Member of the
European Cyclists' Federation (ECF)

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Bundesgeschäftsstelle
Zimmerstraße 26/27
10969 Berlin

Tel. 030 | 209 14 98-0
Fax 030 | 209 14 98-55
kontakt@adfc.de
www.adfc.de

ADFC e.V. | Bundesgeschäftsstelle | Zimmerstraße 26/27 | 10969 Berlin

Deutscher Bundestag – Ausschuss für Tourismus

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zum Thema „Rad- und Wandertourismus mit dem Schwerpunkt: Zustand der notwendigen Infrastrukturen" am Mittwoch, 5. November 2025

Der ADFC e. V. ist mit mehr als 240.000 Mitgliedern die größte Interessenvertretung von Radfahrenden in Deutschland und weltweit. Er ist organisiert in 16 Landesverbänden und über 600 weiteren Gliederungen. Rund 11.000 Menschen engagieren sich ehrenamtlich im ADFC. Er berät in allen Fragen rund ums Fahrrad: über Recht, Technik und Service ebenso wie über Politik und Tourismus. 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 Wirtschafts- und Standortfaktor und ein krisenfestes nachhaltiges Tourismussegment, das zur Senkung der Treibhausgasemissionen im Tourismus, zur Förderung der Gesundheit, der Aufwertung regionaler Wertschöpfungsketten sowie zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten und Regionen beiträgt. Sein volles ökonomisches Potential kann in Zukunft aber nur ausgeschöpft werden, wenn er als bedeutsames Segment in einer nationalen Tourismusstrategie berücksichtigt und konsequent gefördert wird. Ökologische, soziale und verkehrspolitische Belange sollten dabei gleichermaßen berücksichtigt werden.

Die Potenziale des Radtourismus

Ökonomische Potenziale

Krisenfeste Nachfrage dank Vielseitigkeit: Seit Jahren zeigt sich der Radtourismus als krisenfestes Tourismussegment. 2023 haben in Deutschland 3,6 Mio. Menschen eine längere Radreise mit mehr als 3 Übernachtungen und 5 Mio. Menschen eine Kurzreise mit dem Rad unternommen. 36,4 Mio. Personen unternahmen Tagesausflüge mit dem Rad und 10,6 Mio. nutzten das Fahrrad bei Urlaubsreisen mit einem anderen Schwerpunkt. Damit nutzt fast jede:r zweite Deutsche das Fahrrad im Urlaub und in der Freizeit. [1]

[1] Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. & T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., 2024. ADFC-Radreiseanalyse 2024

Geschätztes Gesamtausgabevolumen von Radtourist:innen 2023: rund 23 Milliarden Euro[2]. Radreisende geben zwischen 117-130 € pro Tag und Person aus. Tagesausflügler im Schnitt 32 €. 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. 7:1 [3]. 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.[4] Diese Beispiele zeigen, Investitionen in den Radtourismus lohnen sich schon alleine aus wirtschaftlicher Hinsicht, ungeachtet der vielen begleitenden Synergieeffekte des Radtourismus.

Soziales Potenzial

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. 89% der Radausflügler:innen starten vor der eigenen Haustür, attraktive radtouristische Angebote werden damit zum Standortfaktor.

Aktive Mobilität und Gesundheitsförderung: Radfahren verbessert die körperliche und mentale Gesundheit. Die Bewegung an der frischen Luft reduziert Stress und kann Krankheiten vorbeugen. Radtourismus ist eine aktive und gesunde Form des Reisens. Der Gesundheitsaspekt ist für viele Radreisende einer der fünf wichtigsten Beweggründe für diese Reiseform.

Finanziell flexibel und gut für den sozialen Zusammenhalt: Radreisen und Tagesausflüge sind zugänglich für viele Einkommensschichten. Sie lassen sich bestens an die individuellen finanziellen Möglichkeiten und Vorlieben anpassen und ermöglichen dadurch eine sozial ausgewogene Teilhabe am nachhaltigen Radtourismus für viele Bevölkerungsgruppen: Die Unterkünfte variieren vom Campingplatz bis zum 5-Sterne-Hotel, die Verpflegung von der Brotzeit bis zur Sterneküche.

Treiber für den Abbau von Mobilitätsbarrieren: 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

---

[2] Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. & T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., 2024. ADFC-Radreiseanalyse 2024. Die geschätzten Gesamtausgaben der Kurzreisenden (ab 1 ÜN) liegen zwischen zwei und drei Milliarden Euro. Die geschätzten Gesamtausgaben der Radreisenden (ab 3 ÜN) liegen zwischen sechs und sieben Milliarden Euro. Tagesausflügler generierten Gesamtausgaben von 14 bis 15 Milliarden

[3] IGS. 2024. Radverkehrsanalyse Oder-Neiße-Radweg 2023: https://www.tourismus-uckermark.de/wp-content/uploads/2024/05/Kurzbericht-Radverkehrsanalyse-Oder-Neisse-Radweg.pdf.

[4] Northeim. 2024. Radverkehrsanalyse: Weser-Radweg. https://www.landkreis-northeim.de/allris/wicket/resource/org.apache.wicket.Application/doc1185663.pdf

und Radreisende gleichermaßen. Verkehrsarme oder vom Verkehr getrennte Wege sind optimal für Kinder und Familien – im Alltag und auf Reisen.

Ökologische Potenziale

Reduktion von Lärm, Luftschadstoffen und Treibhausgasen sowie geringerer Flächenverbrauch: Radtourismus ist eine umwelt- und klimafreundliche Form des Reisens. Radreisende nutzen für die An- und Abreise überproportional häufig die Bahn (rd. 57 % der Radreisenden mit 3 Übernachtungen nutzten klimafreundliche Verkehrsmittel wie Bahn, Bus oder Fahrrad für die An- und Abreise, nur knapp 3 % das Flugzeug).[5] 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.

Radtourismus als Treiber für ein geändertes Mobilitätsverhalten: Jede:r 2. Radreisende fährt aufgrund der Radreise im Alltag häufiger mit dem Fahrrad. Radreisen motivieren und begeistern für die aktive Mobilität.

Aktueller Stand der Routeninfrastruktur in Deutschland

Das nationale Radfernwegenetz, kurz Radnetz Deutschland, prägt die Angebotsstruktur im Bereich der Radfernwege in Deutschland. Dieses ist gleichzeitig die Basis für den deutschen Bereich des europäischen Radfernwegenetzes „EuroVelo“. Dank seiner zentralen Lage in Europa verläuft durch Deutschland die größte Anzahl dieser Routen und Kilometer im Vergleich zu anderen EU-Ländern. Darüber hinaus existieren in Deutschland über 320 thematische Radfernwege. Viele dieser etablierten Routen bilden die Basis des Radnetz Deutschland und sind darüber hinaus Teil des EuroVelo-Netzwerkes. Dieses Angebot wird durch zahlreiche Tagestouren ergänzt.

Obgleich es in Deutschland keine flächendeckende, systematische Erfassung der Routenqualität von Radfernwegen gibt, liefern die ADFC-Radreiseanalyse und die Auszeichnung von Radfernwegen als ADFC-Qualitätsradrouten fundierte Erkenntnisse zur Infrastrukturqualität.

Der größte Handlungsbedarf besteht in den Bereichen Infrastrukturqualität, Verkehrsbelastung, Beschilderung und bei der Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr. Zufrieden sind Radreisende vor allem mit den Routeninformationen und der Qualität der Unterkünfte. Im Gegensatz dazu bewerten sie die Oberfläche, die Verkehrsbelastung und die Beschilderung nur mittelmäßig. Da Verkehrssicherheit und Befahrbarkeit essenziell für die Radreiseplanung sind, wird hier sowie bei der Fahrradmitnahmen im öffentlichen Verkehr der größte Handlungsbedarf gesehen. Die meisten Radreisenden bemängeln vor allem zu geringe Fahrradmitnahmekapazitäten, eine fehlende Mitnahmegarantie, unkomfortable Stellplätze und nicht barrierefreie Bahnhöfe. Dass die An- und Abreise mit dem ÖV problemlos möglich ist, wird nur von ca. 50% der Radreisenden angegeben.[6]

---

[5] Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. & T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., 2024. ADFC-Radreiseanalyse 2024
[6] Ebd.

Erkenntnisse aus der Bewertung von ADFC-Qualitätsradrouten stützen die Einschätzung zum Zustand der Routeninfrastruktur. Die gestiegene Kfz-Verkehrsbelastung in touristischen Regionen unterstreicht die Notwendigkeit von eigenständigen Radwegen. Diese bieten ein besseres touristisches Erlebnis, da sie abseits des Autoverkehrs verlaufen. Auch zeigt sich bei vielen Routen Optimierungsbedarf in den Bereichen der durchgängigen Wegweisung, Oberflächenqualität und Radwegebreite. Poller und Umlaufsperren sind eine Möglichkeit, die Radinfrastruktur vom PKW und LKW-Verkehr frei zu halten, gleichzeitig leidet jedoch die Nutzbarkeit von Routen für Menschen mit Spezialrädern und Anhängern.

Bedarfe zur zukunftsfähigen Gestaltung des Radtourismus in Deutschland

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, Deutschlands Vorreiterrolle im Radtourismus zu sichern, indem effiziente Strukturen und finanziell und personell gut aufgestellte Koordinierungsstellen auf Bundes- und Landesebene geschaffen werden.

Das „Radnetz Deutschland“ als Aushängeschild des radtouristischen Angebotes in Deutschland: Analog zu den Strukturen auf Landesebene kommt der Geschäftsstelle Radnetz Deutschland auf Bundesebene eine entscheidende Bedeutung zu. Daher sollte der Bund, diese Geschäftsstelle mit erweiterten Kompetenzen und dauerhaften Mitteln ausstatten und zu einer echten Koordinierungsstelle weiterentwickeln. Aufgabe der Koordinierungsstelle sollte der Aufbau starker organisatorischer Strukturen und die Förderung eines regelmäßigen ebenenübergreifenden Austausches relevanter Stakeholder:innen für das Radnetz Deutschland sein. Darüber hinaus kann die Koordinierungsstelle die Entwicklung eines gemeinsamen Qualitätsmanagements forcieren und die Sichtbarkeit des Radnetzes Deutschland als wettbewerbsfähige Marke stärken.

Die Radfernwege im Radnetz Deutschland sollten zu Premiumrouten mit Vorzeige-Infrastruktur ausgebaut werden, die sich an einheitlichen Qualitäts- und Wegweisungsstandards orientieren, angelehnt an die ADFC-Kriterien. Ziel ist es, diese Routen als Aushängeschilder für den deutschen Fahrradtourismus zu etablieren. Investitionen in das Radnetz Deutschland kommen durch den streckengleichen Verlauf des EuroVelo Netzes gleichzeitig dem transnationalen Routenangebot zu Gute und tragen dazu bei, die Zufriedenheit ausländlicher Radreisegäste zu erhöhen.

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 Qualitätsstandards. 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 Fernverkehr[7], 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. Die Erholungsfunktion des Waldes und anderer Naturräume kann jedoch nur erfüllt werden, wenn das Betretungsrecht auf Wegen für Radfahrende und andere Erholungssuchende erhalten und nur in Ausnahmefällen – unter Berücksichtigung des Prinzips der Gleichstellung aller Wegenutzer:innen – eingeschränkt wird. 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 betrifft. 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 neue Formen der Zusammenarbeit zwischen Radtourismus und Alltagsradverkehr, sowie einer stärkeren Vernetzung beider Bereiche, 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 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,

[7] 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.

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. Für die Grundlagenforschung zum Fahrradtourismus muss es eine langfristige Perspektive und Finanzierung geben. Als aktuelle Initiative in diesem Bereich begrüßt der ADFC die vom Bundesministerium für Verkehr geförderte Neuauflage der Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus, welche aktuell erstellt wird, welche die bisherige Analyse aus dem Jahr 2009 ablöst. [8]

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. €[9], wodurch 75 Projekte gefördert werden konnten[10]. Über 18 Mio. davon entfielen auf Projekte für das Radnetz-Deutschland [11]. 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. Deshalb sollte er in der nationalen Tourismusstrategie eine entsprechend hohe Bedeutung erhalten. Touristische Wertschöpfung, Synergieeffekte der touristischen Infrastruktur für den Alltagsradverkehr, gesundheitliche Vorteile, die Klimafreundlichkeit der Reiseform und Beteiligungsmöglichkeit diverser Bevölkerungsgruppen durch finanzielle Flexibilität, sprechen klar für einen zentralen Bestandteil des Radtourismus in der nationalen Tourismusstrategie.

Für die nationale Tourismusstrategie ist es entscheidend, nicht nur die bereits vielen Radreisebegeisterten zu betrachten, sondern auch jene, die noch keine primäre Radreise unternommen haben. Die Bedürfnisse dieser Gruppe - sichere Infrastruktur, begleitenden Service, Ausrüstung, Mobilitätsangebote mit Fahrradmitnahme etc. - sind entscheidend, um die radtouristische Nach-

[8] DTV 2025. Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus: https://www.deutschertourismusverband.de/themen/mobilitaet/radtourismus
[9] BMV 2025. Förderung und Finanzierung des Radverkehr: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html
[10] BALM.2025. Wissenspool – Radverkehrsförderung: https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Wissenspool_Formular.html?expertensucheTyp_str=allprojects&datum=lastyear
[11] BMV 2025. Förderung und Finanzierung des Radverkehr: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html

frage und damit verbunden beschriebene Potenziale zu erweitern. Das Potenzial für den Radtourismus in Deutschland enorm und noch lange nicht ausgeschöpft, was 64 Millionen Menschen belegen, von denen sich die Hälfte perspektivisch eine Radreise vorstellen kann. [12]

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,
- 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.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Angela Kohls

Leitung Verkehrspolitik im ADFC

[12] Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. & T.I.P. Marktforschung Dr. Bert Hallerbach e.K., 2024. ADFC-Radreiseanalyse 2024