Deutscher Tourismusverband e.V.
Schillstraße 9 · 10785 Berlin
Tel. 030 / 856 215-0

kontakt@deutschertourismusverband.de
www.deutschertourismusverband.de

Deutscher Bundestag - Ausschuss für Tourismus

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zum Thema „Rad- und Wandertourismus mit dem Schwerpunkt: Zustand der notwendigen Infrastrukturen“ am Mittwoch, 05. November 2025, 15:00 – 16:00 Uhr

Der Deutsche Tourismusverband (DTV) ist der einzige föderal aufgebaute Dachverband der kommunalen, regionalen und landesweit touristisch tätigen Organisationen. Seit 1902 setzt er sich für eine erfolgreiche touristische Entwicklung in Deutschland ein und vertritt die Interessen von rund 125 Mitgliedern. Wir bedanken uns für die Einladung zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Tourismus zum Thema „Rad- und Wandertourismus mit dem Schwerpunkt: Zustand der notwendigen Infrastrukturen und möchten dazu gern vorab schriftlich Stellung nehmen.

1. Vorbemerkung

Der Rad- und Wandertourismus zählt zu den stärksten und stabilsten Segmenten des Deutschlandtourismus. Er stärkt ländliche oder strukturschwache Regionen, stabilisiert saisonunabhängige Nachfrage und trägt zu einer regionalen Wertschöpfung bei. Gleichzeitig wirkt er als Impulsgeber für nachhaltige Mobilität und bereichert die Aufenthalts- und Lebensqualität in touristischen Räumen.

Der Deutschlandtourismus befindet sich auf einem sehr hohen Nachfrageniveau. Im Jahr 2024 wurden laut dem Statistischen Bundesamt rund 496,1 Mio. Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben gezählt (davon über 80 % durch inländische Gäste). Für 2025 wird mit Übernachtungen auf weiterhin hohem Niveau gerechnet. Während Übernachtungsreisen

bereits sehr stark sind, bleiben Tagesreisen hinter ihrem Potenzial zurück – verfügen jedoch insbesondere im Bereich Aktiv-, Rad- und Naturtourismus über deutliche Wachstumsperspektiven.

Mit dieser Stellungnahme möchte der DTV die Bedeutung qualitativ hochwertiger touristischer Infrastrukturen hervorheben, bestehende Defizite benennen und konkrete Handlungsempfehlungen für Bund, Länder und Kommunen formulieren. Denn Infrastruktur entscheidet über Qualität, Zugänglichkeit, Sicherheit, Lenkung und Nutzererlebnis – und damit über Wettbewerbsfähigkeit.

2. Ausgangslage und Trends

2.1 Nachfrageentwicklung im Fahrradtourismus

Der Fahrradtourismus bleibt ein Wachstumssegment. Die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer steigt in allen Altersgruppen. Der Anteil der E-Bikes am Fahrradmarkt lag 2024 bereits bei 53 % (Zweirad-Industrie-Verband). Veränderungen bei Reichweiten, Nutzungsverhalten und Serviceanforderungen sind die Folge. Das Bundesverkehrsministerium hat eine neue Grundlagenuntersuchung „Fahrradtourismus in Deutschland“ (Veröffentlichung 04/2026) in Auftrag gegeben. Die erhobenen Daten zeigen: Rund 75 % aller Radtagesausflüge finden im 50-km-Radius des Wohnortes statt. Das verdeutlicht: Alltagsmobilität, Freizeitnutzung und Tourismus sind infrastrukturell untrennbar miteinander verknüpft.

2.2 Nachfrageentwicklung im Wandertourismus

Wandern ist weiterhin eine der beliebtesten Urlaubs- und Freizeitaktivitäten in Deutschland. Besonders nachgefragt sind gut gepflegte, gesicherte und eindeutig markierte Wege, ergänzt um Rastmöglichkeiten, Besucherlenkung, digitale Orientierung und Schutz sensibler Naturräume. Zertifizierte Qualitätswege profitieren von hoher Sichtbarkeit und Vertrauen, während nicht gemanagte Wege zunehmend an Akzeptanz verlieren.

2.3 Infrastruktur als Wettbewerbsfaktor

Die Qualität touristischer Destinationen wird nicht mehr allein an Angebotsbausteinen bewertet, sondern am Gesamtgefüge des Aufenthalts. Grundlage sind:

- verlässliche Wege und deren Instandhaltung,

- sichere Orientierung,
- multimodale Erreichbarkeit,
- digitale Information,
- Barrierefreiheit und Nutzersicherheit.

Touristische Infrastruktur wirkt damit direkt auf Nachfrage, Aufenthaltserlebnis und Weiterempfehlung.

2.4 Infrastruktur als Standort- und Lebensqualitätsfaktor

Reisen von und nach Deutschland sind beliebt wie nie zuvor. Untersuchungen der FH Westküste in Kooperation mit dem DTV (Tourismusakzeptanzsaldo) zeigen, dass attraktive Destinationen zugleich attraktive Wohn- und Arbeitsorte sind – umgekehrt bedeutet infrastrukturelle Unterdeckung spürbare Attraktivitätsverluste.

Dies gilt insbesondere für ländliche Räume. Hier ist der Tourismus häufig wichtigster Wirtschaftsfaktor. Fehlende Infrastruktur verhindert Gewerbeansiedlung, Fachkräftebindung und gewerbliche Investitionen.

Die Hebelwirkung von Infrastrukturinvestitionen ist daher überdurchschnittlich hoch: Sie kommen Gästen und Einheimischen gleichermaßen zugute und tragen zur Grundversorgung, Erschließung und Daseinsvorsorge bei.

3. Zustand der Infrastruktur

3.1 Fahrradtourismus

Die Wegesubstanz ist regional sehr unterschiedlich. Während einige Länder und Destinationen über gut ausgebaute und gepflegte Radrouten verfügen, bestehen vielerorts erhebliche Defizite bei Erhalt, Oberflächenqualität und Sicherheit. Der steigende E-Bike-Anteil von über 50 % erhöht den Bedarf an Servicestellen, Rastplätzen und Ladepunkten entlang der Strecken. Im Bereich der multimodalen Verknüpfung bestehen weiterhin Lücken: Nur ein Teil der Bahnhöfe und Haltepunkte ist durchgängig barrierefrei erreichbar, und Kapazitäten zur Fahrradmitnahme reichen vielerorts nicht aus. Digitale Routeninformationen liegen häufig uneinheitlich vor, und Aktualisierungsprozesse sind nicht systematisch abgesichert.

3.2 Wandertourismus

Im Wandertourismus stellt das dauerhafte Wegemanagement die zentrale Herausforderung dar. Ein großer Anteil der Wanderwege wird nach wie vor ehrenamtlich betreut. Gleichzeitig wächst die Nachfrage nach zertifizierten Qualitätswegen deutlich schneller als die Strukturen zur Instandhaltung. In stark frequentierten Naturgebieten fehlen Besucherlenkung und Sicherheitsinfrastruktur, während in peripheren Räumen die Grundausstattung – etwa durchgängige Markierung oder Rastmöglichkeiten – nicht ausreicht. Digitalisierung ist verfügbar, aber die Datenbasis ist vielerorts nicht verlässlich gepflegt.

3.3 Ländlicher Raum

Das infrastrukturelle Gefälle zwischen urbanen und ländlichen Räumen nimmt zu. Insbesondere kleine und mittlere Kommunen verfügen häufig weder über ausreichende Personalressourcen noch über laufende Mittel zur Pflege und Instandhaltung. Dort, wo Tourismus jedoch eine der wichtigsten regionalen Wertschöpfungsquellen darstellt, fehlt es oftmals gleichzeitig an der Grundsubstanz für Mobilität und Erreichbarkeit. Die Folge ist ein wachsendes Qualitätsgefälle trotz steigender Nachfrage.

4. Hemmnisse & strukturelle Herausforderungen

4.1 Finanzierung und Förderlogik

Der Bund stellt bereits relevante Fördermittel zur Verfügung, jedoch werden diese nicht im erforderlichen Umfang wirksam. Das Sonderprogramm „Stadt und Land“ umfasst in der laufenden Wahlperiode rund 1,224 Mrd. Euro, dennoch konnten die vorgesehenen Mittel bislang nur teilweise abgerufen werden. Auch im Programm „Förderung der aktiven Mobilität“ stehen rund 306 Mio. Euro bereit, während für Radschnellwege insgesamt etwa 349 Mio. Euro vorgesehen sind. Zusätzlich wurden für Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen rund 49 Mio. Euro veranschlagt.

Darüber hinaus sieht die mittelfristige Finanzplanung bis 2029 rund 600 Mio. Euro für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen sowie etwa 70 Mio. Euro für Radwege an Bundeswasserstraßen vor. Trotz dieser Programme liegt der tatsächliche Mittelabfluss teilweise bei unter zwei Dritteln des Volumens.

Der Grund hierfür ist nicht fehlender Bedarf, sondern eine Kombination aus komplexen Förderzugängen, hohen Dokumentations- und Genehmigungsanforderungen sowie fehlenden Ressourcen für Eigenanteile und Umsetzung in den Kommunen. Besonders die laufende Pflege

und Instandhaltung wird in den meisten Programmen nicht gefördert, obwohl der zentrale Engpass inzwischen im Erhalt – nicht im Neubau – liegt. So entstehen strukturelle Lücken zwischen vorhandenen Förderkulissen und der realen Umsetzungsfähigkeit vor Ort.

4.2 Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten im Rad- und Wandertourismus sind in vielen Regionen stark zersplittert. Planung, Unterhaltung, Beschilderung, Datenpflege und Nutzerlenkung liegen je nach Gebiet bei Kommunen, Kreisen, Landesbehörden, Forstverwaltungen oder touristischen Organisationen. Wanderrouten werden in zahlreichen Regionen noch überwiegend durch Ehrenamtstrukturen betreut, die jedoch weder rechtlich abgesicherte Zuständigkeit noch dauerhafte Finanzierung besitzen.
Diese Fragmentierung erschwert langfristiges Qualitätsmanagement. Sie führt häufig zu punktuellen Einzelmaßnahmen, anstatt zu durchgängig gepflegten, funktionsfähigen Netzen. So entstehen Versorgungslücken selbst dort, wo Fördermittel grundsätzlich vorhanden wären.

4.3 Planungskapazitäten

Viele Kommunen – insbesondere im ländlichen Raum – verfügen nicht über ausreichende personelle oder fachliche Kapazitäten, um Infrastrukturprojekte von der Antragsstellung bis zur Verstetigung umzusetzen. Förderprogramme erfordern zunehmend komplexere Verfahrensnachweise (Wirtschaftlichkeit, naturschutzrechtliche Nachweise, Verfügbarkeit von Eigenanteilen), wodurch kleinere Gemeinden strukturell benachteiligt sind.
Die Folge ist ein wachsendes Gefälle: Regionen mit starken Verwaltungen können Fördermittel abrufen, andere bleiben trotz Bedarf außen vor. Selbst bei gesicherten Förderzusagen verzögern sich Projekte oft um mehrere Jahre, weil Planungs- und Genehmigungsschritte nicht zeitnah abgearbeitet werden können.

4.4 Digitale Infrastruktur und Datenqualität

Touristische Orientierung basiert zunehmend auf digitalen Informationen. Nutzerinnen und Nutzer erwarten Echtzeit- oder zumindest verlässliche Verfügbarkeitsdaten entlang von Routen – etwa zu Wegbeschaffenheit, Sperrungen, Servicepunkten oder Abstellmöglichkeiten.

Gleichzeitig sind diese Informationen vielerorts nicht verbindlich hinterlegt und werden nicht systematisch gepflegt. Datenpflege ist häufig projektbezogen organisiert und endet mit

Auslaufen von Fördermitteln. Damit fehlt eine dauerhafte Struktur, die der Bedeutung digitaler Infrastruktur gerecht wird.

Mit der DTV-Initiative „Route 3.0 – Qualitätskriterien für digitale Touren“ liegt erstmals ein bundesweit abgestimmter Rahmen vor, der digitale Infrastruktur als eigenständigen Bestandteil touristischer Infrastruktur definiert und die Brücke zwischen physischer und digitaler Qualität schlägt. Die Initiative zeigt, dass Infrastrukturqualität nicht nur auf Wegen und Schildern entsteht, sondern ebenso in Datenhaltung, Aktualität, Verlässlichkeit und Zugriff.

Aktuell ist jedoch weder die laufende Datenpflege noch deren institutionelle Zuständigkeit gesichert.
Digitale Infrastruktur wird damit im touristischen Kontext genauso intensiv genutzt wie physische Infrastruktur – aber rechtlich und finanziell noch nicht gleichrangig behandelt.

4.5 Fehlende Verzahnung von Alltags- und Tourismusmobilität

In vielen Regionen werden Alltagsmobilität, Freizeitnutzung und touristische Mobilität weiterhin getrennt geplant. Dadurch können Synergien – etwa an Schnittstellen zwischen kommunaler Daseinsvorsorge, ÖPNV-Anbindung und touristischer Erschließung – nicht genutzt werden.
Gerade im ländlichen Raum hätte eine integrierte Planung den größten Hebeleffekt: dieselbe Infrastruktur wird dort gleichzeitig von Einheimischen, Pendlern und Gästen genutzt. Wenn sie nicht durchgängig gedacht wird, entstehen Lücken genau an der entscheidenden Stelle – zwischen Erreichbarkeit, Nutzungssicherheit und Besucherlenkung.

5. Handlungsempfehlungen

Rad- und Wandertourismus sind zentrale Säulen des Deutschlandtourismus und leisten gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität, zur regionalen Wertschöpfung und zur Lebensqualität in ländlichen Räumen. Die Nachfrage ist hoch, das Potenzial bleibt groß – insbesondere im Tages- und Naherholungsbereich.

Damit dieses Potenzial auch künftig genutzt werden kann, ist eine verlässliche, gut gepflegte und digital verfügbare Infrastruktur Voraussetzung. In vielen Regionen besteht jedoch eine deutliche Diskrepanz zwischen touristischer Nachfrage und vorhandenen Strukturen. Begrenzte Umsetzungsfähigkeit der vorhandenen Programme und fehlende Instandhaltungsmittel stellen aktuell die größten Hemmnisse dar.

Touristische Infrastruktur muss als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge verstanden werden. Dies gilt insbesondere für ländliche oder strukturschwache Räume, in denen Tourismus ein relevanter Wirtschafts-, Standort- und Lebensqualitätsfaktor ist.

Entscheidend für die kommenden Jahre ist die finanzielle und strukturelle Verstetigung und der vollständig digitale Zugang zu Fördermitteln sowie die Sicherung kommunaler Eigenanteilsfähigkeit. Nur dann kann die touristische Infrastruktur dauerhaft funktionsfähig gehalten werden – und ihre Wirkung für Gäste wie Einheimische gleichermaßen entfalten.

Instandhaltung vor Neubau stellen

Der größte Handlungsbedarf liegt nicht im weiteren Ausbau, sondern im Erhalt vorhandener Infrastruktur. In vielen Regionen ist das Netz grundsätzlich vorhanden – jedoch nicht verlässlich nutzbar: Oberflächen sind beschädigt, Beschilderung ist lückenhaft, digitale Informationen sind veraltet oder fehlen vollständig. Dadurch verliert bestehende Infrastruktur sukzessive ihre Wirkung, obwohl sie offiziell „vorhanden“ ist.

Das derzeitige Fördersystem unterstützt vor allem den Neubau. Für Betrieb, Pflege und Qualitätsmanagement sind dagegen auskömmliche kommunale Finanzen erforderlich – denn gerade diese Kosten fallen dauerhaft an und entscheiden über die tatsächliche Nutzbarkeit.

Eine wirksame Umsteuerung bedeutet daher:

- Qualität vor Quantität,
- Funktionssicherung vor Erweiterung,
- regelmäßige Pflege statt punktueller Investition.

Infrastrukturen, die nicht instandgehalten werden, verlieren ihren Wert – für Gäste wie Einheimische. Instandhaltung ist deshalb kein „nachgelagerter Aufwand“, sondern der entscheidende Hebel für Wirkung, Sicherheit und Attraktivität.

Tourismus im Sondervermögen Infrastruktur (SV Infrastruktur) der Länder berücksichtigen

Das SV Infrastruktur der Länder finanziert die zentrale öffentliche Infrastruktur, berücksichtigt den Tourismus jedoch bislang kaum. Dabei werden dieselben Wege und Systeme in vielen Regionen von Einheimischen, Pendelnden und Gästen gleichzeitig genutzt.

Damit die touristische Infrastruktur wirksam gesichert werden kann, muss sie im SV Infrastruktur gleichrangig mitgedacht werden – als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge, nicht als Zusatzangebot.

Kommunale Finanzkraft sichern

Tourismus ist eine freiwillige Aufgabe der Kommunen. Die kommunale Eigenanteilsfähigkeit ist daher eine Grundbedingung für die Inanspruchnahme jeglicher Förderprogramme. Ohne stabile kommunale Kommunalfinanzen Kofinanzierung bleiben Programme wirkungslos – besonders dort, wo das touristische Potenzial am größten ist: in strukturschwachen oder, ländlichen Räumen.

Die Realität ist: Nicht fehlendes Interesse hemmt die Umsetzung, sondern fehlende Haushaltsmittel. Selbst bei bewilligten Förderanträgen scheitern Projekte, weil Kommunen den Eigenanteil nicht dauerhaft tragen können. Nachgelagert hinzu kommen Aufgaben Dies betrifft vor allem für den Erhalt, die Pflege und den Betrieb touristischer Infrastruktur, die nicht im kommunalen Pflichtaufgabenkatalog stehen und daher finanziell haushaltsrechtlich besonders schwer abzusichern sind.

Die Sicherung kommunaler Finanzkraft ist daher kein „zusätzlicher Wunsch“, sondern Voraussetzung für jeden Mittelabfluss – und damit für die wirtschaftliche Hebelwirkung. Ohne strukturelle Entlastung (z. B. über GRW/GAK-Öffnung oder Landesbeteiligungsmodelle) bleiben Förderprogramme systematisch unter ihrem Potenzial.

GRW-Mittel erhöhen und stärker für touristische Infrastruktur öffnen

Die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) ist das zentrale Förderinstrument für strukturschwache Regionen – also genau jene Räume, in denen der Tourismus einen überdurchschnittlich hohen Beitrag zur Wertschöpfung und regionalen Stabilität leistet. Notwendig ist eine Verstetigung und Erhöhung der GRW.

GAK als Instrument für naturnahe touristische Infrastruktur in ländlichen Räumen nutzen

Die Gemeinschaftsaufgabe „Agrarstruktur und Küstenschutz“ (GAK) unterstützt ländliche Gebiete durch Investitionen zugunsten des ländlichen Tourismus.

Auch hier gilt: Im ländlichen Wandertourismus entstehen die Kosten nicht im Bau, sondern im dauerhaften Betrieb und der Pflege des Wegenetzes und sind dafür zusätzliche Mittel bereitzuhalten.

Förderlotse zügig umsetzen

Ein echter Förderlotse im Sinne eines zentralen, vollständig digitalen Zugangs zu Fördermitteln existiert bislang nicht. Kommunen müssen sich aktuell umständlich durch zahlreiche Einzelprogramme auf EU-, Bundes-, oder Länderebene arbeiten, ohne einheitliche Übersicht, ohne systematische Beratung und ohne Verknüpfung von Alltags-, Freizeit- und touristischer Nutzung.

Ein digitaler, zentraler Förderlotse würde die Planungs- und Umsetzungskapazitäten insbesondere im ländlichen Raum deutlich stärken, Mittelabflüsse beschleunigen und Kommunen von aufwendigen Recherche- und Verfahrenspflichten entlasten. Er ist damit ein entscheidender Hebel, um vorhandene Fördermittel in reale Infrastrukturqualität zu überführen.

Digitale Infrastruktur berücksichtigen

Digitale Infrastruktur ist längst gleichrangiger Bestandteil touristischer Infrastruktur. Nutzerinnen und Nutzer erwarten heute nicht nur einen physischen Weg, sondern verlässliche digitale Orientierung: aktuelle Streckeninformationen, Sperrungen, Servicepunkte, Sicherheitshinweise und Mobilitätsverknüpfung.

Die Pflege dieser Daten wird überwiegend projektbezogen organisiert und endet mit dem Auslaufen einzelner Fördervorhaben – obwohl Tourismus ein Dauerbetrieb und kein Projekt ist.

Mit „Route 3.0 – Qualitätskriterien für digitale Touren“ liegt ein bundesweiter Qualitätsrahmen vor, der die Brücke zwischen physischer und digitaler Infrastruktur bereits beschreibt. Damit die Konzepte jedoch Wirkung entfalten können, braucht es eine dauerhafte Verankerung der Datenpflege – inklusive Zuständigkeit, Finanzierung und Qualitätssicherung.

Digitale Infrastruktur ist damit kein Zusatz, sondern Grundvoraussetzung für Orientierung, Sicherheit, Besucherlenkung und Angebotsqualität – und sollte in der Förderkulisse verbindlicher Bestandteil sein.