

# Mit dem Rad durch Österreich

Leitfaden zur Optimierung  
von Radrouten für den  
Tourismus



## **IMPRESSUM**

Herausgeber: Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ), Stubenring 1, 1011 Wien

Verfasser: Mag. Dietmar Kepplinger, Kondeor Marketinganalysen GmbH; Mag. Helmut Lux, kpp consulting gmbh

Layout: Andrea Eichinger, kpp consulting gmbh

Fotomaterial: Österreich Werbung/Ringhofer/Mooslechner/Zajc

Druck: BMWFJ, Stubenring 1, 1011 Wien

Bezugsquellen: [www.bmwfj.gv.at/tourismus](http://www.bmwfj.gv.at/tourismus)



## Vorwort

Alle Jahre wieder beginnt im Frühling eine neue Saison für alle Radsportbegeisterten. Radfahren gewinnt nicht nur im Alltag, sondern auch in Freizeit und Urlaub an Bedeutung: Laut einer aktuellen Umfrage der Österreich Werbung verbringen mehr als zwölf Prozent unserer Sommergäste einen Radfahr- bzw. Mountainbike-Urlaub und sogar jeder Vierte ist mindestens einmal während seines Urlaubs mit dem Fahrrad unterwegs.

Angesichts dieser Trends ist es für den Tourismus-Standort Österreich wichtiger denn je, ein stimmiges Angebot für Aktivitäten auf zwei Rädern bereitzustellen. Das Angebot an Radwegen in Österreich umfasst rund 11.000 Kilometer und stellt vor dem Hintergrund der beeindruckenden natur- und kulturräumlichen Landschaft ein großes Potenzial für den Sommertourismus dar.

Mit diesem Angebot wachsen die Ansprüche der in- und ausländischen Gäste. Mittlerweile reicht, um nur ein Beispiel zu nennen, eine durchgängige Radwegbeschilderung alleine nicht mehr aus. In Zukunft werden insbesondere Faktoren wie interessante Routenführung, regelmäßige Routenwartung, authentische Routenvermarktung, kontinuierliches Routenmanagement und fahrradfreundliche touristische Infrastruktur entscheidend für die erfolgreiche Positionierung eines Radwegs am nationalen und internationalen Markt sein.

In diesem Sinne arbeitet die im Herbst 2010 im Tourismusministerium eingerichtete Arbeitsgruppe „Rad-tourismus“ gemeinsam mit dem Umwelt- und Verkehrsressort, der Österreich Werbung und den Landestourismusorganisationen an Ideen und Projekten für ein koordiniertes Radtourismus-Angebot. Eine Analyse und Definition von Qualitätskriterien für Radrouten und Radbetriebe stand dabei im Mittelpunkt der bisherigen Arbeit.

Auf Basis einer vom Tourismusministerium in Auftrag gegebenen Studie wurde der vorliegende Leitfaden erarbeitet, der Sie bei der Planung, Administration und Verbesserung des Wegenetzes im Hinblick auf die erforderlichen touristischen Aspekte unterstützen soll. Die innovative Umsetzung dieser Kriterien unter Berücksichtigung der regionalen Besonderheiten soll zur Optimierung des österreichischen Radwegenetzes beitragen. So können gemeinsam mit den radfreundlichen Betrieben attraktive und wettbewerbsfähige Angebote für alle Radsportbegeisterten geschaffen werden. Bei der praktischen Umsetzung wünsche ich allen Beteiligten viel Erfolg.

Dr. Reinhold Mitterlehner  
Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend

Wien, im April 2012





# Einleitung

Der vorliegende Leitfaden richtet sich an engagierte Radwegeverantwortliche, aber auch an radbegeisterte Freiwillige, die neue Angebote für Radtourist/innen aufsetzen wollen bzw. am Management oder an der Administration und Verbesserung bestehender Routen arbeiten.

Er soll Informationen über die Struktur, die Bestandteile und die Mindeststandards eines erfolgreichen Angebotes im Bereich Radrouten vermitteln und Impulse zum Qualitätsmanagement geben. Der Leitfaden hat den Charakter eines Ratgebers, der die Gestalter/innen und Betreuer/innen von Radwegen auf Kriterien vorbereiten bzw. einstimmen soll, die in Zukunft österreichweit für Radrouten und deren Zertifizierung ausschlaggebend sein können.

Basis für diese Broschüre ist eine vom Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ) in Auftrag gegebene Studie mit dem Titel „Qualitätskriterien für Radrouten und Radbetriebe in Österreich“, die 2011/12 von der Kondeor Marketinganalysen GmbH erstellt wurde. Sie enthält über diesen Leitfaden hinausgehende Informationen zum Thema und steht unter [www.bmwfj.gv.at/Tourismus](http://www.bmwfj.gv.at/Tourismus) kostenfrei zum Download zur Verfügung.

Methodenseitig wurden einerseits Kriterienkataloge qualitativ analysiert und andererseits Gästebefragungsdaten ausgewertet, um herauszufinden, was den Radfahrern/innen wirklich wichtig ist. Die Ergebnisse der Studie bilden die Basis für zwei Leitfäden („Leitfaden für fahrradfreundliche Betriebe“ und „Leitfaden zur Optimierung von Radrouten für den Tourismus“), die den Betrieben und Gestaltern/innen von Radrouten helfen sollen, ihr Angebot optimal auf die Bedürfnisse der Zielgruppen abzustimmen.

Im Zuge der Erarbeitung des Leitfadens haben sich zwei Kriterienprofile herauskristallisiert. In der vorliegenden Unterlage werden diese als „**Mindestkriterien**“ (  ) bzw. als „**empfohlene Angebotsbausteine**“ (  ) entsprechend gekennzeichnet.

Die insgesamt 17 Kriterien wurden für fünf Bereiche (Routenführung, Routenerrichtung und -wartung, Routenvermarktung, Routenmanagement und Routeninfrastruktur) erarbeitet. Ergänzend zu den Mindestkriterien und den empfohlenen Angebotsbausteinen finden Sie in dieser Broschüre noch einige nützliche **TIPPS** aus dem bzw. für den Alltag.

Kundengruppen und -bedürfnisse sind mittlerweile auch im Radtourismus zu stark ausdifferenziert, um miteinander vollständig kompatibel sein zu können. Selbst innerhalb inhaltlich abgrenzbarer Bedürfnisprofile („Genussradler/in“, „Sportradfahrer/in“, „Familienradler/in“) gibt es in der Praxis, man denke hier etwa an Familien mit Kindern im Vorschulalter bzw. in der Pubertät, erhebliche Schwankungsbreiten bei den Ansprüchen und Erwartungen.

Da es nicht gelingen kann, alle möglichen Ansprüche zur Zufriedenheit der Konsument/innen zu erfüllen, ist eine realistische und konsequente Zielgruppenorientierung (Positionierung) neuer Angebote bzw. die zielgruppenorientierte Optimierung bestehender Angebote ein wichtiges Aktionsfeld für die Planer/innen und Betreuer/innen von Radrouten.

Über die Betrachtung der oben genannten Bedürfnisprofile hinausgehend ist im globalisierten Tourismusmarkt auch eine Berücksichtigung unterschiedlicher nationaler Fahrrad- bzw. Freizeitkulturen ein „Muss-Kriterium“ für nachhaltigen Erfolg in unterschiedlichen Quellmärkten. Es geht hier um Produktdesign, aber auch um zielgerichtete Aktivitäten im Bereich des Marketings. Details zu kulturspezifischen Charakteristika wichtiger Zielmärkte (Deutschland, Niederlande, Italien, Tschechische Republik) finden sich in der bereits angesprochenen Studie zu „Qualitätskriterien für Radrouten und Radbetriebe in Österreich“.

# Kriterienkatalog

I. Routenführung	4
a) Durchgehend befahrbar	4
b) Verkehrssicher (Sicherheit 1)	4
c) Landschaftlich und touristisch attraktiv	5
d) Gut erschlossene Start-/Endpunkte	5
II. Routenerrichtung und -wartung	6
a) Geeigneter Belag und erforderliche Breite	6
b) (Einheitliche) Beschilderung	7
c) Frei von Hindernissen	8
d) Sicher ausgestattet (Sicherheit 2)	8
e) Ansprechende Rastplätze und Informationstafeln	9
III. Routenvermarktung	10
a) Authentische Namensgebung	10
b) Aktuelles Informationsmaterial	10
c) Interaktiver Internetauftritt	11
IV. Routenmanagement	12
V. Routeninfrastruktur	13
a) Fahrradfreundliche Unterkunft und Verpflegung	13
b) Sichere Radabstellmöglichkeiten	13
c) Verfügbare Reparaturservices	14
d) Verfügbarer Fahrradverleih	14
Weiterführende Informationen und Links	15

# I. Routenführung

## a) Durchgehend befahrbar



Radrouten müssen auf der gesamten Strecke durchgängig befahrbar sein. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass viele Tourenfahrer/innen mit Gepäck – teilweise mit Anhänger – oder auch mit einem Tandem unterwegs sind. Generell sind Extreme bei der Routenführung zu vermeiden. Dies gilt im Besonderen für starke Steigungen/Gefälle, betrifft aber auch (für den Gast nicht nachvollziehbare) Umwege. Auf Routenvarianten ist im Allgemeinen zu verzichten. Werden diese ausnahmsweise angeboten, so sind sie entsprechend deutlich zu kennzeichnen und zu beschildern.



Sollte die Routenführung längere Bergaufstrecken mit größeren Steigungen aufweisen, ist es empfehlenswert, für diese Streckenabschnitte einen „Huckepackservice“ anzubieten.

## b) Verkehrssicher (Sicherheit 1)



Die Vermeidung der Einbeziehung stark befahrener Straßen in die Routenführung ist bei der Konzeption des Angebotes als oberstes Gebot zu betrachten. Abschnitte des höherrangigen Straßennetzes dürfen nur dann in die Route integriert werden, wenn sie ein geringes Verkehrsaufkommen aufweisen. Informationen zu diesem Punkt (etwa Grenzwerte zum maximalen Verkehrsabkommen) finden sich in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.03.13 Radverkehr. Bei der Gestaltung der Routenführung sollten auch potenzielle Konflikte mit anderen Nutzergruppen bedacht/vermieden werden.



## c) Landschaftlich und touristisch attraktiv



Seit vielen Jahren zeigen Marktforschungsdaten, dass die „landschaftliche Schönheit“ einer Region eines der wichtigsten Kriterien für die Wahl des Urlaubsziels und auch für die Zufriedenheit mit dem Urlaubserlebnis ist. Dies gilt natürlich auch für Radrouten. Die Kulisse allein genügt aber nicht, Natur und Kultur müssen erlebbar gemacht werden.

Dies gelingt am besten durch eine abwechslungsreiche Routenführung unter Einbeziehung möglichst vieler lokaler Sehenswürdigkeiten und Naturattraktionen, die im besten Fall auch entsprechend inszeniert, mindestens aber ausgewiesen und dokumentiert werden sollten. Bei Flussradwegen hat die Routenführung in unmittelbarer Nähe des Flussbetts Priorität, auch gegenüber der Einbindung lokaler Sehenswürdigkeiten. Es sollte außerdem eine Parallelführung der Route mit stark befahrenen Straßen vermieden werden, weil Lärm, Gestank und Sichteinschränkungen (etwa durch Lärmschutzwände) eine unerwünschte Beeinträchtigung des Naturerlebnisses darstellen.

Eine möglichst umweltschonende Vorgehensweise bei der Errichtung sowie bei der Wartung der Wege liegt im Interesse aller Beteiligten und sollte daher als vorrangig betrachtet werden.

### TIPP:

Orientieren Sie sich auch bei der Routenführung an Ihren wichtigsten Zielgruppen. Bei Strecken für „Genussradler“ spielt das Thema „Naturnähe“ eine noch wichtigere Rolle als bei Routen für „Sportradler“.

Denken Sie beim Thema Naturschutz auch an den Schutz der lokalen Fauna und Flora. Lassen Sie sich diesbezüglich von Spezialist/innen beraten. Treten Sie mit anderen Anspruchsgruppen in einen aktiven Dialog.

## d) Gut erschlossene Start-/Endpunkte



Der Ausgangspunkt und das Ziel einer Route müssen verkehrstechnisch gut erschlossen sein. Bei der Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern ist vor allem auf eine funktionierende Fahrradbeförderung zu achten. Oft werden (aus zeitlichen oder gesundheitlichen Gründen, aber auch witterungsbedingt) nur Teilstrecken einer Radroute befahren. Für solche Fälle ist es wichtig, Zubringerwege zu möglichen Umstiegsstellen gut zu beschildern.



# II. Routenerrichtung und -wartung

## a) Geeigneter Belag und erforderliche Breite



Eine gute Befahrbarkeit der Route muss unabhängig von der Witterung (etwa auch nach längeren Schlechtwetterperioden) gegeben sein. Auf eine entsprechende Befestigung und Wartung des Untergrundes ist daher zu achten. Unproblematisch sind diesbezüglich asphaltierte oder mit einer feinen Gräderschicht ausgestattete Streckenabschnitte. Die Vermeidung von Schiebestrecken und von Abschnitten mit häufig wechselndem oder „schlechtem“ Belag (Querrillen, Rinnen, Löcher, Risse, Wurzeln etc.) ist ein wichtiges und außer Diskussion stehendes Kriterium für alle Radrouten.

Die Radroute sollte über weite Strecken ein bequemes Nebeneinanderfahren sowie ein gefahrloses Begegnen bzw. Überholen erlauben.

Streckenabschnitte, die (offiziell) in beide Richtungen befahren werden, sollten eine Mindestbreite von 2 Metern aufweisen. Die Regelbreite beträgt hier 3 Meter. Streckenabschnitte, die nur in eine Richtung befahren werden sollen, müssen mindestens 1 Meter, in der Regel jedoch 1,6 – 2 Meter breit sein. Die entsprechenden Richtlinien (auch zur Lichthöhe) sind im Detail in der RVS 03.02.13 Radverkehr nachzulesen.



Es ist, besonders in Hinblick auf eine möglichst naturnahe Ausführung, nicht immer wünschenswert/möglich, alle Teile einer Radroute asphaltiert zu führen. Nicht versiegelte Streckenteile sind aber unter dem Gesichtspunkt einer potenziellen Gefährdung der Nutzer (Rinnen, Schlaglöcher) regelmäßig zu kontrollieren.



Radrouten werden im Regelfall gruppenweise befahren. Soziale Interaktion ist ein wichtiger Bestandteil des Raderlebnisses und findet normalerweise beim Nebeneinanderfahren statt. Dieses ist daher, wo immer technisch umsetzbar, zu ermöglichen.

Sportliche Radfahrer/innen (ausgenommen Mountainbiker/innen) schätzen durchgängig asphaltierte Routen und brauchen in der Regel aufgrund der höheren Durchschnittsgeschwindigkeit eher eine breitere Trassenführung. Es wird angeraten, dies beim Ausbau und bei der Bewerbung der Route entsprechend zu berücksichtigen.

#### **TIPP:**

Denken Sie bei der Ausführung von Wartungsarbeiten auch an lokale Akteure. Sichern Sie Vereinbarungen unbedingt vertraglich ab und denken Sie bei der Vertragserrichtung auch an Wartungszyklen und Berichtspflichten.

## **b) (Einheitliche) Beschilderung**



Für die Beschilderung von Radrouten gibt es mehrere unumstößliche Kriterien:

- Einheitlich
- Durchgehend (auf der gesamten Route, also auch über Bundesländergrenzen hinweg)
- Eindeutig (besonders bei Kreuzungen und Abzweigungen)
- Benutzerfreundlich (Beschilderungsintervalle, Zusatzinformationen)
- Selbsterklärend (auch ohne einschlägige Fachkenntnisse)
- Vollständig (perfekt gewartet)

Diese können durch definierte Gestaltungs-, Inhalts- und Montagerichtlinien gewährleistet werden, eventuell unterschieden nach Haupt- bzw. Zwischenwegweisern. Darüber hinaus sollte die Beschilderung unabhängig von Jahreszeit und Witterung gut sichtbar sein.

EuroVelo-Routen müssen durchgängig als solche gekennzeichnet werden. Nützliche Informationen dazu enthält das EuroVelo-Manual. Hinweise zur Routenbeschriftung finden sich in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.02.13 Radverkehr.

In diesem Zusammenhang gilt es auch, das Leitsystem über die Radroute im engeren Sinne hinaus zu beachten: Wegweisung zur Radroute, zu/von angebundenen Verkehrsträgern, Vernetzung mit anderen Radrouten usw.

#### **TIPP:**

Die „psychologische Komponente“ spielt auch beim Radfahren eine nicht zu unterschätzende Rolle. Die Bereitstellung von Routeninformationen (Steigung, Höhenlage, Kilometer bis zum Ziel oder zum nächsten Etappenort) im Rahmen der Beschilderung empfinden viele Radfahrer/innen als hilfreich. Ein weiteres Kriterium, vor allem für den/die Erhalter/in, ist eine gute Wartbarkeit.

Legen Sie klare interne Richtlinien für die Beschilderung fest und berücksichtigen Sie dabei sowohl existierende Vorschriften (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) als auch Erfahrungen von Betreuern/innen erfolgreicher Radrouten.

Das richtige Maß bei der Beschilderung zu finden, ist oft nicht ganz leicht. Orientieren Sie sich bei der Festsetzung der Beschilderungsintervalle und bei der Platzierung der Tafeln nicht nur an Distanzen, sondern

auch an der zu erwartenden Fahrgeschwindigkeit der Nutzer/innen und holen Sie regelmäßig Feedback zum Zustand der Beschilderung ein. Dokumentieren Sie Wartungsarbeiten und versuchen Sie, Problembe-  
reiche zu identifizieren, die mit angepassten Wartungsintervallen geprüft werden müssen.

Prinzipiell ist davon auszugehen, dass Radrouten, auch wenn sie nur in eine Richtung beschildert sind, in  
beide Richtungen befahren werden. Es liegt aber in der Wahlfreiheit des/der Routenbetreuers/in, eine Be-  
fahrungsrichtung anzugeben und diese, etwa durch die Beschilderung und Dokumentation, entsprechend  
zu forcieren.

## c) Frei von Hindernissen



Künstliche Hindernisse sind bei der Wegführung so weit wie möglich zu vermeiden bzw. zu umfah-  
ren. Insbesondere Schranken und Schwellen (aber auch Bordsteinkanten, Poller und Stiegen) stellen  
nicht nur ein Ärgernis, sondern oft auch eine echte Gefahr dar. Sollte eine diesbezügliche „Bereinigung“ der  
Strecke bzw. eine alternative Routenführung nicht möglich sein, so ist auf diese Gefahren, auch zur Ver-  
meidung von Haftungsansprüchen, unbedingt entsprechend hinzuweisen. Bei Kreuzungen mit Erschlie-  
bungsstraßen ist im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten für eine Vorrangregelung zugunsten der Rad-  
fahrer zu sorgen. Die Querung stark befahrener Straßen sollte auf Über- oder in Unterführungen erfolgen.  
Ist dies nicht möglich, so ist durch Warn- und Hinweistafeln, Bodenmarkierungen und/oder bauliche Maß-  
nahmen, wie Verkehrsinseln und Abgrenzungen zu Fahrstreifen, darauf hinzuweisen.

Darüber hinausgehend sollten Fahrtunterbrechungen und unnötige Zeitverluste mit den zur Verfügung  
stehenden Mitteln nach Möglichkeit hintangehalten werden.

### TIPP:

Sportradfahrer erreichen im Durchschnitt, besonders aber bei „schwierigeren“ Streckenabschnitten, höhe-  
re Geschwindigkeiten als andere Nutzergruppen. Bei Radrouten, die von einem relevanten Anteil an Spor-  
tradfahrern frequentiert werden, sollte deshalb der Vermeidung von Hindernissen besonderes Augenmerk  
geschenkt werden. Das gilt auch für den folgenden, inhaltlich stark verwandten Punkt II.d zur sicheren  
Ausgestaltung von Radrouten.

## d) Sicher ausgestaltet (Sicherheit 2)



Die Vermeidung von vorhersehbaren bzw. die Beseitigung bestehender Gefahrenstellen ist ein abso-  
lutes „Muss“ für alle Verantwortlichen. Besondere Aufmerksamkeit gilt hier den „Risikogruppen“  
(sportliche Radfahrer/innen, Kinder). Die Strecke muss in allen Abschnitten auch in der Vegetationsperiode  
(Grünschnitt) übersichtlich sein. Bei Gefahr in Verzug bzw. bei der Feststellung von Gefährdungsmomenten  
bei der regelmäßigen Überprüfung sind Sofortmaßnahmen zu setzen.

### TIPP:

Gefährdungen ergeben sich auch aus den gerade herrschenden Witterungsverhältnissen. Als Beispiel seien  
hier Holzbrücken genannt, die bei Nässe extrem rutschig sein können. Diesem Umstand ist durch Warnhin-  
weise und entsprechende Maßnahmen Rechnung zu tragen. Unmittelbar nach meteorologischen Elemen-  
tareignissen (Sturm, Starkregen) empfiehlt sich eine kurzfristig anberaumte Überprüfung der Routen.

## e) Ansprechende Rastplätze und Informationstafeln



Radrouten müssen über saubere und gut gewartete Rastplätze verfügen. Die Platzierung der Rastplätze sollte an geeigneten Orten (ausreichend viel Platz, gute Aussicht, vorhandene Naturattraktion) erfolgen. Die Mindestausstattung dieser Rastplätze besteht aus einem Tisch, Sitzgelegenheiten und einem Abfalleimer sowie Informationstafeln mit Lageplan.

### TIPP:

Die Ausstattung der Rastplätze sollte zielgruppenspezifisch erfolgen. Auf Familienradrouten sind Spielgeräte eine willkommene Abwechslung für Eltern und Kinder. Bei Radrouten mit spezifischen Themenstellungen können diese vor Ort textlich und grafisch aufgearbeitet werden. Rastplätze sollten außerdem mit ergänzenden Infotafeln ausgestattet sein. Themenschwerpunkte für die dort dargestellten Informationen sind die Radroute (Kartendarstellung), Informationen zur Infrastruktur, zu lokalen Attraktionen und zum Naturraum. Ergänzende Angebote im Bereich der Infrastruktur werden von allen Zielgruppen gut angenommen. Wichtige Elemente sind Toiletten, Wasserspender und Unterstände, die bei Schlechtwetter einen guten Witterungsschutz bieten.

# III. Routenvermarktung

## a) Authentische Namensgebung



Nomen est omen: Mit der Bezeichnung der Route sollte eine konkrete Erwartungshaltung geweckt werden, die einerseits ansprechend wirkt und andererseits auch in der Realität erfüllt werden kann. Nichtssagende Gemeinplätze und Doppelgleisigkeiten sind zu vermeiden.



Zusätzlich zur Benennung sollten Radrouten auch eine eindeutige Nummerierung aufweisen.

### TIPP:

Die Bezeichnung der Radroute sollte in Abstimmung mit regionalen Tourismusorganisationen erfolgen und im Idealfall in die jeweilige touristische Strategie passen. Damit ist auch gewährleistet, dass eine aktive Vermarktung des Angebots durch mehrere Partner/innen erfolgt.

Denken Sie bei der Namensgebung an lokale Besonderheiten mit nachhaltigem Potenzial. Besonders bei Wegen für Genussradler/innen bieten sich kulinarische Themenstellungen an. Die Benennung des Weges etwa nach dem durch den Weg begleiteten Fluss schafft, im Gegensatz zu allgemeinen Etikettierungen wie „Renaissance-Radweg“, Klarheit und erzeugt „erfüllbare“ Erwartungshaltungen. Eine Abstimmung der Bezeichnung, auch mit der zuständigen Landestourismusorganisation, ist ohne Einschränkung zu empfehlen.

## b) Aktuelles Informationsmaterial



Eine Bewerbung und die Dokumentation der Radroute mit konventionellen Werbeträgern ist auch im Zeitalter des Internets (siehe auch Punkt III.c „Interaktiver Internetauftritt“) notwendig und wird seitens der Gäste ungebrochen nachgefragt. Es gilt zu bedenken, dass das grafische Erscheinungsbild prägend für den ersten Eindruck und das Image des Angebotes ist. Hier sollte nicht am falschen Platz gespart werden. In den Marketingmaterialien bereitgestellte Informationen sollten aktuell, vollständig und korrekt sein. Bei international beworbenen Radrouten sind entsprechende Sprachversionen des Informationsmaterials vorzuhalten.



Aktuelle Informationen zur Route, etwa zu kurzfristigen Routensperren, sollten rechtzeitig und gut sichtbar kommuniziert werden. Dies gilt sowohl für die Information entlang der Route als auch für Informationsplattformen im Internet.

### TIPP:

Achten Sie besonders bei der Gestaltung von Karten auf Material und Format. Die Unterlagen sollten in eine Trikottasche bzw. in das dafür vorgesehene Fach einer Lenkertasche passen, strapazierfähig und feuchtigkeitsbeständig sein.



## c) Interaktiver Internetauftritt



Eine Online-Präsenz des Angebotes ist unerlässlich. Sie sollte in Bezug auf Inhalte und Corporate Design mit den gedruckten Unterlagen übereinstimmen bzw. auf diese abgestimmt sein. Der Internetauftritt sollte in jedem Fall interaktiv gestaltet sein, GPS-Tracks zur Route enthalten und durch Verlinkungen (z.B. zu Orts- oder Unternehmensseiten) auf ergänzende Angebote verweisen. Der Internetauftritt sollte außerdem über eine aussagekräftige Internetadresse auffindbar sein. Diese ist integraler Bestandteil des Marketingkonzeptes.

### TIPP:

Je mehr aktive Inhalte (Fotos, Videos, Animationen) Ihr Internetauftritt bereithält, umso besser wird (in aller Regel) das Feedback der Interessenten sein. Sie können diese Inhalte auch verlinkt über gängige Plattformen und Portale im Social Web bereitstellen.

Denken Sie im Rahmen der Möglichkeiten des Web 2.0 auch an das Thema „User Generated Content“ und nutzen Sie das Kundenfeedback zur kontinuierlichen Verbesserung Ihres Angebotes. Bieten Sie GPS-Tracks in unterschiedlichen Formaten an und verweisen Sie auf Konvertierungsmöglichkeiten.

Beobachten Sie Meldungen zu Ihrem Angebot im Internet, indem Sie mit Hilfe einschlägiger Services Schlüsselbegriffe zu Ihrer Route nachverfolgen.

# IV. Routenmanagement



Das Radroutenmanagement erfüllt unterschiedliche Aufgaben: Nach außen tritt es als zentrale Ansprech-, Informations- und ev. Buchungsstelle für die Radroute auf. Dabei sollten Destinations- und Bundesländergrenzen, im Idealfall sogar Ländergrenzen, keine Rolle spielen. Das Routenmanagement übernimmt also die Vermarktung, auch online, der gesamten Radroute und bindet dabei die Dienstleistungskette so vollständig wie möglich ein. Darüber hinaus bietet es eine Plattform für das Feedback der Radfahrer/innen sowie für allfällige Beschwerden.

Nach innen gilt es, Ansprechpartner für die zuständigen Verwaltungseinheiten und die lokalen / regionalen Vermarktungsorganisationen sowie für die Radbetriebe im weitesten Sinne zu sein. Das Routenmanagement tritt als zentrale Koordinationsstelle auf. Hier sind auch die wichtigen Punkte der Kompetenz für Sofortmaßnahmen (z.B. Sanierung), ev. auch für Förderungen und für die Qualitätssicherung anzusiedeln: Die Einhaltung der Qualitätskriterien ist regelmäßig intern, durch Selbstevaluierung, oder extern zu überprüfen.



Besonders bei grenzüberschreitenden Projekten ist eine Komplexität der Organisation und der Prozesse gegeben, die nicht unterschätzt werden sollte. Ein sorgfältiger Planungsprozess ist deshalb in jedem Fall hilfreich.

Ein professionelles Routenmanagement kümmert sich auch um das „Rundherum“. Dazu gehört unter anderem:

- Die Organisation/Unterstützung von Veranstaltungen
- Die Organisation von Packages und buchbaren Pauschalangeboten
- Die Konzeption und Umsetzung des zielgruppenspezifischen Marketings
- Die Entwicklung, die Produktion und der Vertrieb von Merchandisingartikeln
- Die Entwicklung der Kern- und Zusatzangebote
- Das Lobbying für die Radroute
- Die laufende Betreuung der Leistungsträger/innen

## TIPP:

Jede Art von zusätzlichen Angeboten und begleitenden Services erhöht die Attraktivität des Produkts. Hier sind der Kreativität keine Grenzen gesetzt. Abgedeckt werden können Grundbedürfnisse (Bereitstellung von Trinkwasser in regelmäßigen Abständen) ebenso wie gehobene Ansprüche (Gourmetküche).

In jedem Fall ist die Verfügbarkeit von Informationen über alternative Betätigungsmöglichkeiten entlang der Route bei (anhaltendem) Schlechtwetter zu gewährleisten. Eventuell können derartige Angebote auch in Kooperation mit betrieblichen Partnern kreiert werden.

Immer wieder nachgefragte Angebote sind geführte Touren, Gepäckservice, Taxidienste und Hol- und Bringdienste.

Kombiangebote sind „in“ und fördern im Regelfall die Nachhaltigkeit des Produktes. Dies betrifft auch Arrangements für den Radurlaub. Soweit möglich, sollten Pauschalangebote für Radfahrer/innen die An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln beinhalten.

# V. Routeninfrastruktur

## a) Fahrradfreundliche Unterkunft und Verpflegung



Die Qualität und die Beurteilung der Radroute stehen und fallen mit der Qualität der wichtigsten touristischen Leistungsträger, nämlich der Beherbergungs- und der Gastronomiebetriebe.

Eine ausreichende Anzahl fahrradfreundlicher Betriebe ist daher Grundvoraussetzung und einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren für Radrouten. Ein guter Mix der Angebote (vom Campingplatz bis zum gehobenen Beherbergungsbetrieb) sorgt dafür, dass innerhalb der Zielgruppe eine breite Kundenschicht angesprochen werden kann.

Die Betriebe sollten „sichtbar“ sein. Es sollte dafür Sorge getragen werden, dass dies einerseits entlang der Radroute und andererseits bei den Marketingmaterialien der Fall ist.



## b) Sichere Radabstellmöglichkeiten



Entlang der Route und besonders im Bereich der Rastplätze und im Umfeld von Sehenswürdigkeiten sind funktionale Abstellmöglichkeiten bereitzustellen. Die Abstellmöglichkeiten sollten ein sicheres Versperren der Fahrräder ermöglichen und auch für Tourenräder mit Gepäckträgern geeignet sein. Ein Witterungsschutz sorgt, wo immer umsetzbar, für eine Aufwertung des Angebotes. Details zum Thema finden sich auch in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.02.13 Radverkehr.

### TIPP:

Es ist sinnvoll, Kapazitäten, Ausstattung und Standorte sorgfältig zu planen und sich mit betrieblichen Partnern diesbezüglich abzustimmen.

## c) Verfügbare Reparaturservices



Zu einem vollständigen Angebot gehört die Bereitstellung von bzw. die Information zu Reparaturservices. Diese können auch in Kooperation mit den radfreundlichen Betrieben und mit Servicepartnern organisiert werden.

Generell fällt dieser Punkt auch in den Zuständigkeitsbereich der radfreundlichen Betriebe (siehe auch: „Leitfaden für fahrradfreundliche Betriebe“) oder von Reiseveranstaltern. Informationen zu Servicepartnern sollten leicht auffindbar bzw. an den Informationsstellen verfügbar sein.

## d) Verfügbarer Fahrradverleih



Zumindest an den wichtigsten „Einstiegsstellen“ in die Radroute sollten passende Fahrräder zur Leihe angeboten werden. Nach Möglichkeit sollten die Räder in verschiedenen Größen und mit unterschiedlichen Ausstattungsvarianten (Preisniveau, spezielle Nutzerbedürfnisse) bereitstehen. Aktuellen Trends folgend sollte eine ausreichende Anzahl von Pedelecs die Auswahl ergänzen und das Zielgruppenpotenzial erweitern.

Dieser Service kann von verschiedenen betrieblichen Partnern (Reiseveranstalter, Beherbergungsbetriebe, Fahrradfachhandel, unabhängige Partner) alleinverantwortlich oder in Kooperation mit anderen Betrieben bereitgestellt werden.

### TIPP:

Das Angebot von Zusatzausstattungen (Kindersitze, Helme, Gepäcktaschen etc.) erweitert die Wertschöpfungsmöglichkeiten, signalisiert Kompetenz, Serviceorientierung und Engagement.

Bei längeren Routen, die nicht an den Ausgangspunkt zurückführen, ist es sinnvoll, auch eine Leihvariante anzubieten, bei der das Rad am Ziel der Reise zurückgegeben werden kann.

Beim Verleih von Pedelecs sollte aus Sicherheitsgründen eine Einweisung der Nutzer verpflichtend durchgeführt werden.



# Weiterführende Informationen und Links

- **Qualitätskriterien für Radrouten und Radbetriebe in Österreich.**  
Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend (BMWFJ / Hrsg.), Wien 2012  
[www.bmwfj.gv.at/Tourismus](http://www.bmwfj.gv.at/Tourismus)
- **Österreich Werbung**  
[www.austriatourism.com](http://www.austriatourism.com)
- **RVS 03.02.13 Radverkehr**  
[www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/recht/rvs.html](http://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/recht/rvs.html)
- **EuroVelo Manuals**  
[www.eurovelo.org/downloads/guidelines](http://www.eurovelo.org/downloads/guidelines)
- **Radrouten auf Facebook**  
[www.facebook.com/radrouten](http://www.facebook.com/radrouten)
- **Radtouren in Österreich**  
[www.radtouren.at](http://www.radtouren.at)
- **Bundeslandspezifische Links zum Thema Rad**

Burgenland	<a href="http://www.burgenland.info/de/themen/sport/radfahren">www.burgenland.info/de/themen/sport/radfahren</a> <a href="http://www.burgenland.at/tourismus/radlerland/rad">www.burgenland.at/tourismus/radlerland/rad</a>
Kärnten	<a href="http://rad.kaernten.at">rad.kaernten.at</a> <a href="http://www.ktn.gv.at/201191_DE-Abt._17-THEMEN?detail=7&amp;thema=8">www.ktn.gv.at/201191_DE-Abt._17-THEMEN?detail=7&amp;thema=8</a>
Niederösterreich	<a href="http://rad.niederoesterreich.at">rad.niederoesterreich.at</a> <a href="http://www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Radfahren-in-NOe.html">www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Radfahren-in-NOe.html</a>
Oberösterreich	<a href="http://www.radfahren.at">www.radfahren.at</a> <a href="http://www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/SID-52310651-BA0C0392/ooe/hs.xsl/53060_DEU_HTML.htm">www.land-oberoesterreich.gv.at/cps/rde/xchg/SID-52310651-BA0C0392/ooe/hs.xsl/53060_DEU_HTML.htm</a>
Salzburg	<a href="http://rad.salzburgerland.com">rad.salzburgerland.com</a> <a href="http://www.salzburg.gv.at/rad">www.salzburg.gv.at/rad</a>
Steiermark	<a href="http://rad.steiermark.com">rad.steiermark.com</a> <a href="http://www.radland.steiermark.at">www.radland.steiermark.at</a> ; <a href="http://www.ritaundronny.at">www.ritaundronny.at</a>
Tirol	<a href="http://rad.tirol.at">rad.tirol.at</a> <a href="http://www.tirol.gv.at/rad">www.tirol.gv.at/rad</a>
Vorarlberg	<a href="http://www.vorarlberg.travel/de/radtouren">www.vorarlberg.travel/de/radtouren</a> <a href="http://www.vorarlberg.at/fahrrad">www.vorarlberg.at/fahrrad</a>
Wien	<a href="http://www.wien.info/de/wien-fuer/sport/radfahren">www.wien.info/de/wien-fuer/sport/radfahren</a> <a href="http://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren">www.wien.gv.at/verkehr/radfahren</a>

Stand: April 2012

# Notizen

Kondeor kpp⊕consulting

im Auftrag von



LANDSCHAFTEN  
FÜR LEIDENSCHAFTEN



VOR  
ARL  
BERG



BUNDESMINISTERIUM FÜR  
WIRTSCHAFT, FAMILIE UND JUGEND

1011 Wien | Stubenring 1 | [www.bmwfj.gv.at](http://www.bmwfj.gv.at)