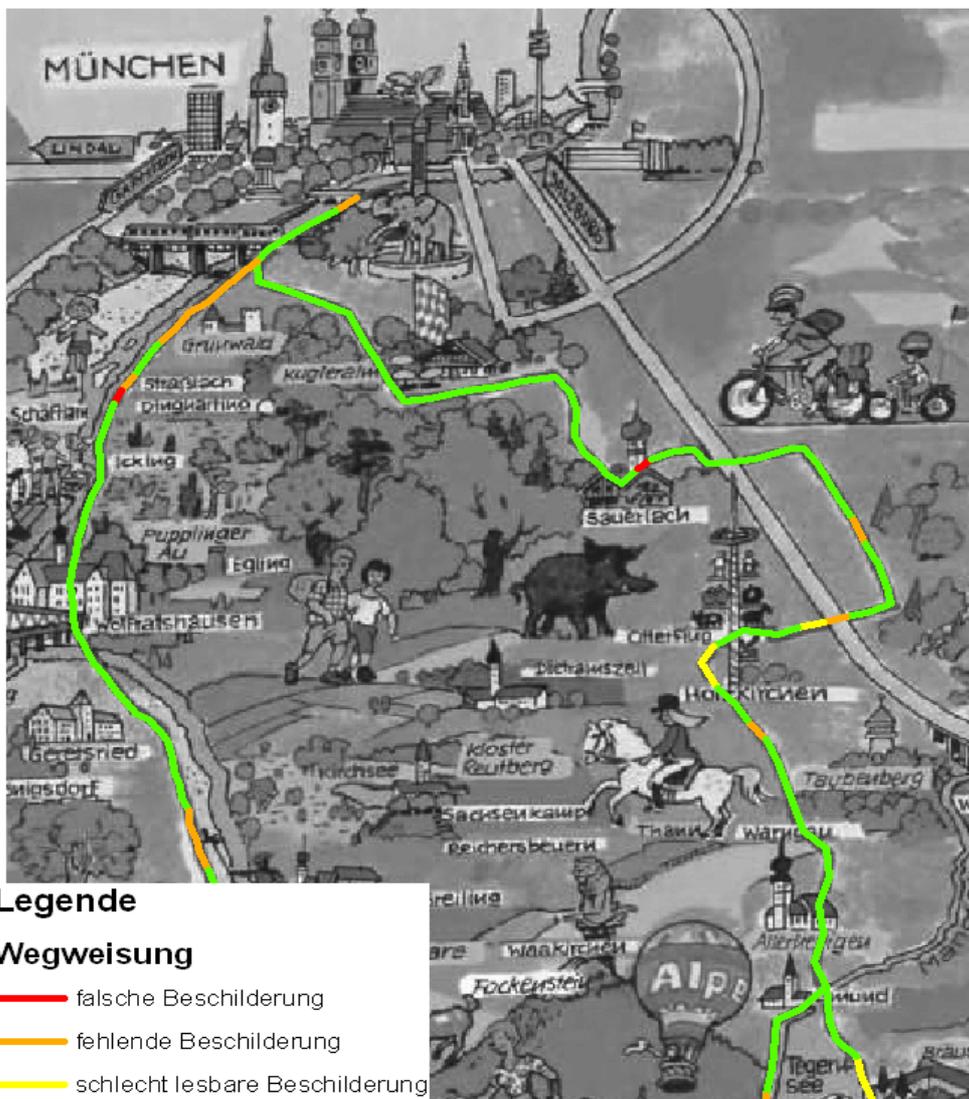


Quelle: Darstellung von Martin Deubel

Anhand der Karte wird deutlich, dass die Strecke insgesamt gesehen eine gute Beschilderung aufweist (hoher Anteil der Bereiche, wo keine Probleme auftraten). Allerdings gibt es auch Streckenabschnitte bei denen die Beschilderung eine Überarbeitung bedarf. Hierbei handelt es sich um Bereiche, wo eine schlecht lesbare, falsche oder fehlende Beschilderung vorlag. Die Organisatoren dieser Strecke sollten sich dieser Stellen besonders annehmen, da generell die Beschilderung eine hohe Wichtigkeit bei der Bewertung einer Radroute erhalten hat. Besonders wichtig wäre die Überarbeitung der falschen Beschilderung um Sauerlach und Straßlach, denn gerade einen Umweg aufgrund einer falschen Beschilderung in Kauf zu nehmen wäre ärgerlich.

**Abb. 113: Falsche Beschilderung an der VBT**

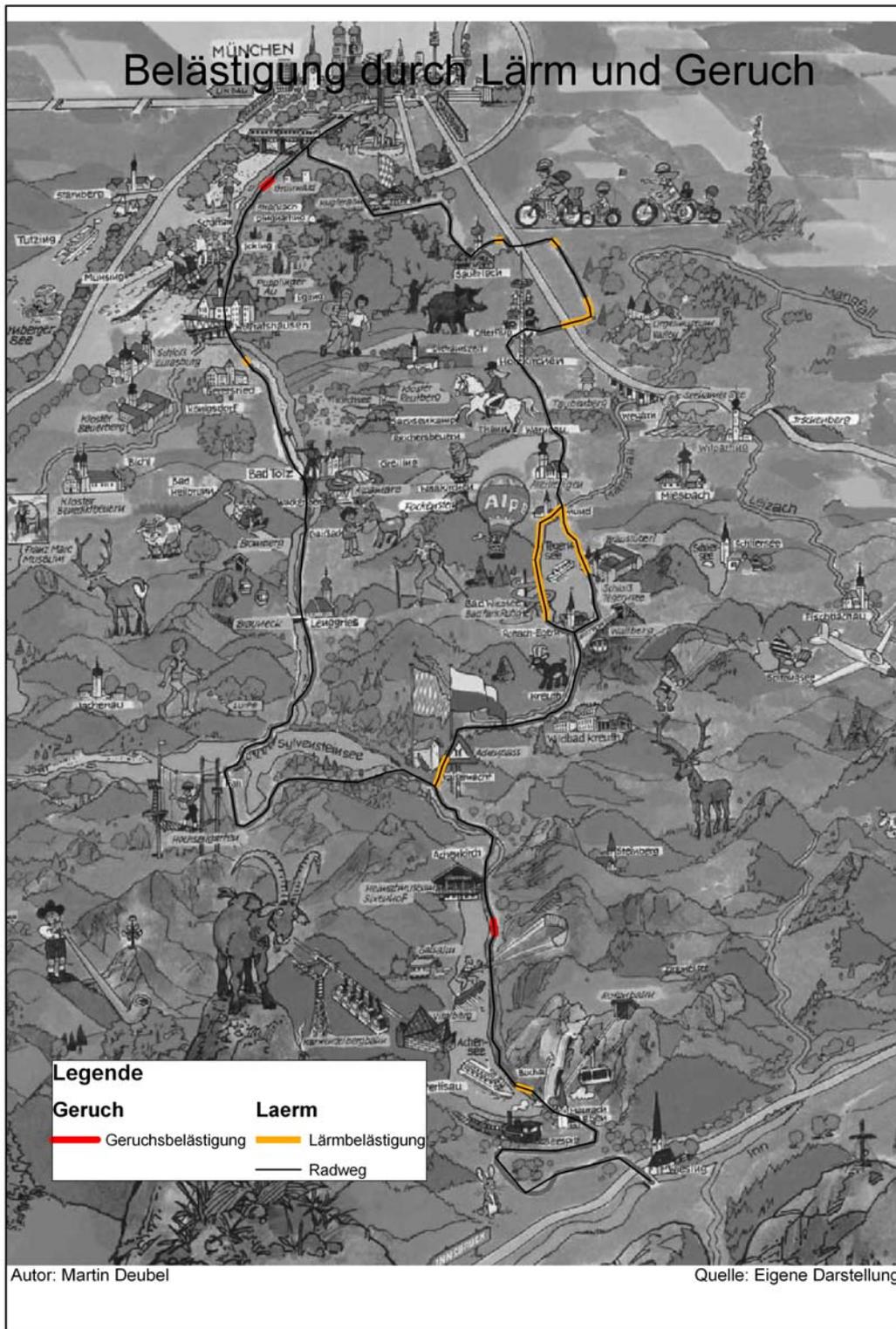
### Beschilderung des Radweges (Hervorhebung der falschen Beschilderung)



Quelle: Darstellung von Martin Deubel

## 7.2.4 Lärm-, Geruchs-, Staubbelastung

Abb. 114: Belästigung der Lärm und Geruch

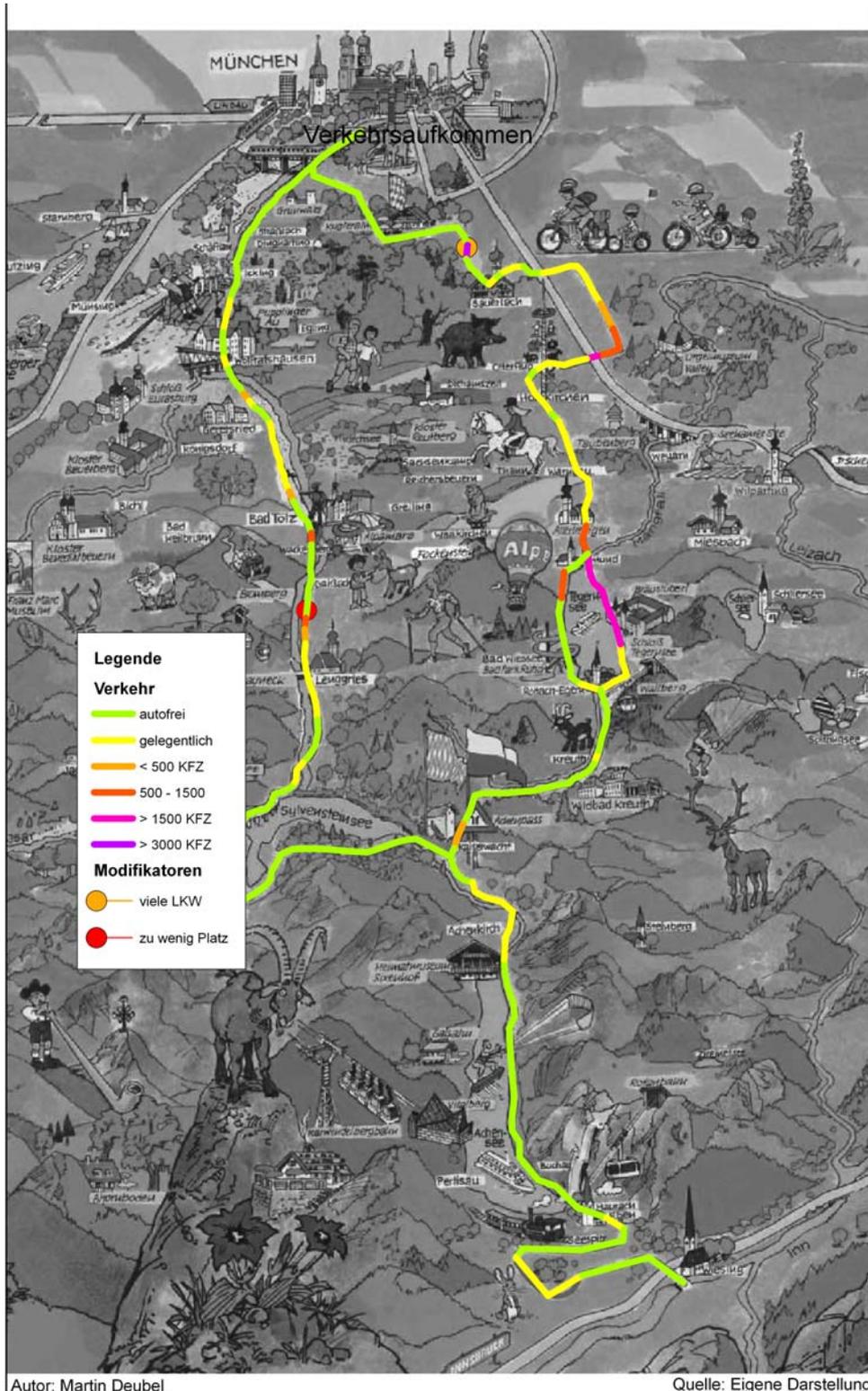


An der VBT kommt es nur an sehr wenigen Stellen zu einer Belästigung durch lärm oder Staub. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens an den Ufern des Tegernsees tritt hier auch eine

Lärmbelastung auf. Weite Strecken der VBT sind vollkommen geruchs- und lärmunbelastet; nirgendwo lag laut den Testern eine Staubbelastung vor.

## 7.2.5 Verkehrsaufkommen

Abb. 115: Verkehrsaufkommen



Das Verkehrsaufkommen an der VBT ist sehr unterschiedlich. Auf vielen Wegabschnitten ist man als Radfahrer unter sich, doch es gibt einige Nadelöhre. So ist das Ostufer des Tegernsees sehr stark befahren und bietet verkehrstechnisch keinerlei Ausweichmöglichkeit. Auch als erfahrener Radfahrer muss man aufpassen, um die Übersicht zu wahren. Das Ostufer des Tegernsees ist für Familien mit Kindern völlig ungeeignet. Dafür liegen jedoch 90% der Strecke in Bereichen, in denen nie oder nur sehr selten Autoverkehr aufkommt.

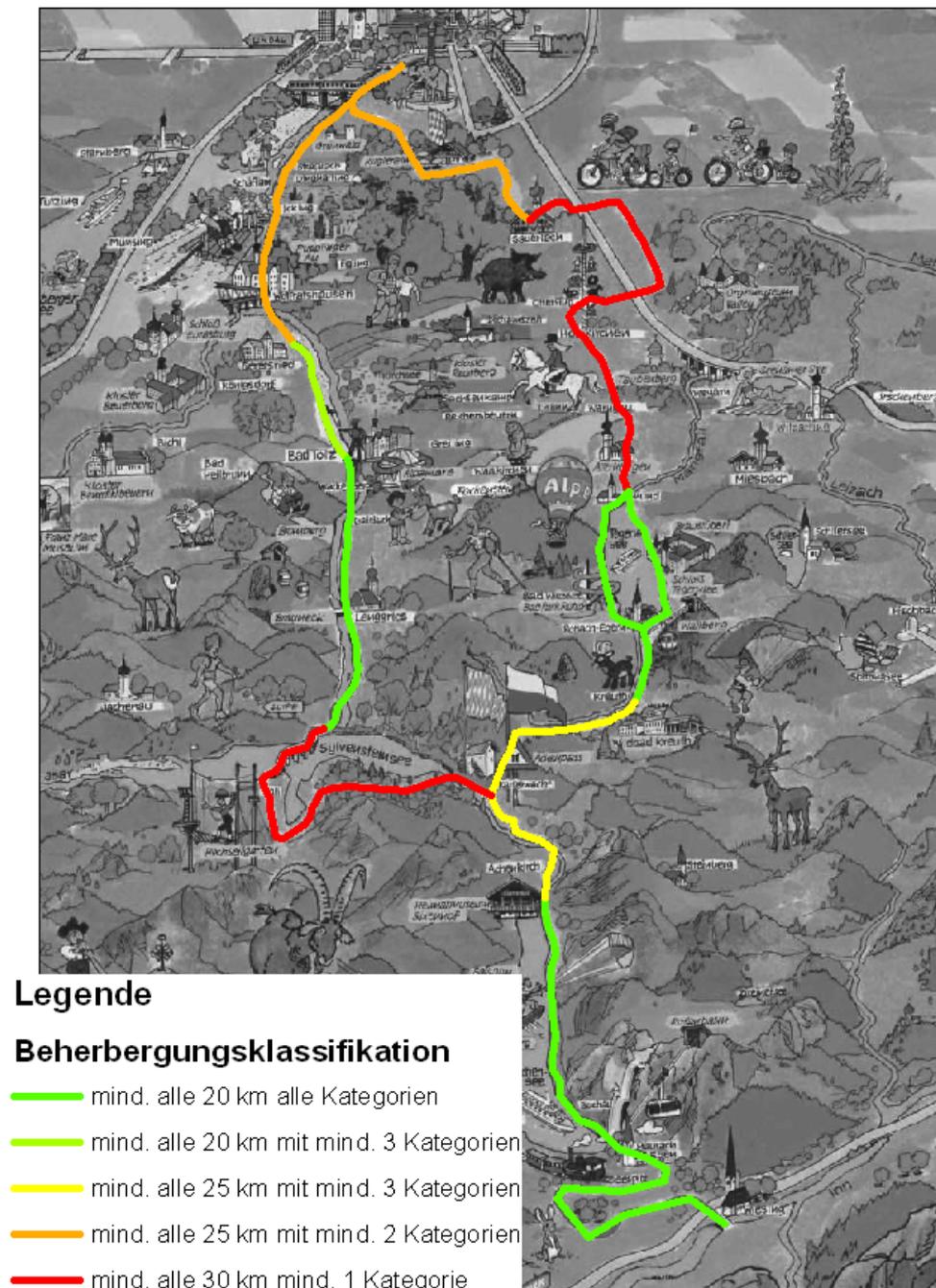
Es ist trotzdem zu bedenken, ob man sich nach den vollmundigen Versprechen, ein "familienfreundlicher Radweg" sein zu wollen, so eine für Familien unzumutbare Situation erlauben kann.

## **7.2.6 Beherbergung und Campingplätze**

Das Beherbergungsangebot entlang der VBT ist weit reichend und umfangreich. So befinden sich mindestens alle 30km eine Stern-Kategorie. Im Allgemeinen findet der Gast aber eine Vielzahl von unterschiedlichen Stern-Kategorien, auch auf geringerer Distanz. In diesem Zusammenhang sollte darauf hingewiesen werden, dass lediglich Beherbergung direkt oder in unmittelbarer Nähe der Strecke aufgenommen wurde. Es würde sich als nützlich für der Gast erweisen, Wegweiser oder Werbung zu weiteren Beherbergungsunternehmen entlang der Strecke aufzustellen um auf diese Weise das Angebot zu erweitern. Besonders für die Zielgruppe der VBT "Familie" wären weitere Angebote nützlich um kürzere Streckenabschnitte an einem Tag fahren zu können.

Abb. 116: Beherbergung an der VBT

## Beherbergung entlang der VBT

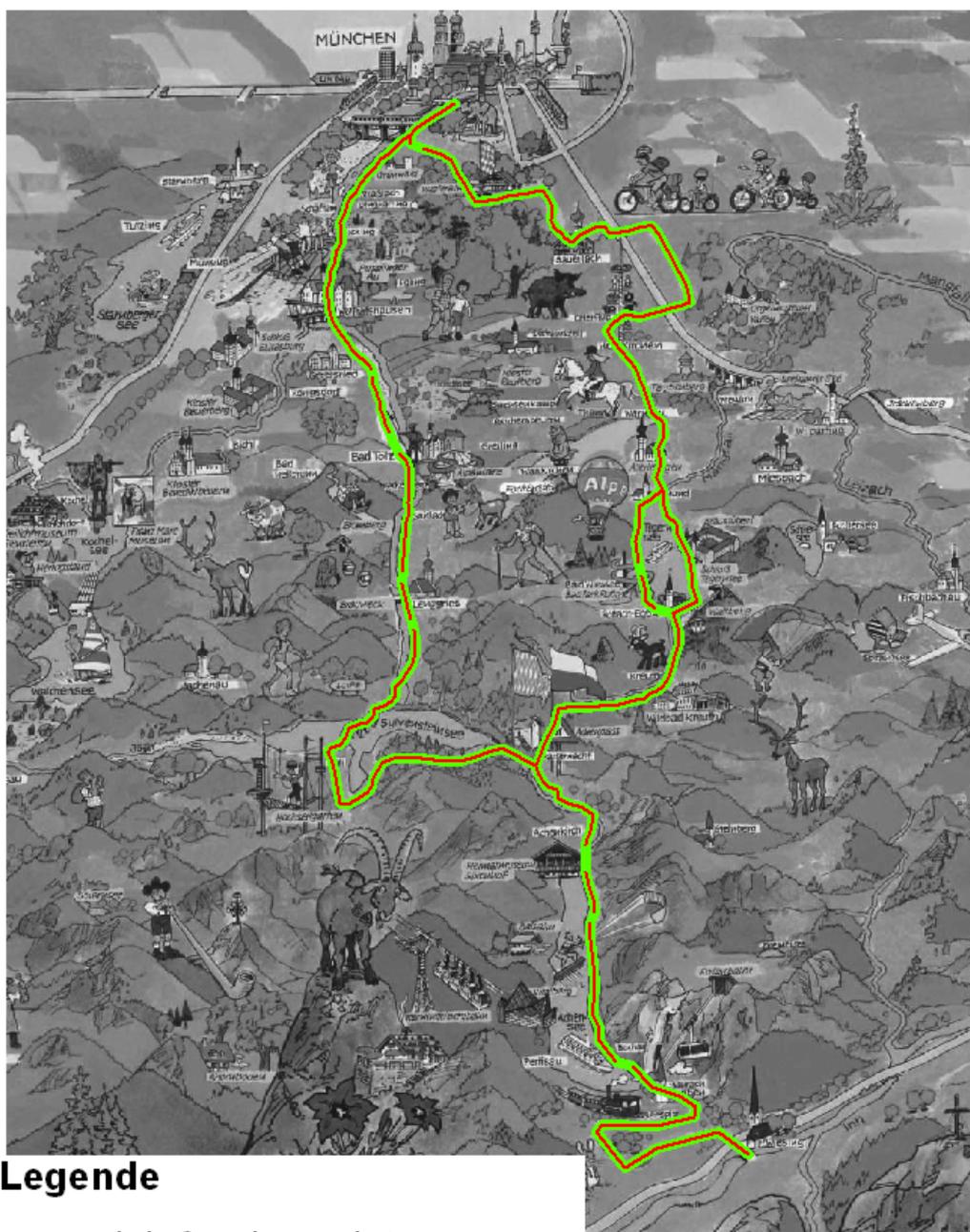


Quelle: Eigene Darstellung

Aufholbedarf zeigt sich entlang der VBT im Bereich des Campingangebots. Im Vergleich zum Beherbergungsangebot fällt auf, dass es nur ein geringes Angebot an Campingplätzen gibt. Dennoch wird dieses im Zusammenhang mit dem Beherbergungsangebot ausreichend sein. Allerdings soll zukünftig darauf geachtet werden, dass auch Campingplätze im Kartenmaterial zur "Via Bavarica Tirolensis" enthalten sind.

Abb. 117: Campingplatzangebot im Vergleich zur Beherbergung

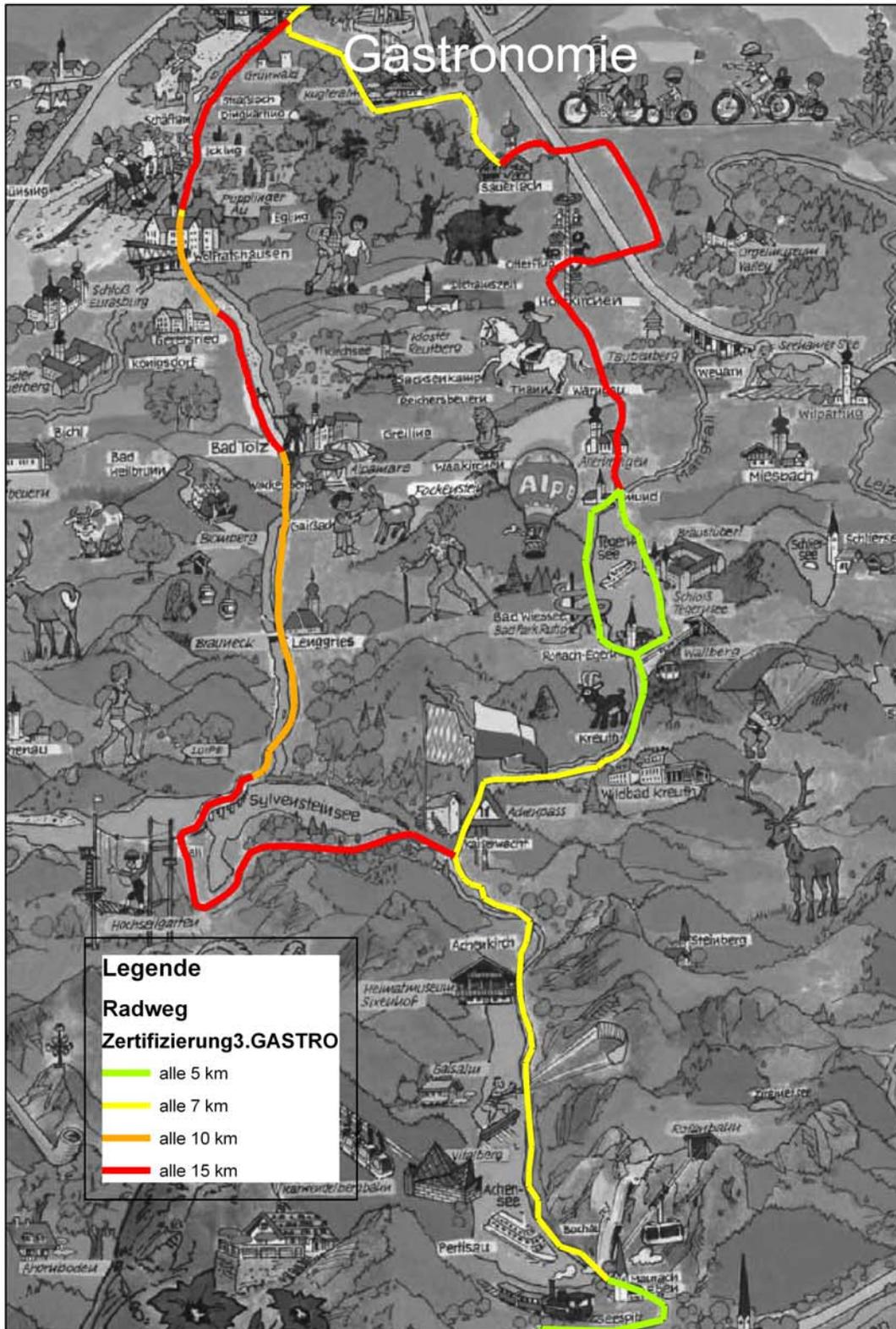
## Übernachtungsangebot entlang der Strecke



Quelle: Darstellung von Martin Deubel

## 7.2.7 Gastronomiedichte

Abb. 118: Gastronomiedichte



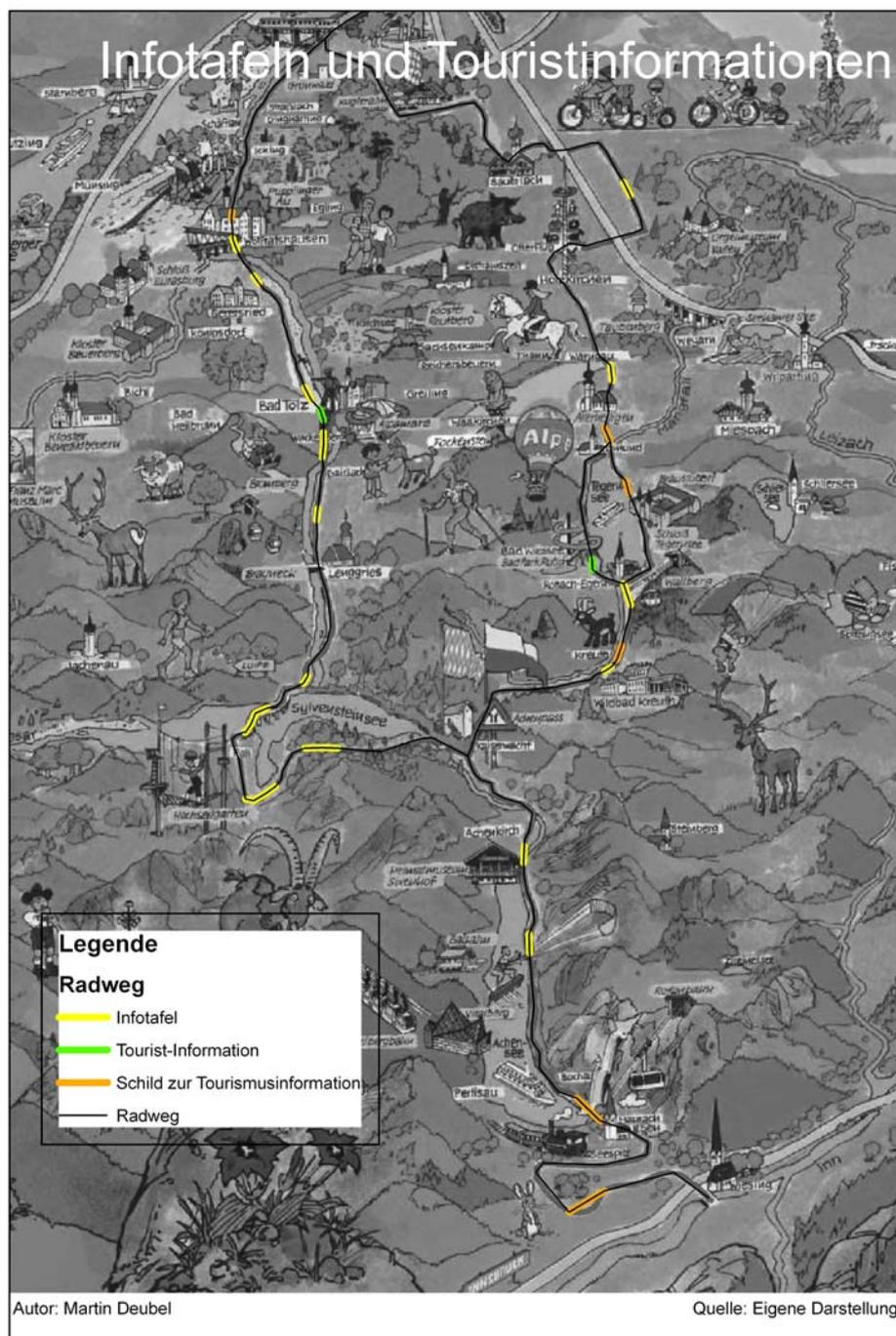
Autor: Martin Deubel

Quelle: Eigene Darstellung

Der radelnde Tourist findet an der VBT spätestens nach 15 Kilometern immer eine Möglichkeit, seinen Durst und Hunger zu stillen. An vielen Stellen finden sich Einkehrmöglichkeiten in viel höherer Dichte; jedes noch so kleine Dorf besitzt eine kleine Kneipe, ein Restaurant oder eine Imbissbude.

## 7.2.8 Information entlang der VBT

Abb. 119: Infotafeln und Touristinformationen



Entlang der VBT finden sich in regelmäßigen Abständen Infotafeln. In der Realität existiert auch in fast jedem größeren Ort eine Tourist-Information, doch wurden diese von den Erhebenden anscheinend sehr häufig übersehen. Aus diesem Grund lässt sich aus der Karte nur ablesen, wo auf jeden Fall etwas ist... in Wirklichkeit gibt es mehr Informationsmöglichkeiten für den 'Touristen.

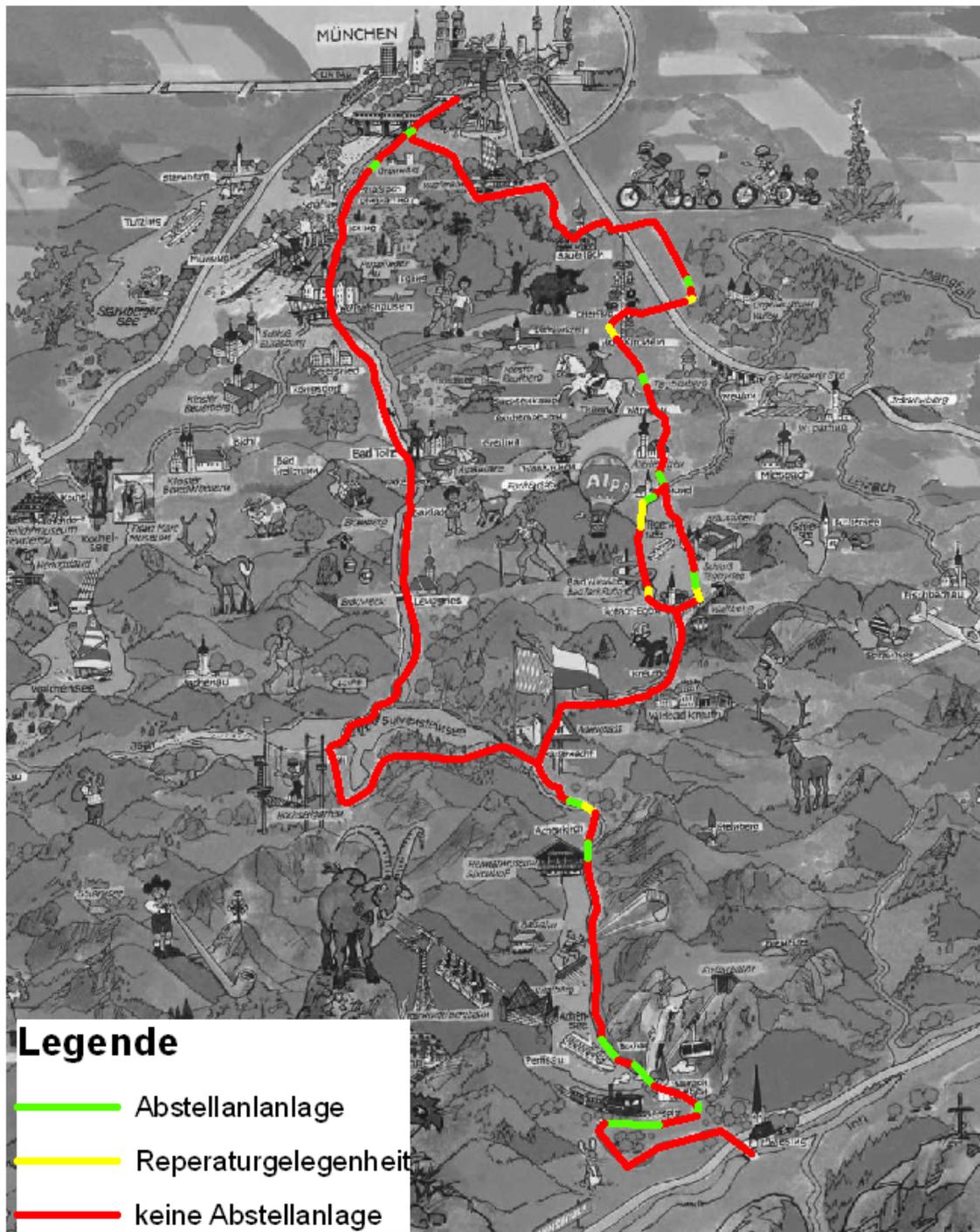
### **7.2.9      Fahrradspezifisches Angebot**

Als negativ ist das fahrradspezifische Angebot wie Abstellanlagen oder Reparaturmöglichkeiten entlang der 228km langen Strecke zu bewerten. Nur selten gibt es speziell eingerichtete Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, auch an Rastplätzen sind diese selten. Allerdings darf dies nicht als zu negativ angesehen werden, denn im Allgemeinen haben fahrradspezifische Angebote einen geringen Stellenwert bei den Radfahrern. Sie behelfen sich zumeist anderweitig.

Dennoch werden diesbezügliche Angebote begrüßt und auch gern genutzt. Besonders interessant sind Angebote wie Reparaturgelegenheiten oder Aufpumpstationen direkt an der Strecke. Da die Umsetzung solcher Angebote an der Strecke eher schwierig ist, sollte ausreichend auf die bestehenden Angebote in den Orten mittels Beschilderung hingewiesen werden. Aufgrund der derzeit fehlenden Beschilderung kann das Ergebnis dieser Erhebung verfälscht sein, denn es ist anzunehmen, dass in Orten wie Achensee, Achenkirch oder Bad Tölz Angebote hierzu bestehen.

Abb. 120: Fahrradspezifisches Angebot

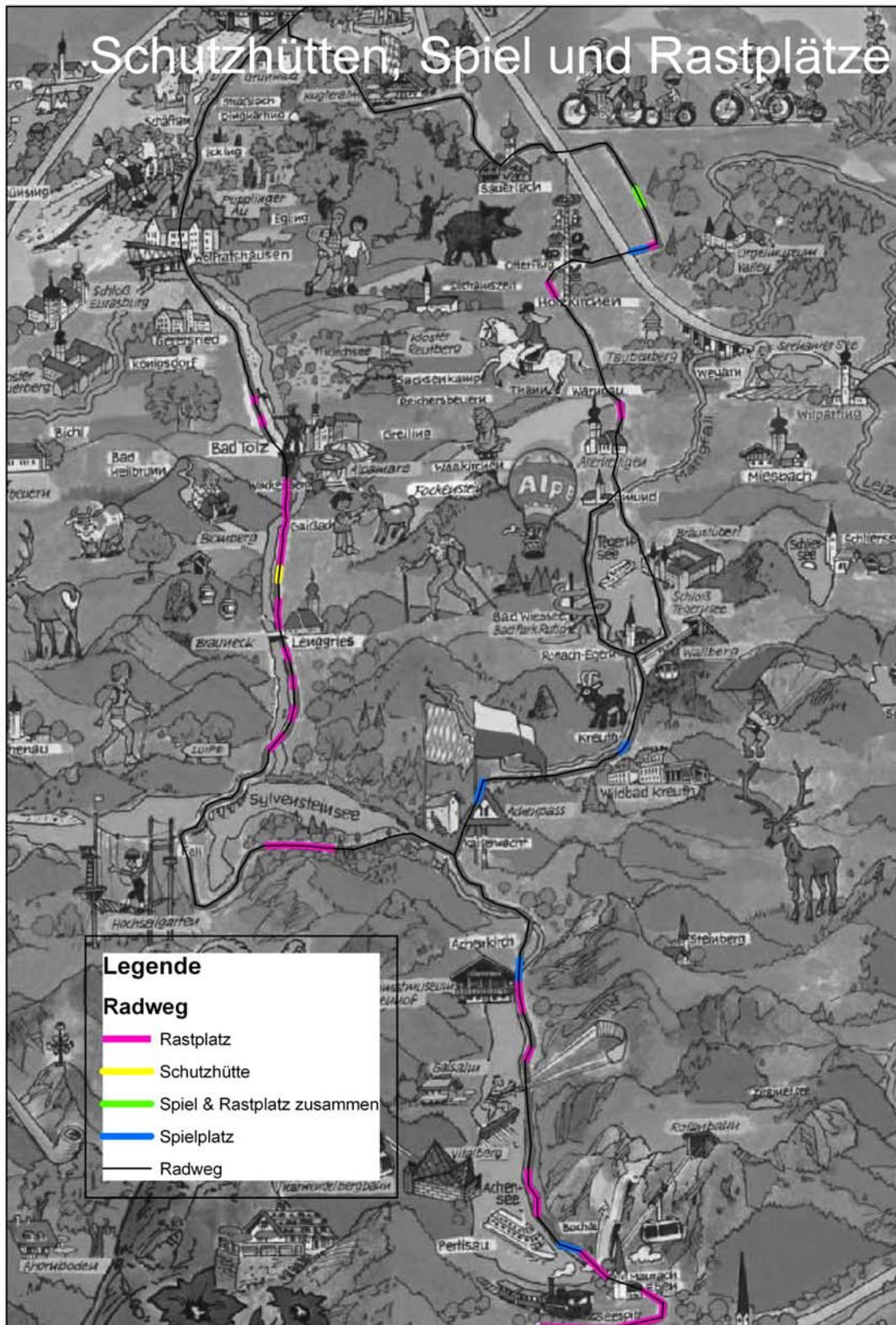
## Fahrradspezifisches Angebot entlang der VBT



Quelle: Darstellung von Martin Deubel

## 7.2.10 Spielplätze, Rastplätze und Schutzhütten

Abb. 121: Spielplätze, Rastplätze und Schutzhütten



Autor: Martin Deubel

Quelle: Eigene Darstellung

Entlang der VBT gibt es viele Rastplätze, insbesondere im südlichen und westlichen Teil der Strecke. Spielplätze finden sich sonderbarerweise überhaupt nicht auf dem westlichen Streckenabschnitt, dafür aber auf dem östlichen Teil. Nördlich von Bad Tölz und um den Tegernsee herum sind Ausruhmöglichkeiten rar gesät, wobei es auch hier wie bei den Informationsmöglichkeiten möglich ist, dass die Zertifizierer Stationen übersehen haben.

Als Radfahrer ist man nicht unbedingt auf Rastplätze angewiesen, da man auch in Wirtschaften, Biergärten oder Supermärkte einkehrt. Allerdings ist es gerade in den bergen und im Alpenvorland wichtig, bei einem Unwetter eine Schutzmöglichkeit zu haben. Eventuell sollten mehr Schutzhütten gebaut werden, da sich auf den gesamten 228 Kilometern nur nördlich von Lenggries eine Schutzhütte findet.

## Literatur

STIENE, T. (2005): Fahrradtourismus im Osnabrücker Land. Eine Zufriedenheits- und Potentialanalyse. Wallenhorst.

WÜSTEFELD, A. (1998): Die Entwicklung des Dahner Felsenlandes im Biosphärenreservat Pfälzerwald (Rheinland-Pfalz) zu einer fahrradtouristischen Fremdenverkehrsregion – Chancen und Probleme. München