

Deutscher Bundestag – Ausschuss für Tourismus

Stellungnahme zur öffentlichen Sachverständigen-Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages mit dem Thema „Freizeitwirtschaft“ am Mittwoch, 6. Mai 2026

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (ADFC) ist mit rund 240.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung für Radfahrende in Deutschland und weltweit. Zusammen mit seiner Jugendorganisation Junger ADFC setzt er sich für sichere, komfortable Radwege und fahrradfreundliche Rahmenbedingungen als Basis einer nachhaltigen und gesunden Mobilität ein. Der ADFC ist bekannt für Auszeichnungen wie „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ und Bett+Bike, zertifiziert touristische Qualitätsradrouten und stärkt mit Trainings und Aktionen – etwa zu sicheren Schulwegen – die Verkehrssicherheit von Menschen jeden Alters. Politisch engagiert sich der ADFC auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene für die konsequente Förderung des Radverkehrs und Radtourismus, eine fahrradfreundliche Gesetzgebung und bessere Radfahrbedingungen.

Einführung

Der Fahrradtourismus ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor und ein krisenfestes nachhaltiges Tourismus- und Freizeitsegment, das zur Senkung der Treibhausgasemissionen, zur Förderung der Gesundheit, der Aufwertung regionaler Wertschöpfungsketten sowie zur Verbesserung der Lebensqualität beiträgt. Attraktive radtouristische Angebote bilden eine Basis für die Freizeitgestaltung vor Ort, steigern die Attraktivität von Kommunen und Regionen und erhöhen die Lebensqualität der lokalen Bevölkerung – speziell im ländlichen Raum. Um sein volles Potenzial zu entfalten, braucht es eine qualitativ hochwertige Infrastruktur, fahrradfreundliche Mobilitätsketten sowie eine dauerhafte Finanzierung auch im Bereich der Instandhaltung.

Die Rolle von Freizeiteinrichtungen im ländlichen Raum

Fahrradinfrastruktur ist im ländlichen Raum einerseits eine wichtige Basis für die klimafreundliche, gesunde Freizeitmobilität. Andererseits ist das Fahrradfahren eine bedeutende Freizeitaktivität: Rund 34 Millionen Menschen unternahmen 2025 durchschnittlich 10,6 Tagesausflüge (pro Person und Jahr) mit dem Fahrrad.¹ Über 90 % der Radausflügler:innen starten vor der eigenen Haustür², attraktive radtouristische Angebote werden damit zum Standortfaktor.

¹ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. und T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., *ADFC-Radreiseanalyse 2025*, Nr. 26, ADFC-Radreiseanalyse (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V., 2026), 12, https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/ADFC-Radreiseanalyse2025_Kurzbericht_Web.pdf.

² Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. und T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., *ADFC-Radreiseanalyse 2025*.

Fahrradtouristische Einrichtungen, die dabei primär genutzt werden, sind die Wegenetze und Beschilderung aber auch Abstellanlagen, Rastplätze, Schließfächer und Ladestationen. Fahrradfahren in der Freizeit greift zudem auf andere touristische Anziehungspunkte und Freizeiteinrichtungen zurück, unter anderem Sehenswürdigkeiten, Serviceeinrichtungen, Museen, Naturparks, Bädereinstellen, Gastronomie, Werkstätten, Hofläden und vieles mehr. Diese werden von Tourist:innen und der örtlichen Bevölkerung gleichermaßen genutzt. Das trägt zur Stärkung regionaler Wertschöpfungsketten bei. Tourismus und Freizeit gehen fließend ineinander über.

Fahrradtourismus als Impulsgeber für Freizeiteinrichtungen und Alltagsmobilität im ländlichen Raum

Fahrradtourismus ist im ländlichen Raum weit mehr als ein Freizeittrend. Er:

- stärkt die regionale Wirtschaft
- belebt Freizeiteinrichtungen
- verbessert die Lebensqualität
- fördert nachhaltige Alltagsmobilität
- unterstützt Klimaschutz und Verkehrswende

Damit ist er ein strategischer Impulsgeber für die Entwicklung ländlicher Regionen.

Freizeiteinrichtungen und Radtourismus sind eng miteinander verknüpft. Entscheidend hierfür ist die Entwicklung im ländlichen Raum. Während sich in urbanen Gebieten der Alltagsradverkehr früh etabliert hat, entstanden in den ländlichen Regionen touristische Wegenetze, flankiert durch Radfernwege und überregionale Routen. Mit der Verdichtung der Wegenetze durch kürzere Routen und Wegeabschnitte sowie der Intensivierung der Freizeiteinrichtungen bekamen Tagesausflüge eine zusätzliche Bedeutung.

Freizeiteinrichtungen profitieren besonders, wenn sie gut an Radwege angebunden sind, sichere Abstellmöglichkeiten bieten, radfreundliche Services (Ladestationen, Wasser, Reparaturpunkte) integrieren und thematische Angebote entwickeln (z. B. Naturerlebnisse, Kultur-Radwege).

Gleichzeitig wird das touristische Wegenetz als Impulsgeber für Standortansiedlungen für Unternehmen oder Freizeiteinrichtungen, teils dem gastronomischen Sektor zugehörig, angesehen. Damit zeigt sich das Potenzial für strukturschwache Regionen in den Ausbau und Erhalt der touristischen Infrastruktur, um die regionale Wirtschaft zu stärken und gleichzeitig die Alltagsmobilität zu fördern.

Potenziale des Radfahrens für Tourismus und Standortentwicklung

Wer profitiert von Fahrrad-Freizeiteinrichtungen und -Infrastruktur und wie?

Neben den oben erwähnten Tagesausflügler:innen nutzten 2025 3,3 Millionen Radreisende (ab 3 Übernachtungen) und 4,2 Millionen Kurzreisende (1-2 Übernachtungen) die Fahrradinfrastruktur auf ihren Reisen.³ Dazu kommen 12,7 Millionen Reisende, deren Hauptreisemotiv nicht das Fahrradfahren war, aber die das Rad an vielen Tagen der Reise nutzten.⁴ Damit zeigt sich: rund die

³ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. und T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., *ADFC-Radreiseanalyse 2025*.

⁴ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. und T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., *ADFC-Radreiseanalyse 2025*.

Hälfte der deutschen Wohnbevölkerung nutzt das Fahrrad im Urlaub und auf Reisen – außerhalb und innerhalb des gewohnten Umfeldes. Von den Einrichtungen profitieren also Tourist:innen wie die örtliche Bevölkerung gleichermaßen.

Fahrradtourismus trägt zum Ausbau und Erhalt der Infrastruktur sowie zur Steigerung der Lebensqualität der einheimischen Bevölkerung bei. So ist das touristische Radroutennetz gerade in ländlichen Bereichen häufig die Basis für die Fahrrad-Alltagsmobilität und kommt damit nicht nur den Touristen, sondern auch der lokalen Bevölkerung zugute. Das stärkt die Tourismusakzeptanz vor Ort.

Wirtschaftsfaktor

Geschätztes Gesamtausgabevolumen von Radtourist:innen 2025: zwischen 39 und 42 Milliarden €⁵. Radreisende geben zwischen 133 - 144 € pro Tag und Person aus. Tagesausflügler im Schnitt 34 €, beim Radfahren im Urlaub sind es 128 € pro Person und Tag. Damit besitzt der Radtourismus einen bedeutenden Anteil an der gesamtdeutschen Tourismuswertschöpfung. Aufgrund seiner Angebotsstruktur fördert der Radtourismus vor allem ländliche Räume, denn hier verläuft der überwiegende Teil der Radrouten. Zu den direkten Ausgaben während der Radreise kommen Ausgaben für Equipment und Services rund um das Fahrrad.

Investitionen in den Radtourismus stärken die regionale Wirtschaft: Anhand verschiedener Praxisbeispiele zeigen sich bei radtouristischen Entwicklungen sehr gute Kosten-Nutzenverhältnisse in Bezug auf die jährliche Wertschöpfung gegenüber Instandhaltungs- und Neubaukosten. So ergibt sich bspw. beim Oder-Neiße-Radweg ein Einnahmen-/ Kosten-Verhältnis von ca. 7:1⁶. Der Weser Radweg ist für die vier Landkreise und Gemeinden ein noch bedeutenderer Wirtschaftsfaktor mit einem Einnahme-/Kosten-Verhältnis von 43,7:1 und trägt damit entscheidend zur regionalen Wertschöpfung, dem Erhalt von Arbeitsplätzen und Infrastruktureinrichtungen im ländlichen Raum bei.⁷ Diese Beispiele zeigen, Investitionen in den Radtourismus lohnen sich schon alleine aus wirtschaftlicher Hinsicht, ungeachtet der vielen begleitenden Synergieeffekte des Radtourismus.

Aktive Mobilität und Gesundheitsförderung

Radfahren verbessert die körperliche und mentale Gesundheit. Die Bewegung an der frischen Luft reduziert Stress und kann Krankheiten vorbeugen. Radfahren ist eine aktive und gesunde Form der Freizeitgestaltung. Der Gesundheitsaspekt ist für viele Radreisende einer der fünf wichtigsten Beweggründe für diese Reiseform und spielt auch bei Tagesausflügen eine Rolle.

Treiber für den Abbau von Mobilitätsbarrieren und für ein geändertes Mobilitätsverhalten

Aufgrund der hohen Qualitätsanforderungen an die radtouristische Infrastruktur birgt der Radtourismus das Potenzial, bestehende Barrieren zu beseitigen, vorausgesetzt er wird konsequent gefördert. Von barrierearmen Zugängen zu Bahnsteigen profitieren bspw. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Familien mit Kinderwagen und Radreisende gleichermaßen. Verkehrsarme

⁵ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. und T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., *ADFC-Radreiseanalyse 2025*.

⁶ IGS. 2024. Radverkehrsanalyse Oder-Neiße-Radweg 2023: <https://www.tourismus-uckermark.de/wp-content/uploads/2024/05/Kurzbericht-Radverkehrsanalyse-Oder-Neisse-Radweg.pdf>.

⁷ Northeim. 2024. Radverkehrsanalyse: Weser-Radweg. <https://www.landkreis-northeim.de/allris/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc1185663.pdf>

oder vom Verkehr getrennte Wege sind optimal für Kinder und Familien – im Alltag und auf Reisen. Jede:r 2. Radreisende fährt aufgrund der Radreise im Alltag häufiger mit dem Fahrrad. Radreisen motivieren und begeistern für die aktive Mobilität.

Reduktion von Lärm, Luftschadstoffen und Treibhausgasen sowie geringerer Flächenverbrauch

Radtourismus ist eine umwelt- und klimafreundliche Form des Reisens und der Freizeitgestaltung. Radreisende nutzen für die An- und Abreise überproportional häufig die Bahn (rd. 53 % der Radreisenden mit 3 Übernachtungen nutzten klimafreundliche Verkehrsmittel wie Bahn, Bus oder Fahrrad für die An- und Abreise, nur rund 3 % das Flugzeug).⁸ Werden bei Tagesausflügen Bahn oder der öffentliche Nahverkehr genutzt, kommt bei 53 % das Deutschlandticket zum Einsatz.⁹

Da drei Viertel der Treibhausgasemissionen im Tourismus auf den Verkehr zurückzuführen sind, liegt hier ein besonders wichtiger Hebel. Es versteht sich von selbst: Das Fahrrad ist ein sauberes und leises Fahrzeug, das im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sowohl in Bewegung als auch beim Abstellen weniger Fläche verbraucht.

Rahmenbedingungen

Radfahrende finden in Deutschland ein breites Angebotsspektrum an Radfernwegen, regionalen Wegenetzen und Tagestouren vor. Bezogen auf die fahrradtouristische Infrastruktur besteht der größte Handlungsbedarf in den Bereichen Infrastrukturqualität, Verkehrsbelastung, Beschilderung und bei der Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr.

Konsequente Entwicklung und Pflege des bestehenden Angebotes

Deutschland verfügt über ein weitreichendes radtouristisches Angebot. Der Fokus sollte daher auf der Sicherung und qualitativ hochwertigen Weiterentwicklung und des bestehenden Angebotes liegen. Dafür braucht es einerseits zweckbezogene Fördermittel für investive und nicht-investive Maßnahmen. Andererseits sind gut ausgestattete koordinierende Strukturen auf Bundes- und Landesebene notwendig, welche zu einer einheitlichen radtouristischen Entwicklung beitragen und den operativ arbeitenden Routenbetreibern auf regionaler Ebene mit Know-How zur Seite stehen. Als positive Beispiele auf Landesebene sind hier die Qualitätsoffensive Landesradfernwege des Landes Baden-Württemberg und die Koordinierungsstelle für den Radverkehr in Schleswig-Holstein: Rad.SH zu nennen. Das Ziel muss es sein, effiziente Strukturen und finanziell sowie personell gut aufgestellte Koordinierungsstellen auf Bundes- und Landesebene zu schaffen. Das Radnetz Deutschland dient als Aushängeschild und wichtiger Orientierungspunkt für qualitativ hochwertige Angebote.

Qualitätsstandards in der Förderung sichern nachhaltigen Erfolg

Bei der Entwicklung von touristischen Radrouten wird oftmals die Konzeption und Entwicklung mit öffentlichen Mitteln gefördert. Dafür stehen unterschiedliche Förderkulissen zur Verfügung. In den Förderanträgen werden die Themen Qualität und Nachhaltigkeit bisher nicht ausreichend berücksichtigt. Konkret fehlt in vielen Anträgen die Prüfung von Maßnahmen zur Qualitätssicherung und zur langfristigen Finanzierung sowie die Ausrichtung der Projekte an Qualitätsstan-

⁸ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. und T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., *ADFC-Radreiseanalyse 2025*.

⁹ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. und T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., *ADFC-Radreiseanalyse 2025*.

dards. Diese fehlende Prüfung hat zur Folge, dass Projekte zwar kurzfristig umgesetzt, aber langfristig nicht instandgehalten werden können. Bund und Länder sollten daher darauf hinwirken, die Förderrichtlinien für radtouristische Projekte so zu formulieren, dass Qualitätssicherung und -management nach Abschluss der Förderung durch die Antragsstellenden sichergestellt werden. Projekte sollten nur dann gefördert werden, wenn sie sich an Qualitätsstandards, wie zum Beispiel den "ADFC-Qualitätsradrouten", ausrichten.

Fahrradfreundliche Mobilitätsketten schaffen

Radurlauber:innen reisen überdurchschnittlich häufig mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu Ihrem Ziel. Bei der Bahn als klimafreundlicher Verkehrsträger müssen daher deutlich mehr nutzungsfreundliche Angebote zur Fahrradmitnahme geschaffen werden, insbesondere im Fernverkehr¹⁰, aber auch im Regionalverkehr für eine gute Erreichbarkeit der ländlichen Räume sowie mit Blick auf das Potenzial von Tagesausflügen und der Naherholung per Rad. Die Mitnahmekapazitäten müssen insgesamt erweitert und sollten durch eine Mitnahme des Fahrrads mit dem Kauf des Fahrradtickets garantiert werden. Über digitale Auslastungsanzeigen und den Einsatz von Wagen in modularer Bauweise ließe sich das Angebot auch an hochfrequentierten Tagen steuern. Bahnhöfe müssen fahrradfreundlich und somit barrierefrei gestaltet werden, sodass die Bahnsteige und Fahrzeuge eine gute Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für alle bieten, auch für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.

Natur schützen – Betretungsrecht erhalten

Intakte Naturräume sind eine wesentliche Grundlage für das Radfahren in der Freizeit. Den Erhalt der Ökosysteme und Biodiversität sicherzustellen, sollte im Fokus künftiger Gesetzvorhaben bspw. des Bundeswaldgesetzes stehen. Es bedarf verbindlicher Regelungen für den Erhalt und Schutz von Naturräumen als Ökosysteme und Erholungsräume für künftige Generationen. Um der Erholungsfunktion des Waldes und anderer Naturräume nachzukommen, sollte das Betretungsrecht auf Wegen für Radfahrende und andere Erholungssuchende erhalten und nur in Ausnahmefällen – unter Berücksichtigung des Prinzips der Gleichstellung aller Wegennutzer:innen – eingeschränkt werden. Für den Radtourismus ist der Zugang zur Natur und freien Landschaft auf Wegen zum Zwecke der Erholung eine grundlegende Voraussetzung. Darüber hinaus besteht der Bedarf nach einheitlichen Regelungen in den Bundesländern zum Betretungsrecht, um sie für Radfahrende transparent, nachvollziehbar und einhaltbar zu machen.

Fortbildungsoffensive Radtourismus

Der Fachkräftemangel ist ein branchenübergreifendes Problem, das auch den Fahrradtourismus vor allem im ländlichen Raum betrifft und sich auf Freizeiteinrichtungen und Tourismusverbandsstrukturen auswirkt. Neben ausreichend geschulten radtouristischen Fachkräften in den Tourismusorganisationen braucht es auch radtouristisches Know-how in der Radverkehrsplanung, sowohl im öffentlichen Dienst als auch in den Planungsbüros. Durch eine stärkere Vernetzung zwischen Radtourismus und Alltagsradverkehr können Ressourcen künftig gebündelt und Synergien stärker genutzt werden, um den Herausforderungen des Personalmangels entgegenzuwirken. Der ADFC fordert daher die Bereitstellung finanzieller Mittel zum Aufbau eines umfangreichen

¹⁰ Ebd.; laut Angaben der DB AG für die ADFC Radreiseanalyse 2024 wurden allein im Fernverkehr der Bahn 2019 480.350 Fahrradtickets verkauft, 2024 waren es bereits 801.373.

Fortbildungsangebotes für den Radtourismus und eine Ausweitung der bestehenden Fortbildungsformate, wie dem "Mobilitätsforum Bund", um radtourismusspezifische Inhalte.

Radtouristische Forschung verbessern

In Deutschland gibt es bereits über 320 Radfernwege, hinzu kommt eine Vielzahl regionaler und lokaler Routen. Marktforschung und Monitoring, wie z. B. Radverkehrsanalysen und Befragungen, finden bisher nur durch die Initiative einzelner Akteure, wie Radroutenbetreiber oder Bundesländer statt. Für eine marktorientierte und nachhaltige Produktentwicklung sollten eine systematische Marktforschung, ein regelmäßiges Monitoring und Trendanalysen Grundlage sein. Der Bund sollte gezielt Mittel für ein systematisches Monitoring bereitstellen, um die Qualität und Nutzung der wichtigsten Radfernwege kontinuierlich zu überwachen und sicherzustellen, z. B. angelehnt an die Routen im Radnetz Deutschland. Darüber hinaus sollten Destinationen unterstützt werden, um die fahrradtouristischen Potenziale besser zu erforschen, da diese teilweise in den Regionen sehr unterschiedlich ausfallen – speziell mit Blick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis radtouristischer Investitionen.

Bedarfe zur zukunftsfähigen Finanzierung des Radtourismus in Deutschland

Nach Angaben des BMV betrug die Gesamtförderung des Bundes im Bereich Radverkehrs im Jahr 2025 über 405 mio. €¹¹, wodurch 75 Projekte gefördert werden konnten¹². Über 18 Mio. davon entfielen auf Projekte für das Radnetz-Deutschland¹³. Die Mittelbereitstellung des Bundes für Radverkehrs- und spezifisch Radtourismusförderung sollte kurzfristig in gleicher Höhe beibehalten und zur Erreichung oben genannter Ziele perspektivisch erweitert werden.

Die mehrfach überzeichneten Förderaufrufe des BALM für das Radnetz Deutschland zeigen, dass Länder und Regionen großes Interesse an Investitionen in den Radtourismus haben. Eine zeitnahe Festlegung des Bundeshaushaltes für weitere Förderaufrufe des Bundes, die investive und nicht investive Maßnahmen im Radtourismus ermöglichen, sind daher dringend nötig.

Fazit

Der Radtourismus in Deutschland ist ein krisenfestes Tourismussegment mit einer hohen Nachfrage und erheblichen wirtschaftlichen Potenzialen. Radtourismus findet vor Ort statt und trägt damit zur wirtschaftlichen Stärkung und Infrastrukturoptimierung des ländlichen Raumes bei. Gleichzeitig ist Radtourismus ein elementares verbindendes Element der Freizeiteinrichtungen in den Regionen. Daher wurde ihm in der nationalen Tourismusstrategie eine hohe Bedeutung zugemessen. Nun gilt es entsprechende Ziele zu verankern und bedarfsgerechte Förderinstrumente zu entwickeln, die eine nachhaltige und langfristige Sicherung und Stärkung des Fahrradtourismus ermöglichen. Touristische Wertschöpfung, Synergieeffekte der touristischen Infrastruktur

¹¹ BMV 2025. Förderung und Finanzierung des Radverkehr: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>

¹² BALM.2025. Wissenspool – Radverkehrsförderung: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Wissenspool_Formular.html?expertensucheTyp_str=allprojects&datum=lastyear

¹³ BMV 2025. Förderung und Finanzierung des Radverkehr: <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>

für den Alltagsradverkehr, gesundheitliche Vorteile, die Klimafreundlichkeit der Reiseform und Beteiligungsmöglichkeit diverser Bevölkerungsgruppen durch finanzielle Flexibilität unterstützen die Verankerung in der nationalen Tourismusstrategie.

Das Potenzial für den Radtourismus in Deutschland enorm und noch lange nicht ausgeschöpft. Die Bedürfnisse dieser Gruppe - sichere Infrastruktur, begleitenden Service, Ausrüstung, Mobilitätsangebote mit Fahrradmitnahme etc. - sind entscheidend, um die radtouristische Nachfrage und damit verbunden beschriebene Potenziale zu erweitern.

Um auch anspruchsvollere Gruppen mit erhöhten Anforderungen an die Sicherheit der Radverkehrsinfrastruktur, wie Familien mit Kindern, anzusprechen, sind der Wille der Politik und eine langfristige strategische Ausrichtung entscheidend. Das bedeutet konkret:

- in hochklassige Routeninfrastruktur zu investieren und deren Instandhaltung nachhaltig zu sichern und zu finanzieren,
- das Routenmanagement mit effizienten Strukturen zu unterstützen,
- in die Ausbildung von radtouristischen Fachkräften zu investieren,
- das radtouristische Monitoring als Entscheidungsbasis zu verbessern,
- bundesweit die Rahmenbedingungen für Befahrungsregelungen zu sichern und
- fahrradfreundliche Mobilitätsketten zu stärken.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) | Bundesgeschäftsstelle | Abteilung Tourismus & Dienstleistungen