



Foto: [Manfred Richter](#)

Quelle: [Pixabay](#)

Strategische Studie zur Vorbereitung von nachhaltigen bilateralen Radwegen und Radrouten

I/1. Strategische Studie

Erstellt von: Hungary Next

Inhaltsverzeichnis

1.	Beschreibung der Methodik	4
2.	Vorgestellte Best-Practice-Beispiele	6
1.	Paradiesroute - Südburgenland (AT-HU)	6
1.1.	Allgemeine Beschreibung	6
1.2.	Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse	7
1.3.	Qualität der Routen	8
1.4.	Attraktionen	12
1.5.	Dienstleister	13
1.6.	Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen	16
1.7.	Zusammenfassung	18
2.	SacraVelo Route (SK-HU)	19
2.1.	Allgemeine Beschreibung	19
2.2.	Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse	21
2.3.	Qualität der Routen	21
2.4.	Attraktionen	22
2.5.	Dienstleister	23
2.6.	Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen	23
2.7.	Zusammenfassung	24
3.	Eurovelo 13 - Der slowenisch-ungarische Grenzabschnitt des Radfernweges „Iron Curtain Trail“	25
3.1.	Allgemeine Beschreibung	25
3.2.	Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse	30
3.3.	Qualität der Route	31
3.4.	Attraktionen	32
3.5.	Dienstleister	34
3.6.	Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen	34
3.7.	Zusammenfassung	37
4.	GreenVelo Trail	38
4.1.	Allgemeine Beschreibung	38
4.2.	Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse	39
4.3.	Qualität der Routen	40
4.4.	Attraktionen	41
4.5.	Dienstleister	43
4.6.	Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen	44
4.7.	Zusammenfassung	46

5.	Eurovelo 6 – Donauradweg (Danube Cycle Path)	47
5.1.	Allgemeine Einleitung	47
5.2.	Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse	47
5.3.	Qualität der Routen	48
5.4.	Attraktionen	48
5.5.	Dienstleister	49
5.6.	Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen	49
5.7.	Zusammenfassung	50
6.	Amazon of Europe Bike Trail	51
6.1.	Allgemeine Beschreibung	51
6.2.	Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse	52
6.3.	Qualität der Routen	60
6.4.	Attraktionen	67
6.5.	Dienstleister	69
6.6.	Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen	71
6.7.	Zusammenfassung	77

1. Beschreibung der Methodik

Gemeinsam mit dem Auftraggeber Selbstverwaltungsamt des Komitates Vas wurde die methodische Struktur erstellt, um die wesentlichen Aspekte festzulegen, auf deren Grundlage die grenzüberschreitenden oder internationalen thematischen Radrouten, die als Best-Practice-Beispiele identifiziert wurden, vorgestellt und als Vorbild zur langfristigen Entwicklung nachhaltiger und wirtschaftlich betreibbarer bilateraler Radrouten und Radangebote herangezogen werden können.

Bei der Beschreibung und Vorstellung der Best-Practice-Beispiele sind insgesamt sechs thematische Routen festgelegt worden:

1. Paradiesroute Südburgenland (AT-HU)
2. Sacra Velo (SK-HU)
3. Eurovelo 13 - Iron Curtain Trail (SI-HU)
4. GreenVelo Trail (PL)
5. Eurovelo 6 – Donauradweg (Danube Cycle Path)
6. Amazon of Europe Bike Trail (AT, SI, HU, CR, SRB)

Das Ziel dieses Kapitels besteht darin, die vorstehend angeführten thematischen Radrouten gemäß der Beschreibung der Methodik vorzustellen. Die Vorstellung der Best-Practice-Beispiele erfolgt nach der folgenden Struktur.

1. Allgemeine Beschreibung

Das Ziel des Unterkapitels liegt darin, die jeweilige Route aufgrund von grundlegenden Informationen vorzustellen : worin besteht das Hauptprofil der thematischen Route, welche Länder werden davon berührt und welche sind die Hauptcharakteristika der Route. Das Projekt oder der Hintergrund werden vorgestellt, in dessen Rahmen die thematische Route entwickelt wurde: welche waren die Organisationen, deren Kooperation während der Entwicklung unerlässlich waren, bzw. für welche Ziele was und wie während der Tätigkeit und danach umgesetzt werden konnte.

2. Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse

In diesem Unterkapitel werden der Hintergrund der für den Unterhalt und die Entwicklung der Route zuständigen Organisation sowie die im Rahmen des Projekts umgesetzten Infrastrukturelemente (z.B. Straßenbau, Informationstafel, Wegweiserschilder) und die Eigentumsverhältnisse im Zusammenhang mit den Brandelementen der Route vorgestellt. Eine thematische Route wird nach deren Ausweisung, Ausstattung und dem Ausbau der zu deren Unterhalt und dessen Betrieb erforderlichen Struktur wirklich lebendig, darum werden auch der organisatorische Hintergrund und die zu deren Erhaltung notwendigen Rahmenbedingungen näher ausgeführt. Des Weiteren wurden auch die Fragen bezüglich Besucher- und Qualitätsmanagement geprüft.

3. Qualität der Routen

Eine thematische Route kann nur in dem Fall erfolgreich werden, wenn die Destination sicher und bequem begangen werden kann. Dieses Unterkapitel fokussiert daher die Darstellung der infrastrukturellen Eigenschaften der Route , prüft die Charakteriska derBeschilderung, die Qualität des Straßenbelags, usw.

4. **Attraktionen**

Das Image und die Anziehungskraft einer Route können durch besuchbare Attraktionen entlang der Route wesentlich beeinflusst werden, darum prüft dieses Unterkapitel die verbundenen Sehenswürdigkeiten, vor allem mit Schwerpunkt auf die generellen Merkmale (Typ, Entfernung) und weniger auf deren einzelne Beschreibung.

5. **Dienstleister**

Eine thematische Route kann nur dann erfolgreich sein, wenn in der Destination Dienstleister in entsprechender Anzahl und Qualität gegeben sind. Außerdem ist es notwendig, dass die Dienstleister ausreichend motiviert und interessiert an dem Betrieb der Route sind bzw. dass die Werte der Route auch bei den Dienstleistern greifbar werden. Es wird dargestellt, anhand welcher Aspekte und Kriterien die einzuziehenden Dienstleister ausgewählt werden bzw. welche diese Aspekte bei den einzelnen Routen waren. Des Weiteren werden der Vorgang der Auswahl und die wichtigsten Eigenschaften der Dienstleister beschrieben.

6. **Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen**

Die Vermarktung muss so effektiv wie möglich gestaltet werden, damit die thematische Route erfolgreich und nachhaltig sein kann. Zu diesem Zweck werden wir prüfen, aufgrund welcher Marketingstrategieund mithilfe welcher Marketingmaßnahmen die Route für sich werben kann, bzw. welche Zielgruppen sie ansprechen und über welche Vertriebskanäle und mithilfe welchen Messagesdas darauf basierende Tourismusprodukt verkaufen will. Geprüft wird ferner die Erreichbarkeit relevanter Informationen, nämlich wie und über welche Plattform zuverlässige Informationen über die Route zugänglich sind.

Nach den vorstehend genannten Unterkapiteln werden die Elemente betont hervorgehoben, die hinsichtlich der bekanntgegebenen Best-Practice-Beispiele bemerkenswert sind.

2. Vorgestellte Best-Practice-Beispiele

1. Paradiesroute - Südburgenland (AT-HU)

1.1. Allgemeine Beschreibung

Sucht man nach einem guten Beispiel in der Nähe, wie ein angenehmer, nicht zu anstrengender, aus mehreren Strecken bestehender, gut buchbarer und ständig überprüfter Radweg mit einem umfangreichen Angebot entwickelt werden sollte, dann ist die Paradiesroute die richtige Wahl.

Die Paradiesroute – Südburgenland ist so schön, wie ihr Name. Die Region verspricht 300 Sonnentage im Jahr, eine schöne Landschaft und ein weitläufiges Radwegenetz. Das Südburgenland ist das ganze Jahr hindurch ein echtes Zauberland für Radfahrer. Die Paradiesroute Südburgenland besteht aus abwechslungsreichen und vielfältigen Strecken mit einem leichten Terrain und bietet ein gemütliches und wohltuendes Radeln. Anspruchsvolle Abschnitte laden sportliche Damen und Herren genau dazu ein, wonach sie suchen. Wer weniger Herausforderung wünscht, fährt bequem mit dem E-Bike durch die idyllische Natur.



*Abbildung 1: Radfahrer bei Güssing
Quelle: Tourismusverband Südburgenland*

Die Route bietet die Möglichkeit das Burgenland in all seiner Vielfalt zu entdecken: in sechs Tagesetappen, mit wundervollen Flusslandschaften an der Raab und der Lafnitz, idyllischen Kellervierteln und stolzen Burgen. Die Besucher können hier die sogenannten „Paradiesbetrieben“ kennenlernen, die hochwertige Produkte und Dienstleistungen anbieten, und können regionale Köstlichkeiten in den Höfen und Läden der Produzenten, Veredler und Weinbauern, in gemütlichen Buschenschenken oder in ausgezeichneten Hauben-Lokalen genießen.

Die knapp 260 Kilometer lange Strecke führt Sie durch drei Naturparke, jeder davon mit seinem eigenen Reiz. Künstlerische Installationen entlang der Route wie beispielsweise die goldenen Engelsflügel bei Loipersdorf-Kitzladen laden zu einer kurzen Rast ein.

Ein eigenes Buchungsportal unterstützt bei der Planung eines Radausfluges. Egal, ob man die gesamte Strecke befahren möchte oder nur Teile davon, hier findet man alles komplett in Sorglos-Paketen. An der Reise braucht man nicht als Mitglied einer Gruppe teilnehmen, sondern man sich kann auch individuell auf den Weg machen und das Urlaubserlebnis gestalten, und einen Tourenleiter erhält man nur auf ausdrücklichen Wunsch. Die durchgehende Beschilderung entlang der Strecke und das Roadbook helfen dabei, diese malerische Ecke des Burgenlandes sorglos zu entdecken. Die Paradiesroute wird ihrem Namen mehr als gerecht und das nicht nur für bewegungsfreudige Radfahrer! Auch Naturbegeisterte und Kulturliebhaber kommen hier voll auf ihre Kosten. Entlang der Strecke finden Sie mehrere Verleihstellen für E-Bikes.¹

¹ <https://www.burgenland.info/erleben/sportlich-aktiv/mit-dem-rad/top-radrouten/paradiesroute>

Ein kurzer Abschnitt der Radroute berührt auch das Gebiet Ungarns und es wird auch eine geringfügige Erweiterung Richtung Steiermark geplant.

Die Route wurde im Rahmen des Projekts Cycling AT-HU (2012-2014) entwickelt. Das Projekt wurde vom Leadpartner Tourismusverband Oberwart geleitet, und die weiteren Partner waren das Steirische Thermenland, die Savaria Turizmus Nonprofit Kft. und die ungarische Gemeinde Narda. Das Ziel bestand in der Entwicklung eines neuen Tourismusproduktes und von verbundenen Paketangeboten. Es ist ein langfristiges Ziel, das Burgenland zur Raddestination Nr. 1 in Österreich zu entwickeln.

1.2. Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse



Abbildung 2: Radfahrer in der Uhdler-Region
Quelle: Tourismusverband Südburgenland

Im Burgenland führen Radwege grundsätzlich auf öffentlichen Verkehrswegen, die im Eigentum der Gemeinden und des Landes Burgenland stehen. Die weiteren Infrastrukturelemente wurden vom Tourismusverband Südburgenland aus Fördermitteln finanziert, stehen aber ebenfalls im Eigentum der Gemeinden und des Landes.

Für Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten sind die Eigentümer, die Gemeinden und das **Land Burgenland** zuständig, in Zusammenarbeit mit dem Tourismusverband Südburgenland. Während bestimmte Arbeiten von den **Gemeinden** in Auftrag gegeben werden und kleinere Reparaturarbeiten im Bereich Infrastruktur zur **Baudirektion Oberwart**, Güterwegabteilung² gehören, fallen umfangreichere Arbeiten in den Zuständigkeitsbereich der **Mobilitätszentrale Burgenland**.

Der Eigentümer des Brands „Paradiesroute“ ist der **Tourismusverband Südburgenland**, sie sind für die Marketingtätigkeit den Vertrieb zuständig.

Mit der Route ist ein umfangreiches Angebotssystem verbunden, von der Infrastruktur bis zur Buchung.

Hinsichtlich der Pakete und der Buchungen ist das Reisebüro Fox Tours der Geschäftspartner der Route, und der Radverleih erfolgt über E-Bike Südburgenland/ E-Bike Paradise. Das Radverleihnetz umfasst 150 Fahrräder und etwa 20-30 Radverleihanlagen, die aber nur an den Stellen wirklich funktionieren, wo sie mit Beherbergungsbetrieben kooperieren.³

² Auf einer Intranet-Schnittstelle wird kartenmäßig dargestellt, wo Straßenreparaturarbeiten erforderlich sind. Auf der Grundlage von Prioritätslisten werden Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten zeitlich geplant.

³ Wenn Besucher ausgesprochen zum Radfahren kommen, bringen sie das eigene Fahrrad mit und verzichten damit auf die Möglichkeit eines Verleihs. Hotelgäste jedoch können Lust auf die Entdeckung der Region auf zwei Rädern bekommen und können die Dienstleistung dort in Anspruch nehmen.

Es gibt eine Hotline⁴ im Zusammenhang mit gebuchten Reisen bzw. gemieteten Fahrrädern (bisher gab es keine größeren Probleme in Verbindung mit der Routennutzung).

Der Verkehr auf der Route wird mithilfe von Fahrradzählern⁵ bei Moschendorf und Markt Allhau erfasst. An beiden Stellen fahren fast ausschließlich Touristen-Radler vorbei. Die Fahrradzähler messen in beide Richtungen den Verkehr einzeln und übermitteln die Dateien dem Tourismusbüro, wo damit zahlreiche Konsequenzen gezogen werden können (zum Beispiel: wodurch wird die Bewegung der Touristen beeinflusst) und auf dieser Grundlage weitere Entwicklungen und die Marketingtätigkeit geplant werden kann. Es ist interessant, dass bei Moschendorf der Verkehr in beide Richtungen gleich stark ist, während bei Markt Allhau aus irgendeinem Grund der Verkehr Richtung Süden etwas stärker ist. Die Zähler maßen zwischen Juni 2021 und Oktober 2021 24.707 Radfahrer. Aus den Daten wird ersichtlich, welcher der verkehrsreichste Tag war bzw. wie viele tagsüber Rad gefahren sind.

Die Route wurde so geplant, dass die Rastmöglichkeit in jeder Gemeinde an einem Ort mit Verpflegungs- und Unterkunftsmöglichkeit gibt. Die Trassenführung wurde auch danach optimiert, dass die Sehenswürdigkeiten in der Umgebung gut erreichbar sein sollen.

Ein anderer wesentlicher Aspekt bei der Streckenplanung und dem holistischen Radverkehrskonzept war, dass Freizeit- und Alltagsradwege in den Agglomerationszentren miteinander kombiniert werden.

1.3. Qualität der Routen

Der Großteil der Route wird auf asphaltierten Wegen geführt. (Bis 2024 wird die gesamte Strecke asphaltiert sein.⁶) Beim Großteil dieser Wege handelt es sich um Straßen, Nebenwege und Wege mit geringem Verkehrsaufkommen, sog. Güterwege. Ausgesprochene Radwege gibt es nur an Stellen, wo die Route entlang Straßen mit großem Verkehrsaufkommen geführt wird. In diesem Fall wird der Radweg im Interesse der Sicherheit parallel mit der Straße geführt. Diese sind grundsätzlich Pendler Routen, bei der Gestaltung war der touristische Aspekt nur zweitrangig.

2020 hat man das System der sog. „Radscoots“ geschaffen.⁷ Dies bedeutet, dass engagierte Radfahrer auf Freiwilligkeitsbasis jährlich mehrmals, aber mindestens zwei- bis dreimal (im Frühling, Sommer und Herbst) die Route befahren (zumindest ihre eigene Strecke) und die eventuellen Mängel anzeigen. Im Gegenzug dafür erhalten sie T-Shirts, Windjacken und Tourismusgutscheine. Am Beginn der Tätigkeit hat man sie im Rahmen eines Workshops einberufen und ihnen mitgeteilt, was und wie sie unternehmen sollen. Die ersten Anzeigen wurden im Rahmen einer WhatsApp-Gruppe⁸ gemacht, was

⁴ Telefonischer Kundendienst 24 Stunden am Tag

⁵ Die Zähler wurden vom Tourismusverband im Rahmen des Projekts VELOREGIO ATHU064 installiert. Diese werden mit Akkumulatoren betrieben und können daher überall installiert werden.

⁶ Es gibt bereits Pläne dafür, dass die Route auch die Steiermark berühren soll. Für deren kleinere Reparaturarbeiten werden Mittel bereitgestellt, damit man nicht darauf warten muss, dass Instandsetzungsarbeiten an diesem Abschnitt vom benachbarten Bundesland durchgeführt werden.

⁷ Zunächst wurde ein Inserat in der lokalen Zeitung aufgegeben. 20 Personen haben sich gemeldet. Der Eröffnungsworkshop wurde im Rahmen des Projekts VeloRegio gemeinsam mit der Steiermark umgesetzt.

⁸ Denn auf diese Weise kann man auch Photos und Textnachrichten übermitteln und auch die Stelle kann markiert werden.

jedoch nicht als erfolgreich erwies, weil die einzelnen Anzeigen in dieser Form sehr unterschiedlich waren und oft nicht sämtliche erforderlichen Informationen umfasste und damit eine erhebliche Nacharbeit vom Betreiber erforderte. Eine weitere Schwierigkeit war, dass ein Teil der freiwilligen Helfer ältere Personen waren und dass sie mit moderner Technik nur schwer umgingen. Als Lösung wurde eine App entwickelt, womit man die Mängelanzeigen Schritt für Schritt hochladen kann (als würde man ein Formblatt ausfüllen). So treffen alle erforderlichen Informationen sicher ein, und zwar in geregelter Form. Jeder hat seine eigene Strecke, wofür man verantwortlich ist, aber sie befahren nicht nur diese, und sie werden sogar darum gebeten, dass nicht immer die selbe Strecke befahren wird, weil dann die Aufmerksamkeit nachlässt und die Mängel schwerer zu erkennen sind. Wie die Erfahrung zeigt, wird die Route von den Helfern jährlich mehrmals befahren, als es für sie obligatorisch wäre. Trifft eine Beschwerde auf irgendeine Weise von einem Besucher ein, gelangt diese Information an den Betreiber und auch in diesem Fall wird der Routenverantwortliche darum gebeten, sich zu erkundigen und die Situation am Abschnitt/Punkt zu melden.

Es ist hervorzuheben, dass die Paradiesroute für das Radkonzept Burgenland oberste Priorität hat, das heißt, dass in die Reparatur/Instandhaltung dieser Radroute am meisten Geld und Zeit investiert wird.

Dennoch wird bei Infrastrukturentwicklungen das Prinzip „weniger ist mehr“ angewendet bzw. qualitative Entwicklungen werden gegenüber quantitativen bevorzugt.

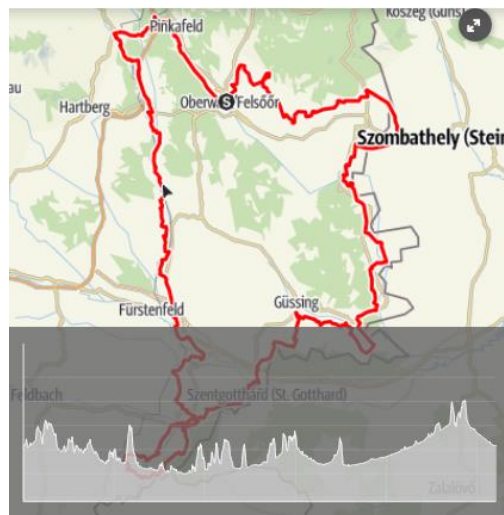


Abbildung 3: Die Gesamtstrecke mit den Höhenunterschieden – Quelle: www.burgenland.info

Laut eines weiteren Entwicklungsplans will man auch eine Strecke, die auf einem Damm führt, integrieren. Das wird eine kurze, ausgesprochen erlebnisorientierte und gut beleuchtete Strecke sein, damit sie auch in der Nacht befahren werden kann. Auch ein Märchenpark wird entlang der Route eingerichtet und man plant verschiedene Straßenbeläge sowie auch kleinere Museen. Das wird so gestaltet, wie eine kleine „Spielstraße“.

Darüber hinaus, dass die Daten auf Empfangsseite schwierig zu verarbeiten waren, war der Vorgang auch auf der Seite der „Radscouts“ sehr mühsam, weil viele von ihnen der älteren Generation angehörten, denen das Umgehen mit WhatsApp Schwierigkeiten bereitete.

Das Ziel der Betreiber liegt darin, dass die Paradiesroute im ADFC⁹-System qualitativer Radrouten mit der Zeit mindestens die 4-Sterne-Zertifizierung, oder sogar die (höchste) 5-Sterne-Zertifizierung erhält, was auch für weitere Entwicklungen maßgeblich ist. Bei der Zertifizierung werden folgende Kriterien geprüft:

1. **Qualitätsmanagement - Ausschlusskriterium** (ein Qualitätsbeauftragter ist zwingend für den Betrieb der Route notwendig. Dieser muss die Infrastruktur und deren Schwachstellen kennen und muss als Schnittstelle fungieren.) - Dieses ist bei der Paradiesroute bereits vorhanden.
2. **Eindeutiger Name und „Nationaler Rang“ - Ausschlusskriterium** (die Route sollte länger sein – mind. 100 km, entlang der Route sollte den Besuchern eine Übernachtung gewährleistet werden. Man kann davon nur in Ausnahmefällen abweichen – z. B. bei besonders viel Sehenswertem kann auch die Gewährleistung von zwei Übernachtungen genügen.) - Auch das ist bei der Paradiesroute bereits vorhanden.
3. **Befahrbarkeit** (Gewährleistung einer komfortablen Befahrbarkeit: Die Grundlage für eine komfortable Befahrbarkeit einer Route ist eine Reisegeschwindigkeit von 20 km/h, eine Gepäckbelastung von 20 kg, eine 28mm-Bereifung sowie eine Passierbarkeit auch für Tandem, Anhänger, Rollfiets u. a. Engstellen und andere Barrieren werden auch noch bewertet.)
4. **Oberfläche** (Für jeden Kilometer wird Folgendes geprüft: Material und Qualität, Schiebestrecke, Querrillen, große Löcher, Treppen.)
5. **Wegweisung** (Unter diesem Punkt werden Art der Wegweisung, falsche Richtung, fehlender Schilderstandort, falscher Standort, schlecht lesbare Schrift, Widerspruch zur StVO geprüft. Diese werden pro Etappe erfasst.)
6. **Routenführung** (Folgendes wird geprüft: Lärmbelastung, Geruchsbelästigung, Staubbelastung, Umwege, Thema verfehlt, Höhenmeter, monotone Führung. Auch diese werden pro Etappe erfasst, Minuspunkte werden von 100 Grundpunkten entsprechend abgerechnet.)
7. **Kfz-Verkehrsbelastung** (Folgende Aspekte werden geprüft: autofrei, Kategorien nach Kfz-Belastungen, Leitplanken, Gefahrenstellen, ungesicherte Querungen. In diesem Fall werden die Kriterien kilometergenau erfasst, aber die Bewertung erfolgt pro Etappe. Bei einer bestimmten Belastung und über eine gewisse Geschwindigkeitsgrenze werden ab einer definierten Länge alle Punkte auf „0“ gesetzt.)
8. **Touristische Infrastruktur** (Geprüft werden u. a.: Unterkunftsstruktur, Gastronomie, Bett+Bike-Betriebe, Tourist-Info (i-Marke), Infotafeln, Fahrradabstellanlagen, Fahrradbox/Radstation, Spielplatz, Schutzhütte, Rastplatz. Diese erfolgt zum Großteil auf Basis der erhobenen Daten vor Ort, die Angaben zu den Beherbergungskategorien werden nachträglich recherchiert. Dabei wird aus der Dichte des Übernachtungsangebotes die zu bewertende Punktzahl ermittelt.

⁹ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.

9. **Anbindung des Radfernweges an öffentliche Verkehrsmittel** (Geprüft werden pro Etappe die Häufigkeit des Bahn-Fernverkehrs mit Fahrradmitnahme, die Häufigkeit des ÖVs mit Fahrradmitnahme und Fahrradbus.)
10. **Marketing** (Geprüft werden u. a. vorhandenes Karten- und Informationsmaterial, in Abhängigkeit von Maßstab und Aktualität, Internetpräsenz, Events, etc. Die Bewertung erfolgt für den gesamten Radweg.)

Die Punkte von Position 3-10 werden gemäß der folgenden Abbildung unterschiedlich gewichtet:¹⁰

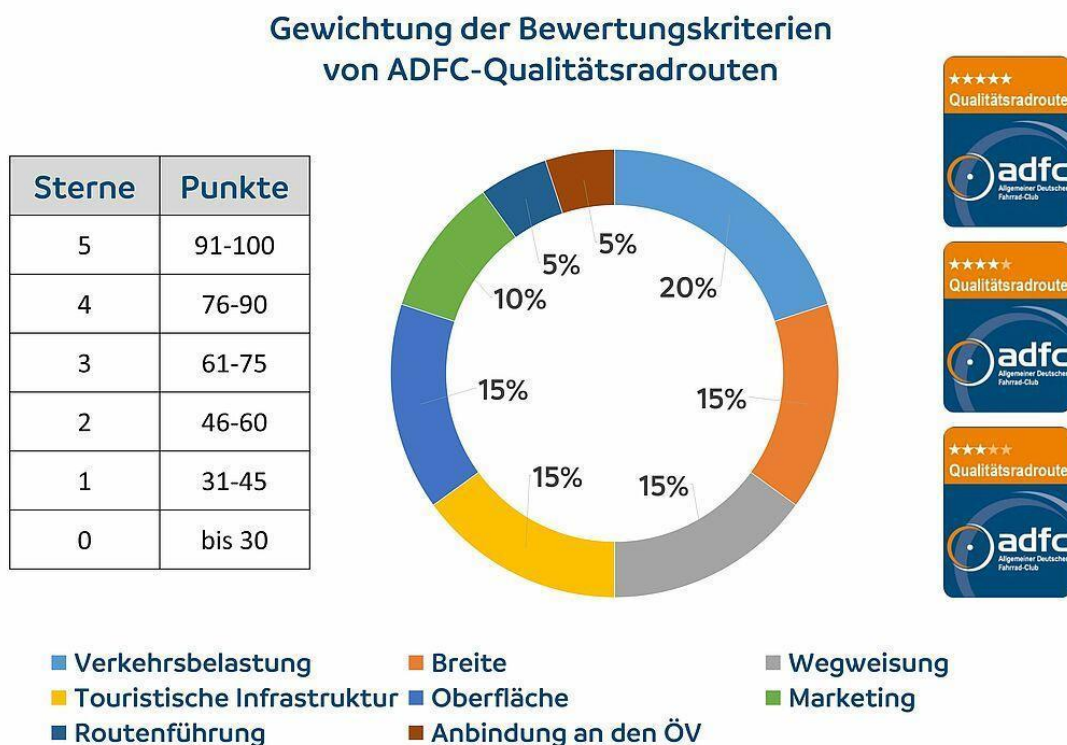


Abbildung 4: Das Gewichtungssystem für Routenklassifizierung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC)
 Quelle: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-qualitaetsradrouten>

¹⁰ Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten – <https://www.adfc.de/artikel/adfc-qualitaetsradrouten>

1.4. Attraktionen



Abbildung 5: Burgenländische Landschaft
Quelle: Tourismusverband Südburgenland

Bei der Planung wurden die einzelnen Etappen so festgesetzt, dass sie eher kürzer sein sollten, damit genug Zeit bleibt, sich die Sehenswürdigkeiten anzuschauen. Auch im Roadbook und der Applikation ist angegeben, wo sich die Sehenswürdigkeiten befinden. 37 Punkte wurden auch auf der interaktiven Karte angezeigt¹¹:

Kulturelle Attraktionen:

- REDUCE Kurmuseum & Kurchronikecke
- REDUCE Freilichtmuseum
- Bergbaumuseum
- Friedensburg Schlaining
- Stiefelmachermuseum
- Hügelgräber
- Grenzerfahrungsweg - Bildein
- Burgenländisches Geschichte(n)haus
- Ulrichskapelle & Heilquelle
- Kellerviertel Heiligenbrunn – Schaukeller
- Burg Güssing
- Auswanderermuseum - Josef Reichl Museum
- Basilika Mariä Heimsuchung und Familiengruft der Batthyány
- St. Emmerichskirche – Inzenhof
- Freilichtmuseum Ensemble Gerersdorf
- Kreuzstadelmuseum
- Wallfahrtskirche „Mariä Heimsuchung“ in Maria Bild
- Römermuseum St. Martin an der Raab
- Burgruine Neuhaus am Klausenbach
- Schloss Tabor
- Jost-Mühle
- Traditionsölmühle Jennersdorf
- Bauernmuseum Jennersdorf
- Wasserschloss Burgau
- Die Ollersdorfer Quelle
- Stadt-, Tuchmacher- und Feuerwehrmuseum Pinkafeld

Naturwerte:

¹¹ <https://www.burgenland.info/erleben/sportlich-aktiv/mit-dem-rad/top-radrouten/paradiesroute#dm=1>

- Kurpark (Bad Tatzmannsdorf)
- Tobajer Kogel
- Augenquelle

Aussichtspunkte:

- Aussichtsturm Geschriebenstein
- Tschartake

Gastronomie:

- Weinmuseum Moschendorf
- Uhudlerviertel Eltendorf
- Fritz Mühle
- Bullinarium | Hallers Bull Beef & Infotainment
- Braugasthof Schmidt's Rabenbräu

Aktive Erholung:

- E-bike Paradies

1.5. Dienstleister

In den Gemeinden sind zahlreiche Dienstleister erreichbar, die den Radfahrern Dienstleistungen anbieten können, von denen jedoch nicht alle direkt geworben werden.

Es muss betont werden, dass Unterkünfte hinsichtlich des gesamten Angebotes aktiv einbezogen wurden, denn sie sind z.B. Teil des E-Bike-Verleih-Systems und auch Tourenleiter können über sie in Anspruch genommen werden. Die aktive Kooperation ist für beide Parteien vorteilhaft, denn Beherbergungsbetriebe können den Radfahrern Möglichkeiten intensiver anbieten und auch die Route wird durch zahlreiche Dienstleistungen reicher.



*Abbildung 6: Radfahrer in der südburgenländischen Weinregion
Quelle: Tourismusverband Südburgenland*

Nur die Partner werden in das konkrete Angebot aufgenommen und entlang der Route als Beherbergungsbetriebe angeboten, die über das Bett & Bike-Zertifikat des ADFC verfügen. Im Südburgenland gibt es etwa 50 solche Dienstleister. (Aber auch diese wurden auf der interaktiven Karte im Internet und der Applikation nicht angezeigt, hier sind nur die im vorangehenden Kapitel angeführten Attraktionen sichtbar.)

Die Zertifizierung ADFC-Bett+Bike wird durch den deutschen Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club E.v durchgeführt, der über zahlreiche andere Zertifizierungssysteme verfügt. Kriteriensysteme werden

jedoch nicht nur im Zusammenhang mit Radfahren entwickelt, sondern auch für andere Bereiche (siehe: Autositz-Teste) und die Routen, Unterkünfte, Dienstleister, Geräte, usw., die mit ihrem Zertifikat als gut befunden wurden, bieten im deutschen Sprachraum, aber auch anderen Ländern, Zuverlässigkeit und Sicherheit.

Die Zertifizierung Bett+Bike wird in vier Kategorien durchgeführt:

- Bett+Bike-Gastbetrieb
- Bett+Bike-Ferienwohnung
- Bett+Bike-Camping
- Bett+Bike-Sport

Diese umfassen zum Teil verschiedene Erwartungen, aber jedes Kriterium vermittelt die Botschaft an die Unternehmer, dass Folgendes zur Verfügung stehen soll (in der Kategorie „Sport“ weichen die Erwartungen stärker ab. Mit einem (*) wurden die auch hier zutreffenden Erwartungen markiert:

- Abschließbarer, sicherer und (bestmöglich) überdachter Raum zur Aufbewahrung der Fahrräder*
- Raum zum Trocknen von Kleidung und Ausrüstung*
- Angebot eines vollwertigen Frühstücks*
- Informationen zum regionalen touristischen Angebot für Radurlauber*innen
- Bereitstellung eines Basisreparatursets und Kontakt zu einer Fahrradwerkstatt*
- Aufnahme von Fahrradgästen für eine Nacht
- Beratung hinsichtlich einer An- und Abreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Verleih von E-Bikes und E-Bike-Ladestationen
- Hol- und Bringdienst für radfahrende Gäste (und Fahrräder)
- Gepäcktransfer
- Verleih von Navigationsgeräten*
- WLAN-Nutzung inklusive

In der Kategorie „Sport“ müssen noch Karten und Wetterinformationen zur Verfügung stehen, das Angebot eines Wäscheservices und eines Waschplatzes für Räder, Duschköglichkeit und späte Abreise, Pannen- und Abholservice, Geführte Touren per Guide/ Fahrtechnikseminare per Instruktor, Beratung bei der Auswahl MTB- oder rennradspezifischer Routen und Verleih von Mountainbikes/ Rennrädern müssen im Rahmen der Dienstleistung bereitgestellt werden.¹²

Darüber hinaus möchte man die Region selbst im System des ADFC als RadReiseRegion zertifizieren lassen. In diesem Fall kann man ein Zertifikat erlangen, wenn man 75% der Punkte erreicht. Das Zertifikat hat eine Gültigkeit von drei Jahren.

Grundvoraussetzungen für die Zertifizierung:

- Eine vom ADFC geschulte Person als Qualitätsbeauftragter, die die Infrastruktur kennt und als Ansprechpartner zur Verfügung steht
- Eindeutiger, einmaliger Name der touristischen Destination

¹² <https://www.bettundbike.de>

- Die touristische Destination ist eine räumlich klar abgegrenzte Einheit
- Die touristische Destination bildet eine touristische Marke
- Anerkennung der touristischen Destination durch die nächsthöhere touristische Organisation
- mindestens 3 Übernachtungsorte
- mindestens 10 regionale Routen aus der Vermarktung

Pflichtkriterien:

Anforderungen an das Routennetz:

- mindestens 30 km/100 km² Gesamtnetz
- einheitliche Zielwegweisung
- jährliche Kontrolle der Wege

Anforderungen an die regionalen Routen:

- mindestens 10 km/100 km² regionale Routen
- Auswahl von mindestens 10 regionalen Routen aus Vermarktung
- Abdeckung der gesamten Destination
- Routenlänge 25 – 65 km

Anforderungen an die Übernachtungsorte:

- Mindestabstand der Übernachtungsorte zueinander entspricht der Streckenlänge der „Tagestouren“ (25-65 km)
- mindestens eine Infotafel an zentralem Standort
- mindestens ein Infopunkt (mündliche Informationen) mit Reparaturset
- Mietradangebot nach Vorbestellung
- Bereitstellung von mindestens 3 Übernachtungskategorien

Anforderungen an die touristische Destination:

- Darstellung des regionalen Routennetzes in Karten (1:50.000 – 1:75.000) und Bewerbung in Flyern/Broschüren
- je 5 ÜN-Orte muss eine Tourist-Information mit i-Marke und Reparaturset vorhanden sein.
- je 5 ÜN-Orte muss mindestens eine Fahrradvermietung vorhanden sein
- je 5 ÜN-Orte muss mindestens eine Fahrradreparatur mit handelsüblichen Öffnungszeiten vorhanden sein
- Internetauftritt der Destination mit:
 - Radregion auf der Einstiegsseite
 - Darstellung der Themenrouten, nach Zielgruppen sortiert
 - Kartendarstellung (ausdruckbar)
 - Beherbergungsverzeichnis

Bewertungskriterien:

- Bewertung ausgewählter Radrouten (Jede ausgewählte regionale Route muss mindestens 70 % der zu bewertenden Kriterien erfüllen.)
- Touristische Infrastruktur (Übernachtungsmöglichkeiten, Verpflegungsmöglichkeiten/Gastronomie, Tourist-Informationen und Fahrradservice, Infotafeln und Begleitinfrastruktur)
- Vermarktung (einheitlicher Markenauftritt, Internetauftritt, Printmedien, Pauschalen, Events)
- Erreichbarkeit (Die Erreichbarkeit der Region und die Mobilität innerhalb der Region werden geprüft.)¹³

1.6. Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen



*Abbildung 7: Landschaft in einem burgenländischen Weinbaugebiet
Quelle: Tourismusverband Südburgenland*

Bezeichnung der Route: Paradiesroute
Bezeichnung der Route: Paradiesroute (Bedeutung auf Ungarisch: Paradicsomi/édeni utak).

Der Markeninhaber ist der Tourismusverband Südburgenland.

Es gibt kein Motto, das fortlaufend verwendet wird. Die Slogans werden je nach Zielgruppe und Kampagne geändert. Auf der Website des E-Bike-Verleihers steht zum Beispiel Folgendes: „Die Königin der E-Bike-Routen im Burgenland“

Es wurden zahlreiche Marketingmaßnahmen im Zusammenhang mit der Route umgesetzt:

- Erstellung eigener Werbemittel: Webseite, soziale Netzwerk-Seite, Radfahrer-Karten, Publikationen und hervorzuheben ist das sog. Roadbook, das ein routenbezogener Reiseführer mit zahlreichen wichtigen Informationen ist
- Mitwirkung von Kooperationspartnern: Österreich Werbung, Burgenland Tourismus, Velountour, Rad-Austria
- Im Rahmen von Interreg-Projekten umgesetzte Entwicklungen im Bereich von Marketing und sonstige Entwicklungen – siehe VELOREGIO
- Kommunikation über digitale Schnittstellen: soziale Netzwerk-Seiten (z.B.: Facebook)
- Auftritt auf themenspezifischen Webseiten
- Einbeziehung von Influencern, Content Creatoren

¹³

https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Downloads/Zugangs-und_Pflichtkriterien_ADFC-RadReiseRegion.pdf

- Integration in die Burgenland App¹⁴

Das digitale Auftreten des Angebotes ist insgesamt gut gelungen, die angewandten Plattformen sind geeignet. Diese zusammen mit Offline-Lösungen führen zu einem effizienten Marketing. Kein Marketinginstrument alleine ist in der Lage, die gewünschte Effektivität zu erzielen.

Der Incoming-Partner ist die FOX Tours, ein Reisebüro aus Oberwart. Die Buchung der Reisen ist über das Unternehmen möglich: Paketangebote mit 1- bis 6-tägigen Touren werden angeboten, mit Gepäcktransfer, Hotelbuchung, Hol- und Bringdienst für Gäste, erforderlichenfalls Radverleih, usw. Die Pakete wurden so geplant, dass genug Zeit auch für die Sehenswürdigkeiten bleibt. 10-15% der Radfahrer buchen Paketangebote. Seit der Entwicklung der Paketangebote wurden

mehr als 1.000 Buchungen abgeschlossen. Diese sind bei Radfahrern beliebt, weil sie, obwohl sie keine Gruppenreisen anbieten, auch Unterkunft und Gepäcktransfer beinhalten. Es ist ein wichtiges Schlagwort, dass der Radfahrer an der Tour alleine und nicht als Mitglied einer Gruppe teilnehmen kann. Wochenendbuchungen sind nicht möglich, weil man dafür kein freies Kontingent erhalten würde (an Wochenenden sind die Unterkünfte nämlich ausgebucht), darum können Buchungen nur für Wochentage getätigt werden: die erste Nacht kann die von Sonntag auf Montag sein.

Eine weitere Dienstleistung der Route ist, dass man über Tourist-Informationen oder Hotels auch einen Tourenleiter in Anspruch nehmen kann.

In die vorrangige Zielgruppe gehören die Radfahrer, die für sich eine leichte körperliche Betätigung und vielfältige Erlebnisse suchen, darum wurden die verschiedenen Strecken so gestaltet, dass zahlreiche Möglichkeiten zur Besichtigung der Sehenswürdigkeiten, zu kulinarischen Erlebnissen und Attraktionen geboten werden.

Zur langfristigen Strategie des Burgenlandes gehört, dass möglichst viele Radfahrer ins Burgenland gelockt werden sollen, darum will man neben dem bequemen Radfahren auch den Rennradfahrern Sportmöglichkeiten gewährleisten. Auch ein MTB-Park wird geplant, damit man auch diese Zielgruppe ansprechen kann. Nach Möglichkeit sollen diese Angebote später miteinander verknüpft werden. Nicht unbedingt mithilfe von großen Infrastrukturinvestitionen, sondern vor allem durch Marketingaktivitäten will man die Übermittlung der Botschaft erreichen, dass das Burgenland für jeden Radfahrer ein hinreichendes Angebot zu bieten hat.

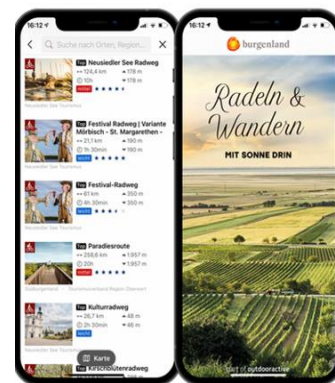


Abbildung 8: Burgenland App

Quelle:

<https://www.burgenland.info/planen/burgenland-app>

¹⁴ Diese Applikation unterstützt vor allem das Wandern und das Radfahren. Die App enthält die Routen mit interaktiven Karten und allen detaillierten Angaben, die für eine Tour wichtig sein könnte (z.B. Höhenunterschied, Länge, Zeit, textuelle Beschreibung, usw.) und mit Navigationsmöglichkeit. Sie enthält auch Attraktionen und Übernachtungsmöglichkeiten. Die Applikation enthält auch Informationen bezüglich Burgenland Card und Burgenland Gutscheine. Die App wurde bereits mehr als 10.000-mal heruntergeladen.

1.7. Zusammenfassung

Die Paradiesroute ist ein wichtiger Bestandteil einer gut durchdachten Regionalentwicklung, der darin besteht, dass das Burgenland zur Raddestination Nr. 1 in Österreich wird, und zwar damit, dass es für jede Radfahrer-Zielgruppe qualitative Möglichkeiten anbieten kann. Bei der Ausweisung der Radroute war es ein wichtiger Aspekt, dass sie nicht unbedingt auf Radwegen, sondern, wo möglich, auf Wegen mit geringem Verkehrsaufkommen geführt werden soll und dass die umliegenden Attraktionen gut erreichbar sein werden. Die Benutzung der Route wird durch einen Reiseführer und eine App unterstützt. Das weitreichende und vielfältige Marketing, einschließlich der Website in sechs Sprachen, müssen zugleich betont werden. Es muss auch betont werden, dass zur Überprüfung der Route ein Team aus freiwilligen Helfern ins Leben gerufen wurde, dessen Mitglieder ohne irgendeine Bezahlung die verschiedenen Strecken der Route regelmäßig befahren und - nunmehr - über eine Applikation die Mängel anzeigen. Es soll auch darauf hingewiesen werden, dass auch hier ein besonderes Augenmerk auf fahrradfreundliche Dienstleister gelegt wird. Die Nutzung der Route wird auch durch ein E-Bike-Verleih-Netzwerk unterstützt.

2. SacraVelo Route (SK-HU)

2.1. Allgemeine Beschreibung

SacraVelo ist ein hervorragendes Beispiel für religiöse thematische Radrouten, ein beinahe 950 km langer Radwegnetz zwischen zwei Ländern, der unterschiedliche Religionen und religiöse Orte miteinander verbindet und sowohl für Trekkingradler, als auch für Straßenradler vielfältige Möglichkeiten bietet.

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist ein wesentliches Element der europäischen Integration, die die Kooperation zwischen den Ländern fördert und das Gewicht der Grenzregion stärkt. Dies ist besonders wichtig in einer Region, in der das Grenzgebiet eine gemeinsame geschichtliche Entwicklung hatte, genauso, wie im Zielgebiet des nachstehend dargelegten Projekts SacraVelo, das im Rahmen des Kooperationsprogramm Interreg V-A Slowakei-Ungarn gefördert wurde (Komitat Komárom-Esztergom, Komitat Győr-Moson-Sopron, Bratislavský kraj und Trnavský kraj). Der einheitliche Ansatz ist sowohl in der Regionalentwicklung als auch in der Produktweiterentwicklung als auch im Bereich der Kommunikation und des Marketings von besonderer Bedeutung.

Die Trends im Zusammenhang mit religiös motiviertem Pilgertourismus sind auf internationaler Ebene steigend, aber das hält sich in Ungarn noch in Grenzen. Zur Ausschöpfung dieses Potentials ist das Radwegenetz SacraVelo entstanden, das zum Ziel hat, das reiche Kulturerbe und die religiösen Werte der ungarisch-slowakischen Grenzregion vorzustellen und ein gemeinsames Angebot zu gestalten, und zwar mit der Ausnutzung der durch die Naturumgebung gebotenen Möglichkeiten und der Entwicklung eines neuen und einzigartigen, grenzüberschreitenden Tourismusproduktes. Auf innovative Weise kombiniert die Route die Elemente des Religions- und des Aktivtourismus und zielt damit sowohl auf lokaler, als auch auf regionaler und internationaler Ebene auf breitere Schichten.

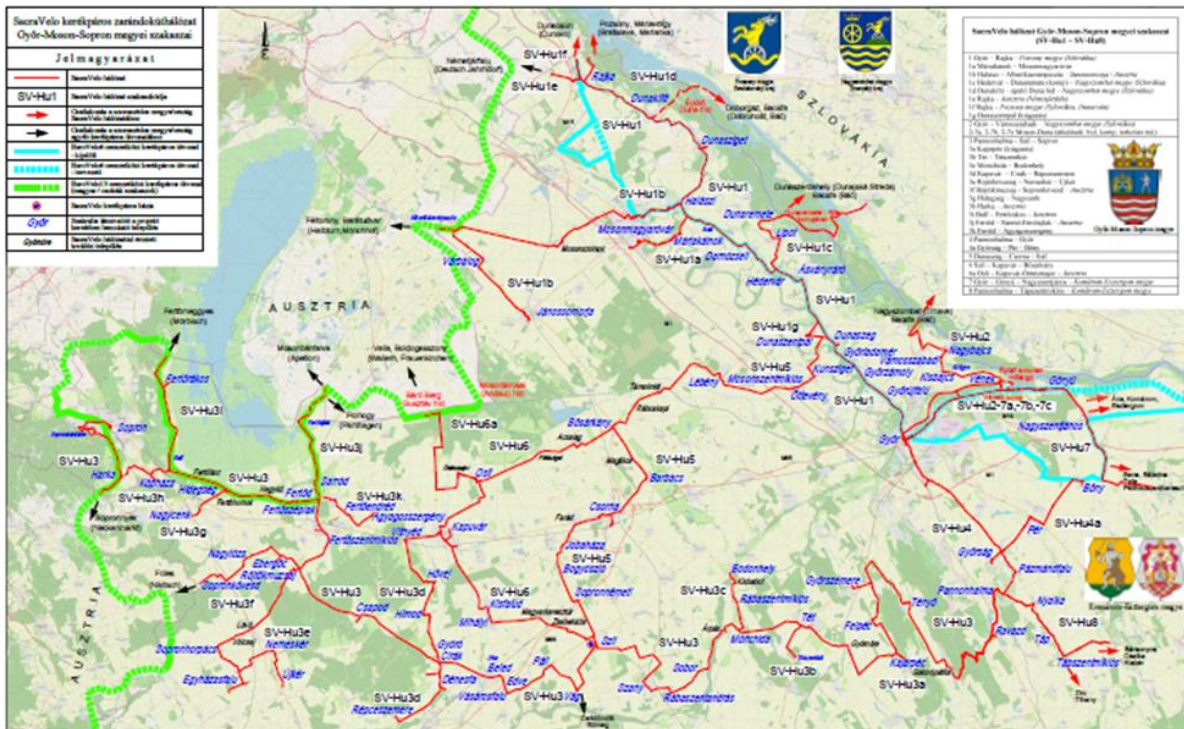


Abbildung 9: Das Netzwerk von SacraVelo im Komitat Győr-Moson-Sopron. Quelle: <https://sacravelo.eu/>

Im Rahmen des Projekts „SacraVelo – Netzwerk grenzüberschreitender Fahrradpilgerwege im Donauraum“ wurde 2020 ein beinahe 950 km langes, sicheres Radwegenetz ausgewiesen. Die Trasse verbindet die religiösen Zentren und Wallfahrtsorte in den ungarischen Komitaten Komárom-Esztergom und Győr-Moson-Sopron sowie den slowakischen Landschaftsverbänden Bratislavský kraj und Trnavský kraj und berührt mehr als hundert Ortschaften und ebenso viele Sehenswürdigkeiten. Die Route ist in thematische Wege aufgeteilt bzw. bietet mehrere Routen-Varianten an, die jeweils mit einer religiösen Konfession oder einer Person verbunden sind. Die Radtouristen können an Tages- oder mehrtägigen Touren teilnehmen, wo man die imposantesten und entlegensten religiösen Schauplätze und Werte kennenlernen kann. Das Pilger-Radwegenetz schließt sich perfekt an die bereits bestehenden und funktionierenden internationalen Radfernwege EuroVelo6 „Donauradweg“ und EuroVelo13 „Iron Curtain Trail“ an.

Zur besser Orientierung am Radpilgerweg SacraVelo dienen verschiedene Radwegschilder (Pfeilwegweiser, Richtungswegweiser und Routenpiktogramme sowie Gefahrzeichen Radfahrer) mit einer einheitlichen visuellen Identität. Infopunkte zur Präsentation von religiösen Sehenswürdigkeiten und auch Rastplätze werden durch ein Schildersystem mit dem Logo von SacraVelo angezeigt.



Abbildung 10: Logo von SacraVelo Quelle: <https://sacavelo.eu/>

An den Infopunkten in 93 Gemeinden sowie den aufgestellten 139 Informationstafeln mit Karte können die Besucher der Region Wissenswertes über das religiöse Erbe des jeweiligen Ortes erfahren. Durch Ablesen des QR-Codes auf den Infotafeln können die Radtouristen interessante Fakten über die Sehenswürdigkeiten und Attraktionen kennenlernen. Die Radfahrer werden neben der Website SacraVelo (<https://sacavelo.eu/>) auch von einer im Rahmen des Projekts entwickelten Mobil-App unterstützt:

- Android: <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.synthnet.sacavelo>
- iOS: <https://apps.apple.com/hu/app/sacavelo/id1476053647?l=hu>

Außer den Wegweisern und Infotafeln bieten Radrastplätze in 64 Ortschaften an 83 Schauplätzen Erholung für Radtouristen. Während ihrer Aufstellung wurden sowohl Radfahrerinteressen als auch Umweltaspekte berücksichtigt, denn im Interesse der sinnvollen Nutzung des Rastplatzes wurden neben Bänken und Tischen ein Radständer und eine Abfalltonne von mindestens 50 liter aufgestellt.

Auch weitere Infrastrukturelemente wurden beschaffen, aufgestellt und gebaut, unter anderem E-Bike-Ladestationen bzw. zwei Radfahrer-Zentren wurden in ungarischen Szil, im Komitat Győr-Moson-Sopron sowie in der slowakischen Báč errichtet, die alle Bedürfnisse der Radtouristen befriedigen, egal, ob es um Erholung, Reinigung oder Entspannung geht.

Neben der Ausweisung der Radrouten sind im Interesse der Verknüpfung der Elemente des religiösen Erbes und eines möglichst einfachen Zugangs zu denen sind in den Regionen Pressburg und Trnava auch kurze Radwegestrecken gebaut worden. Der neue Radweg in der Region Trnava hat eine große Bedeutung, weil er den Zugang zur Fähre wesentlich erleichtert und damit eine neue Verbindung für Radfahrer zwischen den zwei Landesteilen geschaffen werden konnte.

2.2. Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse

Für den Unterhalt der Routen und die Aufrechterhaltung der Initiative selbst ist die Selbstverwaltung des Komitates Győr-Moson-Sopron verantwortlich. Die im Rahmen des Projekts SacraVelo beschaffenen und aufgestellten Infrastrukturelemente, wie z.B. Pfeilwegweiser und Richtungswegweiser, E-Bike-Ladestationen, Rastplätze, Radzentren, usw. gingen in das Eigentum der Projektpartner über, die diese Investitionen finanziert haben. Für die Instandhaltung und die eventuellen Reparaturarbeiten ist immer der Eigentümer der Fläche verantwortlich, auf der das jeweilige Infrastrukturelement aufgestellt wurde: z.B. die durch die Route betroffenen Gemeindegemeinschaften, die Straßenverwaltung, die örtlich zuständige Wasserwirtschaftsdirektion oder Forstwirtschaft oder der örtlich zuständige Nationalpark.

Der Eigentümer der Marke SacraVelo ist der Leadpartner des Projekts, die Selbstverwaltung des Komitates Győr-Moson-Sopron, sie führen derzeit die wichtigsten Marketingtätigkeiten durch und gewährleisten das reibungslose Funktionieren und den Unterhalt der mobilen App. Geführte Touren auf der Radroute sind für die Besucher zurzeit noch nicht zugänglich, jeder kann die eigene Radtour nach den eigenen Bedürfnissen planen und gestalten. Dabei sind die vorgeschlagenen thematischen Wege behilflich, die zum Aufsuchen verschiedener Elemente des religiösen Erbes einladen. Mit Einbeziehung der Diözese Győr werden jedoch für später geführte Touren auf der Route geplant, unter der Mitwirkung und Leitung kirchlicher Bildungseinrichtungen und deren Schüler.

2.3. Qualität der Routen

Ein Teil der in das touristische Radwegnetz integrierten Routen führt auf bereits bestehenden Radwegen, darüber hinaus wurden, anstelle von erst-, zweit oder dritrangigen Straßen, in den meisten Fällen parallel dazu durch Dörfer geführte Nebenstraßen ausgewiesen. In einigen Fällen wurden auch Forststraßen/landwirtschaftliche Straßen einbezogen. Die Qualität dieser ist akzeptabel, sie können mit jedem Fahrrad, egal, ob mit einem Trekking- oder Straßenfahrrad, leicht und sicher befahren werden.

Neben der linearen Infrastruktur sind auch weitere Radsportelemente von großer Bedeutung: sowohl deren Qualität als auch deren Quantität ist für die Radfahrer wichtig. Entlang der ausgewiesenen Wege, an beinahe 100 Schauplätzen gestalten Infopunkte und zahlreiche Rastplätze den Alltag der Radtouristen bequemer und informativer. Dank dem einheitlichen Schildersystem bzw. den Informationstafeln mit Karte kann sich der Besucher der Region leicht informieren, und mithilfe von E-

Bike-Ladestationen, Servicestationen bzw. Radfahrer-Zentren mit Reinigungs- und Erholungsmöglichkeiten machen die Radtour noch sicherer und komfortabler.



Abbildung 11-12: Radfahrer-Zentrum und Informationstafel entlang der Route. Quelle: <https://sacraVelo.eu/>

2.4. Attraktionen

Die Radroute empfiehlt die Besichtigung von an religiösen (katholischen, reformierten, evangelischen Kirchen, Gedenkstätten, Synagogen) und Naturwerten reichen Sehenswürdigkeiten, Schlössern und stimmungsvollen alten Stadtteilen denjenigen, die sich neben der aktiven Erholung auch für kulturelle Werte interessieren.



Abbildung 13-14: Die Kathedrale des heiligen Johannes des Täufer und der Dom des Heiligen Nikolaus - Trnava
Quelle: <https://sacraVelo.eu/>

Einen festen Bestandteil des Fahrradpilgerweges bildet neben religiöser Orte das Kennenlernen und Aufsuchen weiterer imposanten Gebäuden, unter anderem des Schlosses Eszterházy in Fertőd, des Schlosses Széchenyi in Nagycenk, der zum UNESCO-Welterbe gehörenden Erzabtei Pannonhalma aber auch der Kulturlandschaft Fertő/Neusiedler See.

Mann kann die Attraktionen auf der Projektwebsite je nach Komitaten durchblättern bzw. man kann sie auch in der Applikation finden.

Die religiösen Gedenkstätten entlang der Route sind mit den ausgewiesenen Trassen direkt verbunden und befinden sich höchstens ein Paar Kilometer davon entfernt. Die Einbindung der von der Hauptroute abgelegenen Schauplätze in das Netzwerk erfolgte mithilfe von Beschilderungen.

2.5. Dienstleister

In der Publikation über die Beschreibung der thematischen Routen findet man die Gastronomiebetriebe, Beherbergungsbetriebe und die Dienstleister für Radfahrer, die den Radtouristen zur Verfügung stehen und ihre Bedürfnisse während der Tour befriedigen.

Während der Gestaltung der Radrouten wurde aufgrund einer Fragebogenerhebung der Umfang der wichtigsten Dienstleistungen festgesetzt. Alles in allem gibt es keine Dienstleistung, die als herausragend wichtig betrachtet werden könnte, die Befragten hielten das Vorhandensein eines Gemeinschaftsraumes, einer bewachten Radabstellanlage, einer Küche und der WLAN-Nutzung für wichtig. Bezüglich Verpflegung während der Tour ragt vor allem das Bedürfnis nach Frühstück und Abendessen aus bzw. mittelmäßig beliebt war die Möglichkeit eines zusätzlichen Lunchpakets.

Gastronomie- bzw. Beherbergungsbetriebe wurden in der unmittelbaren Nähe der ausgewiesenen Trasse gemäß der vorstehenden ausgewählt. Darüber hinaus war auch das Aufsuchen der Einrichtungen mit Radservice und deren Aufnahme in die Dienstleisterliste wichtig, denn damit wurden die Bedürfnisse der Radtouristen vollständig befriedigt.

2.6. Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen

Der Vertrieb und das Marketing der Radroute erfolgte und erfolgt auch heute noch durch die Verwendung von Offline-Plattformen (Karten, Folder, Werbeveranstaltungen) und Online-Plattformen (SacraVelo-Website, Dienstleister, Gemeinden und offizielle Websites der Komitate, mobile App, herunterladbarer GPS-Tracks).

Die Verkaufsförderungsflächen für Dienstleistungspakete sind die folgenden:

- Den Besuchern stehen bei den Übernachtungsbetrieben, Dienstleistern, Tourinform-Büros sowie TDM-Büros Offline-Werbematerialien, d.h. Karten und Folder zur Verfügung.
- Die Online-Promotion der Route erfolgt auf den Webseiten der Komitate, der Gemeinden und der Dienstleister, der viersprachigen (Ungarisch, Slowakisch, Englisch, Deutsch) SacraVelo-Webseite (www.sacravelo.eu), sowie über die App für Android und iOS.

Obwohl heute bereits viele ihre Smartphones zur Orientierung bei der Tour benutzen, sind gedruckte Radfahrer-Karten noch immer sehr beliebt. Bei der Darstellung der Strecken hat man als Kartenformat für die Route - ähnlich wie bei anderen Radfahrer-Apps - das Format von allgemein üblichen Autonavigationen verwendet: zur Anzeige von Straßen, POIs, usw. wurde das System mit allgemein gewohnten Zeichen (Ikonen) angewendet, damit die Benutzer kein neues System erlernen muss. Zusätzliche Informationen (Sehenswürdigkeiten, touristisch frequentierte und unbekannte POIs) sind auf der Kartenrückseite lesbar.

Genauso wie bei der Karte, ist es auch bei den Tafeln das eigene Design der SacraVelo-Route leicht erkennbar, wie es auch auf der Abbildung gezeigt wird.



Abbildung 15: Wegweiser mit dem SacraVelo-Logo. Quelle: <https://sacraVELO.eu/>

Das vielseitigste Mittel zur Vorstellung einer Radroute ist die Website. Die Webseite von SacraVelo (www.sacraVELO.hu) hilft mit interaktiven Karten und Beschreibungen über Haltestellen mit Fotos den Besuchern, sich unter den zahlreichen wertvollen Sehenswürdigkeiten und Routenvarianten zurechtzufinden. Auf der Website befinden sich 8 thematische Routen, die Titel wie „Nachfolge Christi“, „Auf den Spuren der Jungfrau Maria“, „Martin-Luther-Weg“, als Hinweis auf die Art der Orte, zu denen die jeweilige Route hinführt. Mit Schwerpunkt auf je eine Region stellten die durch die Route betroffenen Komitate darüber hinaus weitere 42 kürzere oder längere Streckenvorschläge zusammen. Neben der Website gelten die SacraVelo-Kurzfilme als die anschaulichste Weise, den Fahrradpilgerweg einem möglichst breiten Publikum zukommen zu lassen. Diese Filme wurden der Zielgruppe auch während der Events zur Promotion der Route gezeigt:

- <https://www.youtube.com/channel/UCtNjxmukJRxTOPlwHjTfZlQ/videos>
- <https://www.youtube.com/watch?v=vPEhMeY8ajI>
- <https://www.youtube.com/watch?v=VITrOqM5r-g>

Mithilfe der eingesetzten Werbemittel versucht man vor allem die Zielgruppe des entwickelten touristischen Radwegenetzes anzusprechen, vor allem aber Schulgruppen, die am häufigsten Paketangebote in Anspruch nehmen, von deren Vorteile aber auch kinderreiche Familien und die ältere Generation profitieren können.

2.7. Zusammenfassung

Das Netzwerk von SacraVelo liefert ein gutes Beispiel für thematische Radrouten. Die folgenden Eigenschaften der Route sind hervorzuheben:

- sie berührt zwei Länder,
- ist gut thematisiert, die verschiedenen Abschnitte fokussieren auf verschiedene Themen,
- religiöse Inhalte werden stark betont, sie fokussiert auf mehrere Konfessionen,
- gute Infrastruktur, zahlreiche Rastplätze, basiert auf bestehende Wege,
- bezüglich unterstützender Infrastruktur wurde eine Erhebung über Nutzeranforderungen durchgeführt,
- eine Website mit reichhaltigen Inhalten und interaktiven Karten, eine zusätzliche Applikation und Infotafeln, die den Besucher über eine QR-Code auf die Website führt.

Dadurch konnte ein grenzüberschreitendes thematisches Netzwerk mit Erlebnistouren im Angebot geschaffen werden, das benutzerfreundlich ist und mehrere Zielgruppen anspricht.

3. Eurovelo 13 - Der slowenisch-ungarische Grenzabschnitt des Radfernweges „Iron Curtain Trail“

3.1. Allgemeine Beschreibung

Die EuroVelo Radfernwege haben eine bedeutende Rolle unter den Fahrradtrassen. Das bedeutet jedoch nicht, dass es einfach wäre, einen mehr als 1.000 km langen Weg zu gestalten und einheitlich zu entwickeln. Für die vielfältige Entwicklung liefert ein interessantes Beispiel die Route EuroVelo 13 und deren slowenisch-ungarischer Abschnitt, bei dem die Trasse bereits früher ausgewiesen wurde, aber die Dienstleistungen für Radfahrer waren nicht entsprechend repräsentiert.

Die Ost-West-Teilung Europas bestand mehr als ein halbes Jahrhundert lang. Vom Barentssee bis hin zum Schwarzen Meer führt die Route EuroVelo 13 in der Nähe des sogenannten Eisernen Vorhangs, der Europa einst entzweischchnitt, und passiert in 20 Ländern 14 Welterbestätten der UNESCO und berührt 3 Meere. Die EuroVelo 13, oder der Iron Curtain Trail, ist die dreizehnte Linie des internationalen Radwegenetzes EuroVelo. Sie ist eine der vier EuroVelo-Routen, die auch durch Ungarn führen. Sie ist die längste EuroVelo-Route und bietet jeder Art von Radtouristen die Möglichkeit zur Entspannung. Die Trasse führt über Südschechien, die Weinregionen Nordösterreichs und den Drautal bis zur gebirgigen Grenze zwischen Bulgarien und Griechenland, aber man kann darauf auch aus den wimmelnden Hafenstädten des Baltikums bis hin zu den stillen Landschaften Lapplands radeln.



Abbildung 16: Die Trasse von EuroVelo 13. Quelle: <https://ecf.com/>

Dieser nach den Weltkriegen gezogene Grenzabschnitt schnitt die einst geographisch und ethnologisch einheitliche slowenisch-ungarischen Grenzregion für Jahrzehnte entzwei. Die einst lebendigen Verbindungen starben ab und die Dörfer gerieten sowohl aus gesellschaftlicher als auch aus wirtschaftlicher Sicht in Verfall, aber auf der Grundlage ihrer Gegebenheiten kann die Grenzregion dem Fahrradtourismus bereits gute Möglichkeiten bieten, die auch den ländlichen Raum zu einem Durchbruch verhelfen kann. Zur Erweiterung des Radangebots dienten bereits mehrere Entwicklungen, davon sind zwei Projekte hervorzuheben: das Iron Curtain Trail (ICT - South East Europe Program) und dessen Weiterführung, das Iron Curtain Trail Experience (ICTE - Cosme). Während im Rahmen des Projekts ICT die genaue Trasse des südöstlichen Abschnitts von EV13 festgelegt und ausgewiesen wurde, um eine sichtbare und greifbare Verbindung zwischen den Ländern und Regionen Südosteuropas zu schaffen, wurde im Projekt ICTE vor allem die Promotion des Netzwerkes betont (z.B. die Erstellung eines Werbefilms, Entwicklung einer mobilen Applikation). Allerdings konnte bis jetzt weder ein zusammenhängendes, beschildertes Radwegenetz für die ganze slowenisch-ungarische Grenzregion noch ein komplexes fahrradfreundliches Dienstangebot geschaffen werden. In Anerkennung dieses Mangels wurde unter der Leadpartnerschaft der Selbstverwaltung des Komitates Zala und mit der Kooperation von drei ungarischen und drei slowenischen Partnern ein darauf aufbauendes Projekt gestartet (in den Regionen Lenti, Letenye, Óriszentpéter, Szentgotthárd, Murska Sobota, Ptuj, Ormož, Ljutomer und Lendava).

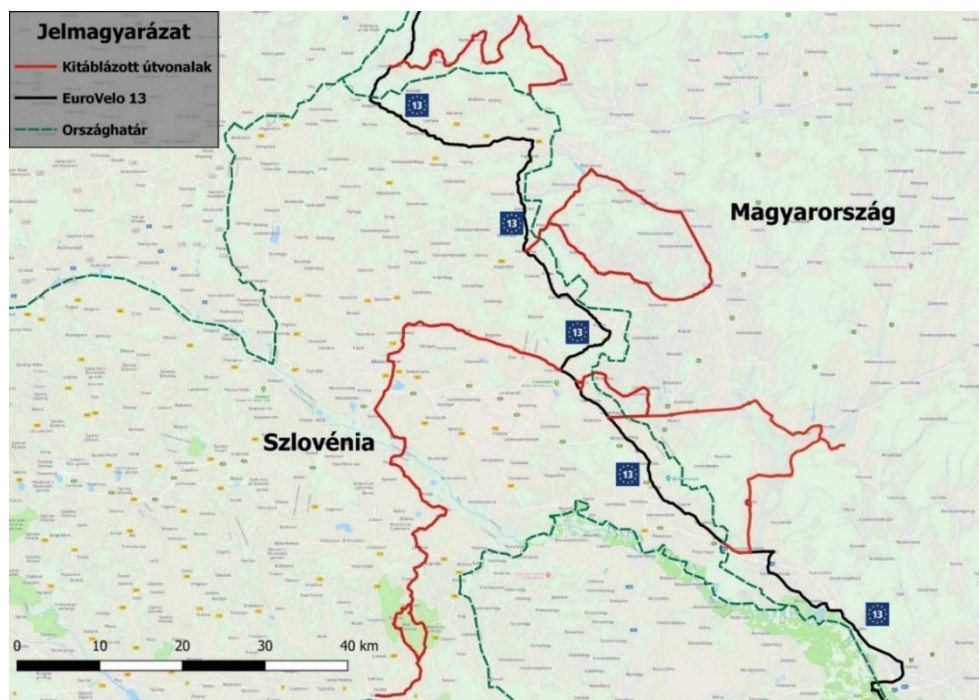


Abbildung 17: Ausgeschilderte Routen. Quelle: <http://www.icc.zala.hu/>¹⁵

Nach der ungarischen Ortschaft Felsőszölnök im Komitat Vas führt die Route EV13 ausschließlich durch Slowenien. Jedoch im Rahmen des Projekts Iron Curtain Cycling (ICC) „Die Entwicklung einer gemeinsamen touristischen Raddestination zur Integration der vom Eisernen Vorhang entzweigeschnittenen Grenzregion“, das durch das Kooperationsprogramm Interreg V-A Slowenien-Ungarn 2014-2020 gefördert wurde, wurden neben der Umsetzung der Beschilderung des 87

¹⁵ Erstellt von: Zsolt Simon

Kilometer langen Abschnittes des europäischen Radweges auch die lokalen, regionalen, mit dem Fahrrad befahrbaren Routen sowohl auf der ungarischen als auch auf der slowenischen Seite mit der Nord-Süd-Hauptachse EV13 verbunden, womit dieses Grenzgebiet in das internationale Radwegenetz EuroVelo integriert werden konnte.

Infolge der Gestaltung der Route wurden die Route EV13 und die verbindenden lokalen, regionalen, mit dem Fahrrad befahrbaren Wege sowohl auf der ungarischen als auch auf der slowenischen Seite beschildert sowie die Aufstellung zahlreicher Informationstafeln wurde in der Region umgesetzt, die den Radtouristen bei der Orientierung und dem Kennenlernen der Umgebung helfen. Die ausgewählten Gedenkstätten im Grenzraum erinnern an den einstigen Eisernen Vorhang, durch das noch intensivere Einbinden dieser Attraktionen in den Tourismus wird das Angebot der Grenzregion noch bunter und vielfältiger. Bei der Entwicklung des Schildersystems hat man ein einheitliches Design verwendet, damit die Besucher sofort auf den Eisernen Vorhang bzw. das Radfahren assoziieren, wobei die Designelemente der Projekte „EV13“, „Bejárható Magyarország“, des Slowenisch-Ungarischen Kooperationsprogrammes sowie dieses Projektes kombiniert wurden.

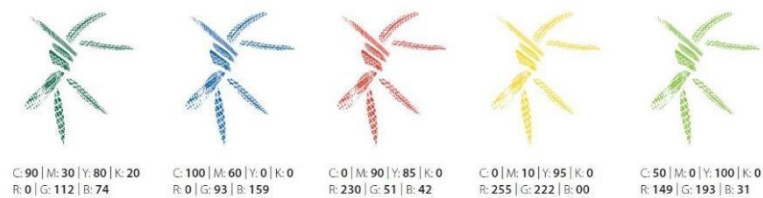


Abbildung 18: Designelement zur allgemeinen Verwendung aus dem Projektdesign: „Rad und Draht“.
Quelle: <http://www.icc.zala.hu/>



Abbildung 19-20: Im Rahmen des Projektes aufgestellte Wegweiser und eine Informationstafel. Quelle: <http://www.icc.zala.hu/>

Neben der Beschilderung sorgen auch weitere Mittel für die Bequemlichkeit der Besucher, in mehreren Gemeinden bieten den Radfahrern kleinere oder größere Radrastplätze mit Bänken mit Dach, Tischen und Abfallbehältern sowie eine Freilichtausstellung Möglichkeit zur Entspannung und Erholung.



Abbildung 21: Freilichtausstellung „Határköpark“ [Grenzstein-Park] Quelle: <http://vaskarika.hu/>

An den meisten Orten stehen Fahrrad-Reparaturständer und E-Bike-Ladestationen zur Verfügung, damit die Radtouristen mit elektrisch unterstützten Fahrrädern unterwegs in der Region ihre Fahrzeuge aufladen können, bevor sie weiterziehen, die Gegend zu entdecken.

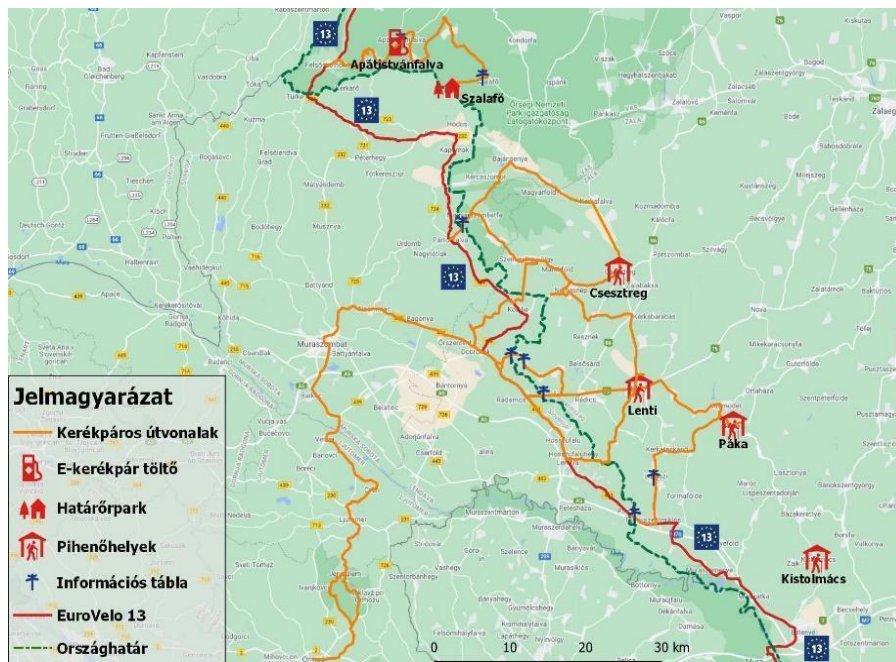


Abbildung 22: Der Standort der Rastplätze und der Informationstafeln auf der ungarischen Seite.
Quelle: <http://www.icc.zala.hu/>¹⁶

Aber auch die Touristen haben die Möglichkeit die Route zu befahren, die während ihrer Erholung das Radfahren nur als eine ergänzende Tätigkeit, als Entspannung, in Anspruch nehmen würden, denn entlang der Trasse sind auch Rastplätze mit Radverleihanlage, wo man auch elektrisch unterstützte Fahrräder leihen kann, zu finden.

¹⁶ Erstellt von: Zsolt Simon



Abbildung 23: Radverleihanlage in der Nähe von Murska Sobota Quelle: <http://www.icc.zala.hu/>

Die Durchlässigkeit der slowenisch-ungarischen Grenze wird durch mehrere mit dem Fahrrad befahrbare Wege gewährleistet, so bedeutet die Grenzlinie kein physisches Hindernis zwischen den zwei Ländern aus der Sicht des Alltags- bzw. des Freizeitradsverkehrs.



Abbildung 24: Radverkehrsverbindung zwischen dem Hügel „Tenke-hegy“ in der ungarischen Rédics und der slowenischen Gemeinde Lendavske Gorice
Quelle: <http://www.icc.zala.hu/>

Zur Befriedigung der Bedürfnisse von Radtouristen steht neben den bereits beschriebenen kleineren Radrastplätzen, für die keine Bauinvestitionen benötigt wurden, auch ein größeres Radzentrum zur Verfügung, das den Radtouristen in der Region ein komplexes Dienstangebot und eine unterstützende Infrastruktur bietet. Das Zentrum befindet sich in der Ortschaft Čentiba, Ortsteil von Lendava. Das im Rahmen des Kooperationsprogramms Interreg V-A Slowenien-Ungarn 2007-2013 (im im Rahmen des Projekts Pannon Pleasure) umgesetzte Zentrum umfasst einen Radrastplatz, eine Radabstellanlage, eine Servicestation, eine Radverleihanlage und einen Infopunkt, ein Gästezimmer für 4 Personen,

sowie Badezimmer und Duschanlage, und dank der im Rahmen des Projekts ICC umgesetzten Weiterentwicklung und der Kapazitätserweiterung von fahrradfreundlichen Beherbergungsbetrieben konnte die Komplexität des Angebotes erhöht werden. Die Entwicklung umfasste die Gestaltung von Camping- und sog. Glamping-Einrichtungen sowie die Erweiterung der bestehenden Gästezimmer um 36 Schlafgelegenheiten.

Dank der Entwicklung können im Radzentrum Murania in Čentiba insgesamt 40 Personen untergebracht werden: es gibt 4 Schlafangelegenheiten selbst in der Einrichtung und je 4 (insgesamt 16) in den neu errichteten Glamping-Häusern. In Zelten auf dem Gebiet des Campings können weitere 20 Personen untergebracht werden, die auch die bestehenden Räumlichkeiten des Zentrums benutzen können.



Abbildung 25: Glamping-Häuser in der slowenischen Čentiba Quelle: <http://www.icc.zala.hu/>

3.2. Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse

Der organisatorische Hintergrund wird auf der ungarischen Seite von dem gemeinnützigen Unternehmen Aktiv- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ (<https://aofk.hu/>), während auf der slowenischen Seite vom Slowenischen Radfahrernetzwerk (Slovenian Cyclists' Network) (<https://eurovelo.si/en/>), beide als nationale EuroVelo-Koordinationszentren (NECC — National Eurovelo Coordination Centre), gewährleistet.

Die aufgestellten und errichteten Infrastrukturelemente, wie z.B. Wegweiser, Informationstafeln, E-Bike-Ladestationen, Rastplätze und deren Elemente, die beschaffenen Fahrräder, usw. stehen im Eigentum des jeweiligen Partners, hinsichtlich darauf, dass es hier um ein EU-Projekt geht. Unter Berücksichtigung des Unterhalts erhalten wir jedoch ein viel komplexeres Bild. In den meisten Fällen ist für den Unterhalt die Gemeinde bzw. die Organisation verantwortlich, auf deren Grundstück das jeweilige Infrastrukturelement aufgestellt bzw. errichtet wurde. Damit die Instandhaltung und die Bedienung der Geräte gewährleistet werden kann, wurde in den meisten Fällen eine Vereinbarung mit den betroffenen Gemeindeverwaltungen bzw. Organisationen getroffen. Grund hierfür sei, dass der

Unterhalt der Fläche und die Instandhaltung der Geräte die Aufgabe des Eigentümers der Liegenschaft sind, aber er haftet nicht für Schadenfälle oder Diebstahl.

Die Instandhaltung von EuroVelo-Trassen, darunter auch die Instandhaltung der physischen Trasse der Route „Eiserner Vorhang“, werden durch die Regierung des jeweiligen Landes, die regionalen und lokalen Selbstverwaltungen, die Organisationen der Zivilgesellschaft und die Dienstleister durchgeführt. Für die technische Entwicklung und den Betrieb der Wege sind also die Organisationen des jeweiligen Landes verantwortlich, es ist jedoch nicht einfach, das in einem kohärenten Rahmen zusammenzuführen, weil nicht immer die selbe Organisation den Betrieb der Wege sichert, sondern Gemeindegemeinschaften, Wasserwirtschaftsdirektionen, Forstwirtschaft, Magyar Közös Nonprofit Zrt. [Ungarische Straßenverwaltungs AG], usw. halten die Wege instand.

Der Betrieb einer thematischen Route beschränkt sich nicht nur auf den technischen Betrieb, sondern auch der Unterhalt der bereits errichteten Abschnitte aus Marketingsicht ist unerlässlich und ihre weitere Entwicklung ist eine Erwartung. Für die Entwicklung der beschriebenen Route aus diesem Aspekt ist der Projektträger, nämlich die Komitatsverwaltung Zala verantwortlich, die gleichzeitig den Besuchern in der Region den Zugang zur Website und der mobilen Applikation und die Verfügbarkeit von Printmedien gewährleistet. Die Projekt-Webseite (<http://www.icc.zala.hu/>) gibt es innerhalb der Webseite www.zala.hu, darum können deren Unterhaltungskosten nicht bestimmt werden. Die entwickelte Applikation ist ebenfalls zugänglich und kann benutzt werden, Kosten würden nur in dem Fall entstehen, wenn sie einer Reparatur bedarf oder wenn z.B. eine der Funktionen nach einem Update unerreichbar wird und deswegen die App nicht entsprechend funktioniert. Neben Online-Geräten wurden auch Tourismus-Printmedien erstellt (z.B. Folder von thematischen Routen, ein Folder über 25 Radtouren, Fahrradkarten), die bei den Tourismusdienstleistern der Region sowie in elektronischer Form auf der Projektwebseite zugänglich sind. Auf der Website (<http://www.icc.zala.hu/>) sind unter anderem Fahrradkarten, im Rahmen des Projekts erstellte Fachpublikationen, die entwickelten 7 thematischen Routen und deren Beschreibungen, die Dienstleistungen entlang der Route, Sehenswürdigkeiten sowie eine Liste des Natur- und Kulturerbes. Der „Träger“ der aufgelisteten Marketinginstrumente ist ebenfalls der Leadpartner des Projekts.

3.3. Qualität der Route

Auf der Grundlage der im Projekt entwickelten Radrouten und die damit verbundenen grünen Routen (Wandertouren, Kajak- und Kanutouren, Reittouren) wurden thematische Routen auch im Dienste des Besuchermanagements erarbeitet. Das Ziel der Entwicklung von thematischen Routen liegt darin, dass die Natur- und Kulturwerte der Grenzregion durch die Verknüpfung punktförmiger Angebotselemente und mit einer geringeren Attraktivität entlang je eines Themas vorgestellt werden können. Und durch die gemeinsame grenzüberschreitende touristische Dienstleistungsentwicklung und Programmpakete sollen sie das intensive Einbinden der weniger bekannten und besuchten Angebotselemente in das Tourismusangebot fördern.

Zur Festsetzung und Positionierung von thematischen Wegen wurden von mehreren Stellen Daten erhoben und die Websites, Datenbanken und zugreifbare Printmedien der bisher umgesetzten Projekte geprüft. Nach dem Überblick der Daten erfolgte als nächster Schritt der Erhebung die Befahrung des Gebiets. Auf der Grundlage der befahrenen Wege hat man die 7 thematischen Radrouten entwickelt. Durch das Befahren hat man Wege in einer Länge von mehr als 100 km und beinahe 1.200 POIs

erhoben. Parallel zur Befahrung hat man die befahrenen Wege gründlich fotografiert, daher stehen tausende Fotos in bester Qualität über die Attraktionen, Sehenswürdigkeiten, Unterkünfte und Gastronomiebetriebe der Grenzregion zur Verfügung.

Während der Befahrung der Wege erfolgten auch die Analyse der Radinfrastruktur und die Erhebung der Straßenqualität. Die thematischen Routen führen zum Großteil auf asphaltierten Radwegen und auf Verkehrsstraßen mit geringem Verkehrsaufkommen, aber Radfahrer können auch auf Schotterwege, Wirtschaftswege oder Forststraßen treffen, die aber zu 90% saisonunabhängig (mit Ausnahme von Schneebedeckung oder Überschwemmung) mit dem Fahrrad leicht befahrbar sind. Sanierungsbedürftige Strecken gibt es in Slowenien nur selten, aber in Ungarn an mehreren Stellen. Die Infrastruktur auf der ungarischen Seite ist im Vergleich zu Slowenien überaltert, sowohl in Bezug auf die Qualität der öffentlichen Straßen als auch auf die Radwege und Wirtschaftswege, die den Verkehr von den öffentlichen Straßen abführen.

Neben Radwegen bilden auch Radrastplätze einen wichtigen Bestandteil der Radinfrastruktur, die in beiden Ländern vorhanden sind und die Bedürfnisse der Radfahrer vollumfänglich befriedigen. Es ist zu erwarten, dass in der Zukunft an weiteren Stellen Radrastplätze und Ladestationen zum Aufladen der immer populäreren E-Bikes errichtet.

Im vergangenen Jahrzehnt wurden mehrere Investitionen umgesetzt, in deren Rahmen neben einer kleineren Infrastrukturentwicklung auch die Beschilderung der Radrouten in der Grenzregion erfolgte. Es ist leider für beide Länder wahr, dass die Wegweisung der Radfahrer wegen der unterschiedlichen Beschilderungen aus den einzelnen Projekten nicht einheitlich ist: Schilder mit verschiedenem äußeren Aussehen und von verschiedenem Maß helfen oder manchmal verhindern die Orientierung. Es wäre sinnvoll, die Schildersysteme in der Region zu vereinheitlichen, womit während der Errichtung von EV13 und der verbundenen Radwege bereits begonnen wurde.

Hinsichtlich der Schwierigkeitsgrade der errichteten Route gibt es welche, die sich sogar für Familien mit Kleinkindern eignen könnten, aber vom Anfänger bis hin zum Fortgeschrittenen kann jeder seine eigene Herausforderung je nach Fitnesszustand finden. Die Eintönigkeit der ebenen Trassen wird an manchen Stellen durch Steigungen und Neigungen unterbrochen, aber es gibt auch welche mit stärkeren Steigungen. Jede Tour kann sowohl mit einem Trekking- als auch mit einem Straßenfahrrad befahren werden.

3.4. Attraktionen

In Bezug auf Markenbildung kann die gemeinsame Tourismusregion im Grenzraum aus mehreren Aspekten betrachtet werden. In dieser Region können die Elemente Landschaft und Natur (Órség-Goričko), die Flüsse (die Mur), der Eiserner Vorhang (Iron Curtain), die Städte, die Thermalwässer, der Mensch (Aquila) und auch das Erlebnis des Radfahrens bedeutende Tourismusprodukte sein. Die Tourismusattraktion entlang der Routen wurden rund um 7 Themen zusammengestellt

Die 7 Routen:

1. Route „Eiserner Vorhang“ – die slowenische und ungarische Seite

2. Weg der Städte
3. Radweg Aquila
4. Rad-Thermalweg
5. Route Kerka-Ufer
6. Östlicher und westlicher Teil von Órség-Goričko
7. Murafölde – Süd-Zala und Mura-Ufer – südlicher und nördlicher Abschnitt

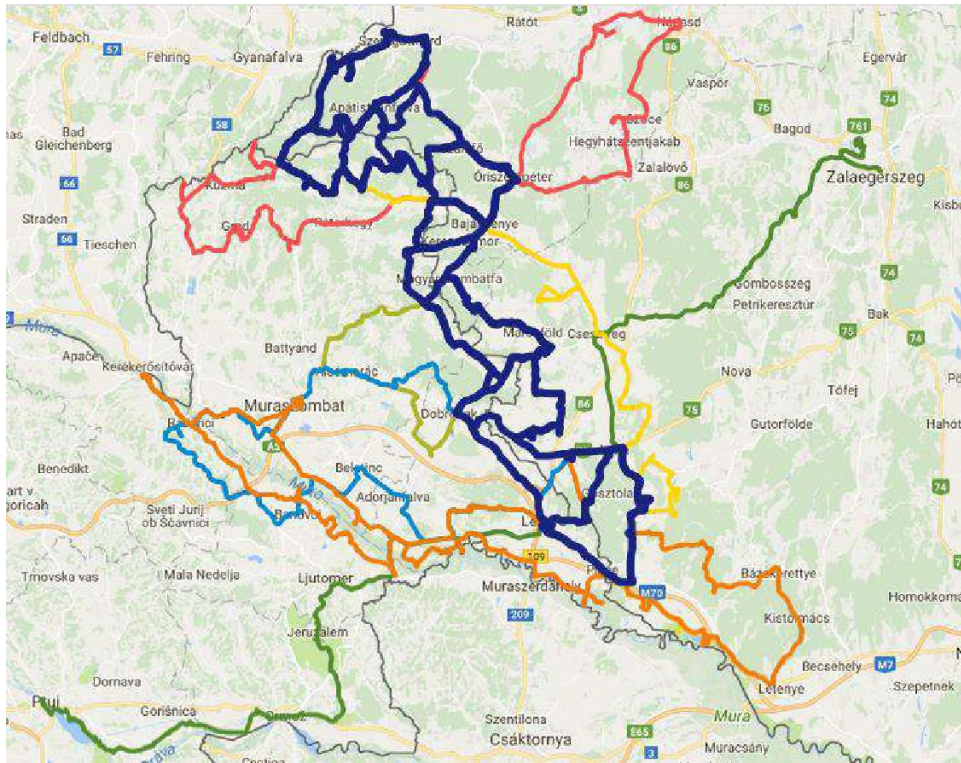


Abbildung 26: Die Trassen der thematischen Radwege. Quelle: <http://www.icc.zala.hu/>

Die Route führt die Radtouristen durch den slowenisch-ungarischen Grenzabschnitt und dessen Umgebung, wo zahlreiche Sehenswürdigkeiten und Erlebnisse geboten werden, die zum Überschreiten der Grenze einlädt. Aufgrund der natürlichen Gegebenheiten des Grenzgebietes, dessen hohe Dichte an bewaldeten Flächen, der kleinen Entfernungen zwischen den einzelnen Ortschaften sowie der zahlreichen Elemente des natürlichen und kulturellen Erbes bietet sie den Radtouristen hervorragende Möglichkeiten. Neben den Gedenkstätten des Eisernen Vorhangs gelten die Heil- und Thermalbäder, die kirchlichen und weltlichen Baudenkmäler, die Naturschätze sowie ein ausgebautes Radwegenetz als Attraktionen. Außer den natürlichen und baulichen Werten erwarten touristische Weinstraßen, traditionelle Gaststätten und kulinarische Erlebnisse die Besucher in beiden Ländern. Die Trassen bieten jedem einen spannenden und aufschlussreichen Blick in die Vergangenheit.

Während der Vorbereitung, bei der Festsetzung der Route hat man die Entfernungen zwischen den einzelnen Schauplätzen sowie die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Zielgruppe in Betracht gezogen (sogar mit Abstechern sollte die Länge nicht mehr als 40 km und die Tourdauer nicht mehr 5 Tage betragen).

3.5. Dienstleister

Bei der Auswahl von Dienstleistern wurde außer der Entfernung zur Route¹⁷ kein anderes Kriterium festgesetzt, jeder Dienstleister aus der Grenzregion als potentiell relevanter Akteur im Bereich Tourismus erhielt eine Einladung zur Aufnahme in die Dienstleisterliste, sei es ein Beherbergungsbetrieb, ein Restaurant oder ein kleinerer Dienstleister (pl. Hersteller von Regionalprodukten, Eisverkäufer, usw.). Die Dienstleister wurden vor allem zu den während der Gestaltung der Route veranstalteten Events (lokale (Komitate Vas und Zala, Regionen Pomurje und Podravje) und regionale Workshops) eingeladen bzw. man hat die teilnehmenden Dienstleister in Bezug auf ihre Aufnahme in die Dienstleisterliste einzeln aufgesucht.

Während der Konsultation mit den Betroffenen war es richtungsweisend, ob der jeweilige Akteur fahrradfreundlich ist, weil er, falls er an den Networking-Workshops teilnahm und in das Dienstleistungspaket aufgenommen wurde, Unterstützung und Ideen dazu erhielt, wie man zum fahrradfreundlichen Dienstleister wird. Außer den Bildungsworkshops wurde auch ein beruflicher Leitfaden für fahrradfreundliche Dienstleister erstellt. Die Publikation bietet nützliche Informationen dazu, wie man zum fahrradfreundlichen Dienstleister wird. Sie ist für alle Unternehmer von Nutzen, die Radtouristen kennenlernen und mit ihren Dienstleistungen die hier verbrachte Zeit bequemer und attraktiver gestalten möchten.

Dank dieser Methode konnte ein Tourismusdienstleister-Netzwerk mit mehr als 100 lokalen Akteuren, das die Bedürfnisse von Radtouristen in der Region vollumfänglich befriedigt, gegründet werden. Außerdem kann in gegenseitiger Zusammenarbeit und mit Networking einen größeren Nutzen erzielt werden: die Abstimmung der Dienstleistungen und das Kennenlernen der Tätigkeiten der Anderen können zu neuen Geschäftsmöglichkeiten führen.

3.6. Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen

Es muss betont werden, dass Infrastrukturinvestitionen dazu nicht ausreichen, dass ausgewiesene Routen zu funktionierenden Tourismusprodukten werden, dazu sind eine breit angelegte Promotion-Kampagne bzw. Entwicklungen auf der Dienstleisterseite unerlässlich. Daher stehen den Radtouristen fahrradfreundliche Dienstleistungspakete und eine Publikation über thematische Wege zur Verfügung, mehrere Karten und eine mobile Applikation wurden im Zusammenhang mit der Route erstellt, ein Stempelsystem wurde während der Projektimplementierung eingesetzt, Events für die Publizität des Projekts, Green Belt-Familientage, ICC-Day Radfestival, EuroVelo 13-Konferenz wurden umgesetzt, die thematischen Wege wurden an Messen für Tourismus präsentiert, ein Promotionsfilm wurde erstellt und die Partnerschaft führte eine erfolgreiche Marketingkampagne durch. Des Weiteren hat man zahlreiche Workshops lokal und in der Grenzregion für lokale Dienstleister und fachliche Studienreisen veranstaltet, an denen die Teilnehmer Best-Practice-Beispiele kennenlernten, ein „Leitfaden für fahrradfreundliche Dienstleister“ wurde erstellt bzw. es fand auch eine Tourenleiter-Ausbildung statt.

¹⁷ Bei Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben wurden neben den vorgeschlagenen Akteuren die in den Google-Datenbanken angegebenen Dienstleister in einer Entfernung von 1 km von der Route unter Berücksichtigung der Chancengleichheit einheitlich angeführt, bei einer größeren Entfernung wurde in den meisten Fällen der Verlauf der Route zugunsten bestimmter Dienstleister geändert.

Dank dieser Tätigkeiten ist in der Grenzregion ein qualifiziertes und kooperatives Netzwerk von Tourismusdienstleistern entstanden, das fähig dazu ist, die Bedürfnisse der Besucher zu befriedigen.

Die wichtigsten Informationen im Zusammenhang mit der Route, den Attraktionen und den ausgewählten Dienstleistern sind auf der Projektwebseite (<http://www.icc.zala.hu/>) bzw. in der herunterladbaren Applikation zu finden:

- Android: <https://play.google.com/store/apps/details?id=hu.infotec.ironcurtaincycling>
- iOS: <https://apps.apple.com/us/app/cycling-slovenia-hungary/id1472497433>

Die erstellten Publikationen und Karten sind auch bei den Tourismusdienstleistern und an den Infopunkten in Druckform zugänglich. Die Bereitstellung der Informationen wird auch von den aufgestellten Informationstafeln unterstützt, die auch die Sehenswürdigkeiten entlang der Route darstellen. All dies wird mit einem einheitlichen Design im Einklang mit der Marke „Eiserner Vorhang“ geboten, mithilfe folgender Designelemente:





Abbildung 27: Designelemente der Route – Forrás: <http://www.icc.zala.hu/>

Mit ihrer Farbenwelt und ihren Formen spiegeln sie die Vielfaltigkeit der Natur in der Region wider, und die Fahrradsuren tragen dazu bei, das Gebiet als Fahrrad-Region zu identifizieren.

Es wurden keine vermarktaren Paketangebote im Zusammenhang mit der Route erstellt, jeder kann die eigene Radtour nach den eigenen Bedürfnissen planen und gestalten. Dies wird durch Paketangebote von Dienstleistungen auf lokaler und regionaler Ebene unterstützt, die die Besucher zum Kennenlernen verschiedener Attraktionen und Dienstleistungen einladen. Die thematischen Wege gelten in der Regel als kostenwirksame Mittel, weil diese zu den selbstführenden Besuchermanagement-Techniken ohne Mitwirkung zählen, darum bieten diese eine Möglichkeit zu Kosteneinsparungen. Da diese Touren selbstführend sind, benötigt man kein ständiges Personal.

Für jede Route werden die wichtigsten Zielgruppen bestimmt.

- Anfänger Radtouristen
- Radfahrer aus Slowenien und Ungarn
- EuroVelo-Freaks
- Hobbytouristen, Familien
- Teilnehmer von Wandertouren
- Teilnehmer von Leistungstouren
- Gäste von Tourismusmagneten
- Die silberne Generation
- Gruppe von Menschen, die sich für kulturelle Themen und Aktivtourismus interessieren
- Wellnesstouristen
- Gastrotouristen

Dank den Wegweisern entlang der Route bzw. den Entwicklungen der Attraktionen und der Dienstleistungen wurde die Route zum festen Bestandteil des Marketingsystems auf europäischer Ebene, das vom European Cyclists' Federation (ECF) auf der Route EuroVelo 13 entwickelt und betrieben wird. Das Branding, die Vermarktung des Angebotes, die Förderung des sanften Tourismus unterstützte eine vielfältige und auf den Eisernen Vorhang bzw. den Grünen Tourismus ausgerichteten Marketingaktivität (z.B. ICC Day Rad Radfestival, Green Belt-Familiientage, ICC Stempelsammeln, Radfahrer-Souvenirs, Teilnahme an Fahrradmesssen) und unterstützt auch heute noch. Während der

Umsetzung des Projekts erfolgte eine Online-Marketingkampagne zur Förderung der erzielten Ergebnisse, die Werte und die fahrradfreundlichen Dienstleistungen der Grenzregion (kampagnenähnliche Auftritte, Werbungen, Banner, Facebook-Kampagne, usw.), damit möglichst viele potentielle Zielgruppen erreicht werden können. Das neue Angebot wurde für Reisebüros und Radfahrerorganisationen im Rahmen von Fachtagungen und Tagen der offenen Tür dargestellt. Auf der Grundlage der Erfahrungen hat das Projekt ICC auch das im Rahmen von „ICT Experience“ erarbeitete EV13-Marketing-Instrumentarium angewendet.

3.7. Zusammenfassung

Die EuroVelo 13 ist eine extrem lange Route, eine Befahrung in voller Länge wird nur von Wenigen geplant. Mit der Integration in das EuroVelo-Netzwerk erhalten jedoch einzelne Strecken erhalten eine besondere Aufmerksamkeit. Die Best-Practice-Beispiel präsentierte Strecke konnte im Rahmen mehrerer aufeinander aufbauenden Projekte gestaltet und entwickelt werden. Bemerkenswerterweise gab es keine genügenden Dienstleistungen bzw. Dienstleister für Radfahrer und auch das Durcheinander im Bereich früherer Entwicklung musste entwirrt werden. Von den zahlreichen Entwicklungen ist vor allem die umfassende Einbindung von Dienstleistern und ihre Sensibilisierung für den Fahrradtourismus, deren nachhaltiges Element ein fahrradfreundlicher beruflicher Leitfaden war. Auch hier ist die Bedeutung der Website und der Applikation zu betonen. Auch die Thematisierung der Route ist alles andere als ein unerhebliches Element: die ganze Route ist auch unter dem Namen Radroute Eiserner Vorhang bekannt, diese Thematik ist jedoch nur theoretisch war, denn man trifft entlang der Route nicht immer auf dieses Element, wobei es mehrere Schauplätze in direkter Verbindung mit dem Eisernen Vorhang gibt. Damit jedoch die Route für die Besucher noch attraktiver wird, wurden mithilfe von Haupt- und Nebenrouten weitere Thematiken mit mehr Erlebnisversprechen integriert.

4. GreenVelo Trail

4.1. Allgemeine Beschreibung

Für Routen, die mehrere Regionen durchqueren, ein komplexes Eigentumssystem aufweisen und extrem lang sind, ist die Green Velo ein hervorragendes Beispiel.

Die Green Velo ist Polens längste zusammenhängende Radroute, die Aktivtouristen durch die wunderschönen Gebiete Ostpolens führt. Das Motto der Route lautet: „2.000 Kilometer - mehr als 2.000 Gründe für Ihren Besuch!“.

Die Radroute selbst ist in eine zentrale Trasse sowie in mehrere Abstecher- oder „Detour“-Trassen aufgeteilt. Die Zentraltrasse ist 1.885 km lang, während die Abstechertrassen, die mit der gleichen Beschilderung, wie bei der Hauptroute, versehen wurden, insgesamt zweihundert lang sind. Das Ziel dieser Nebenrouten ist, die Radfahrer zu den Knotenpunkten in der Nähe der Hauptroute und den bedeutendsten Touristenattraktionen zu führen. Die Route führt durch fünf Nationalparks und zahlreiche Landschaftsschutzgebiete und Naturschutzgebiete. Die Route ist in zwölf sogenannte in 12 „Radkönigreiche“ gegliedert. Radkönigreich werden die Gebiete genannt, in denen sich die Radtouristen typischerweise länger aufhalten. Für die Besucher werden mehrere hundert Tages-, Wochenendausflüge sowie längere Exkursionen in den schönsten Landschaften des Landes angeboten.



28.ábra: Die Zentraltrasse der Radroute Green Velo
Quelle: <https://greenvelo.pl/en/70>

Die Ausweisung und Entwicklung der Radroute erfolgte zwischen 2010 und 2015 im Rahmen des Projekts „Ostpolnische Radwege“, **kofinanziert aus den Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung** im Rahmen des operativen Programms für die Entwicklung Ostpolens 2007-2013, **in der Kooperation von fünf polnischen Woiwodschaften**. Der Gesamtwert des Projekts betrug ca. 274.000.000,00 PLN (umgerechnet ca. €68.000.000 zum Zeitpunkt der Projektumsetzung). Dieser Betrag umfasste neben den Kosten für die Vorbereitung der Baupläne, die Projektleitung und die Bauausführung auch die Kosten für den Aufkauf der Grundstücke. Für Promotionsaktivitäten wurden Mittel aus einer gesonderten Ausschreibung bezogen. Finanzierungsquellen des Projekts:

- Kofinanzierung aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung: 85%,
- Staatsbudget: 10%,
- Eigenanteil der Begünstigten: 5%.

4.2. Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse

Sowohl aus territorialer Sicht als auch finanziell war Green Velo ein enormes Unterfangen: es handelt sich praktisch um **ein in der Kooperation von fünf NUTS2-Regionen umgesetztes Projekt**, an dessen Planung sich neben den betroffenen Gemeindeverwaltungen unter anderem auch verschiedene Radfahrerorganisationen, Forstwirtschaftsdirektionen und Nationalparke beteiligten. Zum Vergleich, es geht hier um ein Projekt von einem solchen Ausmaß, als würde man in Ungarn eine landesweite Radroute ins Leben rufen: die Gesamtbevölkerung der betroffenen fünf Woiwodschaften beträgt etwa 4 Millionen.

Für die Weiterführung der Initiative sind die fünf Woiwodschaftsselbstverwaltungen und insbesondere das Marschallamt der jeweiligen Woiwodschaft¹⁸ zuständig. Mit Ausnahme des Wegenetzes gehören die im Rahmen des Projektes errichteten Infrastrukturelemente, wie zum Beispiel Fahrrad-Service-Points, Rastplätze und Informationstafeln, zu ihnen, **jedoch für die Überwachung deren Zustandes und die Instandhaltung sind die durch die Route betroffenen Gemeindeselbstverwaltungen verantwortlich**. Die verschiedenen Monitoringtätigkeiten, wie zum Beispiel Verkehrszählung oder die Bewertung der Wirksamkeit der Marketingkampagne, gehören zu den Aufgaben des Marschallamtes der jeweiligen Woiwodschaft.

Die **Green Velo selbst als „Brand“ oder Marke** steht aus rechtlichen und administrativen Gründen **derzeit im Eigentum von einer der fünf Woiwodschaften**, aber die Normalisierung der Lage, nämlich, dass jede Einheit mit der gleichen Berechtigung das Emblem und die verbundenen inhaltlichen und Designelemente benutzen kann, ist im Gange.

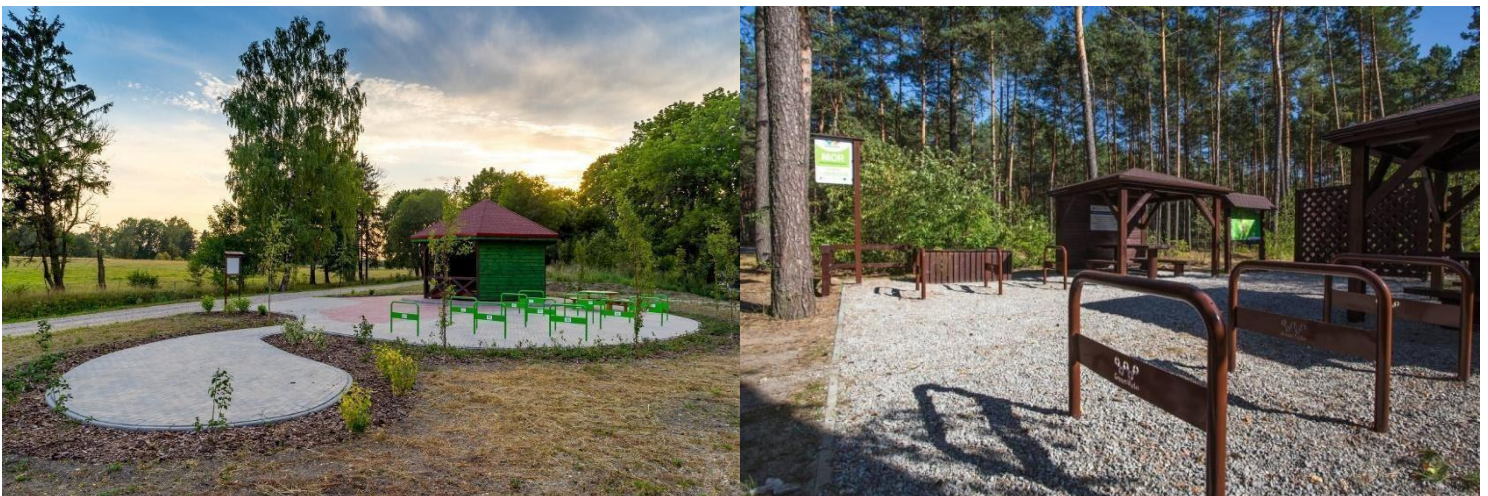
¹⁸ Die Woiwodschaften sind nicht nur Verwaltungseinheiten, sie funktionieren auch als regionale Selbstverwaltungen, deren gewählter Leiter der Woiwodschaftsmarschall, „urząd marszałkowski“, ist.



Abbildung 29: Das Emblem der Fahrradtour Green Velo
Quelle: <https://reszelrowerem.wordpress.com/logo-greenvelo-rgb/>

4.3. Qualität der Routen

Die Route verfügt über hervorragende infrastrukturelle Grundlagen: etwa **300 Kilometer machen neuausgebaute oder renovierte Radwege und Radfahrstreifen** aus, und ca. 150 Kilometer unbefestigte aber renovierte Erdpisten stehen den Besuchern zur Verfügung. Auf den restlichen etwa 1.600 Kilometern können die Radtouristen die bereits früher ausgebaute Infrastruktur benutzen. Im Nordteil verlaufen lange Abschnitte der Routen über die Dämme der stillgelegten Eisenbahnstrecken. **Mehr als 30 Brücken und Fußgängerbrücken entstanden neu oder wurden renoviert und 20 Hauptkreuzungen wurden umgebaut.** Alle 8-10 Kilometer, an insgesamt **230** Orten wurden auf der Route sogenannte **Radfahrer-Servicepunkte** errichtet, ausgestattet mit Radabstellanlagen, Bänken, überdachten Rastplätzen und Informationstafeln.



Abbildungen 30-31: Fahrrad-Service-Points entlang der Green Velo. Quelle: <https://greenvelo.pl/>



Abbildung 32: renovierte Brücke mit separatem Rad- und Fußweg. Quelle: <https://greenvelo.pl/>

Die jeweilige Art des Straßenbelags wird durch den Routenplaner auf der Projektwebseite detailliert angezeigt (<https://greenvelo.pl/en/map>).

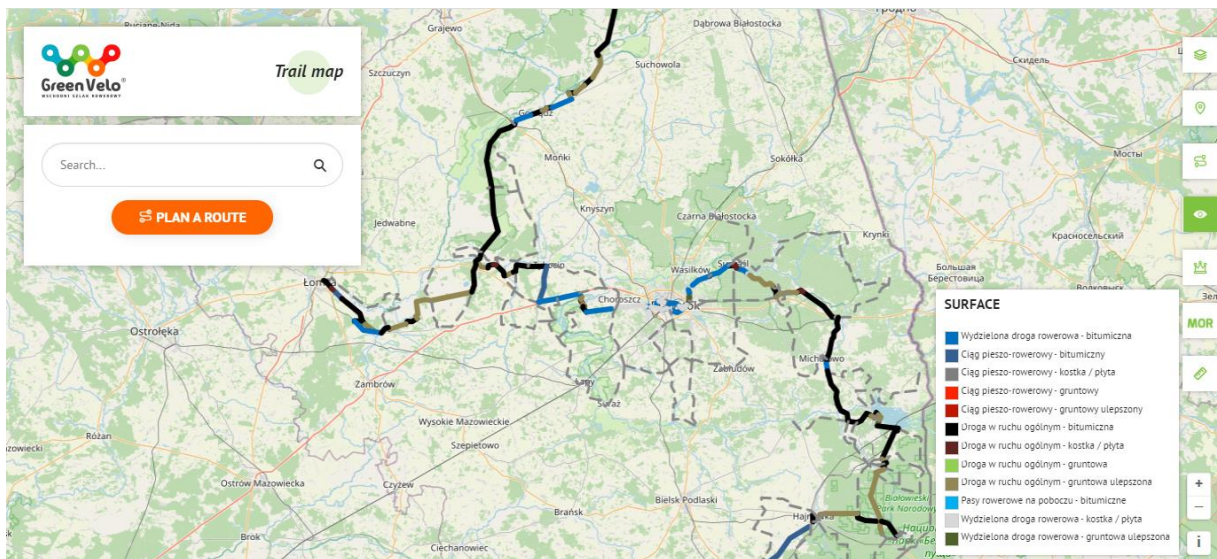


Abbildung 33: Angabe der Art des Straßenbelags auf der Weboberfläche des Green Velo-Routenplaners. Quelle: <https://greenvelo.pl/en/map>

Sowohl die **Erarbeitung** der mit der Route verbundenen **Designelemente** als auch eine ausreichend dichte **Beschilderung** der Route **wurden umgesetzt**. Die folgende [Unterseite](#) bietet einen detaillierten Überblick über das System der Designelemente: <https://greenvelo.pl/67>

4.4. Attraktionen

Die Einzigartigkeit und die Vielfalt der Regionen, durch die der Weg führt, wird durch touristische Attraktionen betont, sowohl die, die direkt an der Strecke liegen, als auch diejenigen, **die sich**

innerhalb eines 20 Kilometer breiten Korridors auf beiden Seiten der Route befinden. Unter ihnen befinden sich zahlreiche Denkmäler, die einen **wichtigen Teil des polnischen kulturellen Erbes bilden**, hinzu kommen äußerst **wertvolle Naturschauplätze**: 5 Nationalparks, 15 Landschaftsparks, 26 besondere Natura 2000-Vogelschutzgebiete und 36 besondere Natura 2000-Biotopschutzgebiete. **Durch diese Gebiete verläuft eine ca. 615 km lange Strecke (31% der gesamten Streckenlänge).** Fast 580 km (29% der Streckenlänge) sind Abschnitte, die durch ein Waldgebiet führen und ca. 180 km (9% der Streckenlänge) befinden sich in Flusstälern. Über landschaftlich mehr attraktive Hochwasserschutzdämme und nicht mehr betriebene Bahndämme verläuft der Weg auf mehr als 70 km (3% der Strecke).

Aufgrund der Länge der Route würden wir auf eine detaillierte Auflistung der Sehenswürdigkeiten verzichten, diese können entlang der Themenbereiche **Baudenkmäler, Natur, Kultureinrichtungen, Museen, Unterhaltung, Sport und Freizeit** in der **detaillierten Suchoption** (<https://greenvelo.pl/en/places>) der Green Velo-Webseite bzw. der Applikation gemäß der folgenden Kategorien durchsucht werden:

- *Archäologische Sehenswürdigkeiten*
- *Freiluft- und Hallenbäder*
- *Philharmonie*
- *Seen*
- *Weingüter, Weibaubetriebe und Brauereien*
- *Bildungszentren*
- *Kriegsgedenkstätten*
- *Kunstgalerie*
- *Spielzimmer für Kinder*
- *Kinos und Theater*
- *Museen, Freilichtmuseen*
- *Schmalspurbahnen, Dräsinen*
- *Sport- und Freizeiteinrichtungen*
- *Sonstige Baudenkmäler*
- *Freizeitparke*
- *Historische Städte und Dörfer*
- *Angelplätze*
- *Vorführbauernhöfe*
- *Botanische Gärten, Zoos, Stadtparke*
- *„Unterirdische Wanderwege“ (z.B. einstige Luftschutzkeller, Luftschutzanlagen)*
- *Reiterzentren*
- *Religiöse Baudenkmäler*
- *Nationalparke, Naturparke, Naturschutzgebiete, Natura 2000-Gebiete*
- *Aussichtspunkte*
- *Religiöse Baudenkmäler*
- *Flüsse*
- *Segeln / Häfen / Kanufahrt*
- *Schlösser, Paläste, Herrenhäuser*

4.5. Dienstleister

Im Rahmen des Projektes wurde das System „**Radfahrerfreundliche Plätze**“ (polnische Abkürzung: *MPR*) ins Leben gerufen. Das Ziel von MPR liegt darin, entlang der Route Dienstleistungen anzubieten, die **dem festgelegten Kriteriensystem** entsprechen und **eine nachhaltige Kooperation** mit den Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben sowie den Betreibern von Touristenattraktionen und sonstigen Einrichtungen, die für Radtouristen Dienstleistungen erbringen, **zu generieren**.

Das Kooperationsmodell führt die Auswahl der Dienstleistungen **im Rahmen eines offenen Ausschreibungsverfahrens** und **auf Basis eines detaillierten Regelwerkes** durch. Als Grundlage der Bewertung gelten die Erfüllung der in den Grundprinzipien der Kooperation innerhalb des MPR-Systems festgelegten Anforderungen sowie das fehlerfreie Ausfüllen und Übermitteln des Formblattes. **Die Aufnahme ist freiwillig, offen und unentgeltlich**

Im Interesse der Erhaltung eines hohen Niveaus sowie der Überprüfung des Wahrheitsgehalts der mitgeteilten Informationen **wird die Bewertung durch eine unabhängige Drittorganisation durchgeführt. Die Empfehlung gilt für unbestimmte Zeit**, aber der Dienstleister ist verpflichtet, dem Systembetreiber jede bedeutende Änderung mitzuteilen. Der Dienstleister kann jederzeit auf seine Teilnahme im System schriftlich oder per E-Mail verzichten, ohne eine finanzielle Verpflichtung auf sich nehmen zu müssen. Der Organisator verpflichtet sich, die **Informationen über die empfehlenswerte Dienstleistung auf der offiziellen Green Velo-Website und der damit verbundenen mobilen App unentgeltlich zu veröffentlichen**. Der kooperierende Dienstleister ist berechtigt, die *MPR-Designelemente* in seinen eigenen Werbematerialien zu verwenden.



Abbildung 34: die durch die radfahrerfreundlichen Plätze, d.h. die MPR-Dienstleister, zu verwendenden wichtigsten Designelemente

Quelle: <https://greenvelo.pl/67>

Derzeit nehmen 899 Organisationen an dem MPR-Empfehlungssystem teil. Die im System präsenten Dienstleister können **in fünf Kategorien eingeteilt werden:**

- Beherbergungsbetriebe,
- Touristenattraktionen,
- Gastronomiebetriebe,
- sonstige Dienstleistungseinrichtungen,
- Tourismus-Infopunkte.

Die Besucher können die kooperierenden Dienstleister in der [detaillierten Suchoption \(https://greenvelo.pl/en/places\)](https://greenvelo.pl/en/places) der Green Velo-Webseite bzw. der Applikation anhand verschiedener Filteroptionen durchsuchen.

Abbildung 35: Dienstleister-Finder auf der Weboberfläche von Green Velo Quelle: <https://greenvelo.pl/en/places>

4.6. Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen

Die Promotionsaktivitäten wurden getrennt vom Zentralprojekt, im Rahmen der Initiative „Radrouten in Ostpolen - Promotion“ umgesetzt, dessen Gesamtwert 24.870.588,44 PLN betrug (umgerechnet ca. €68.000.000 zum Zeitpunkt der Projektumsetzung).

Das Projekt wurde aus den Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung im Rahmen des operativen Programms Entwicklung Ostpolens 2007-2013, „Prioritätsachse V: Nachhaltige Entwicklung von touristischem Potential auf Naturbasis, Maßnahme V.2 Förderung der Radwege“, ko-finanziert. **Der Begünstigte der Förderungskomponente ist die Woiwodschaft Heiligkreuz (Świętokrzyskie), die das Projekt im eigenen Namen und für die weiteren Woiwodschaften Ostpolens abwickelt.** Der Ausführungspartner des Projekts war die Regionale Touristische Organisation der Woiwodschaft Heiligkreuz. Grundlegende Projektpartner waren die Marschallämter und die regionalen touristischen Organisationen der ostpolnischen Woiwodschaften.

Die Promotionsaktivitäten wurden gleichzeitig mit dem Beginn der Planungs- und Ausführungsarbeiten, im Jahr 2010, gestartet. Neben der allgemeinen Förderung waren in diesem Zeitraum die Medien, der Tourismusberuf, die Unternehmer und die Reisebüros die wichtigsten Zielgruppen zur **Förderung von privaten Investitionen** in der Umgebung der Route. **Das Ansprechen der Radtouristen wurde erst parallel mit dem Fortschritt des Projekts immer betonter: eine intensive Werbekampagne in der Presse, im Internet, im Radio und dem Fernsehen erfolgte nur 2015.**

Die Promotionsaufgaben werden nach dem Projektabschluss von den Marschallämtern wahrgenommen.

Aus der Sicht der „Nutzbarkeit“ ist eines der im Rahmen des Projektes erstellten wesentlichsten Elemente der Route ist die Green Velo-Website bzw. die damit verbundenen mobile Applikationen:

- Website: <https://greenvelo.pl/en>
- Android: https://play.google.com/store/apps/details?id=pl.amistad.treespot.green_velo
- iOS: <https://apps.apple.com/us/app/szlak-green-velo/id1110297352>

Auf diesen Plattformen sind für die Besucher alle Informationen leicht und schnell zugänglich. Hier findet man eine **detaillierte Karte** über den Radweg, einschließlich der wichtigsten POIs nach den vorstehend beschriebenen Kategorien aufgeschlüsselt. Es besteht die Möglichkeit, neben der Green Velo-Trasse auch **weitere empfohlene Radrouten** anzuzeigen. **Die Tourenangebote können auch nach Schwierigkeit gefiltert werden:** welche Routen wären für Familien, für Mountainbiker oder Trekkingradler empfehlenswert. Wie bereits vorstehend erläutert, stehen Informationen auch über die **Oberflächenqualität des Straßenbelags** zur Verfügung. Auf der Karte sind die sog. „**Radkönigreiche**“ und die **"Fahrrad-Service-Points"** eindeutig angezeigt.

Eines der Kernelemente der Schnittstelle ist der Menüpunkt **„Planen Sie Ihre Reise“**. Man kann die wichtigsten Informationen zwischen den hier angegebenen Start- und Endpunkten „in einem Paket gebündelt“ erhalten, wie z.B. Fahrbahnbelag, POIs, Streckenlage, Geländeeigenschaften oder die zur Bewältigung der Strecke erforderliche Zeit. Der Routenplan kann leicht als eine .gpx-Datei oder direkt auf die Green Velo Mobile App heruntergeladen werden.

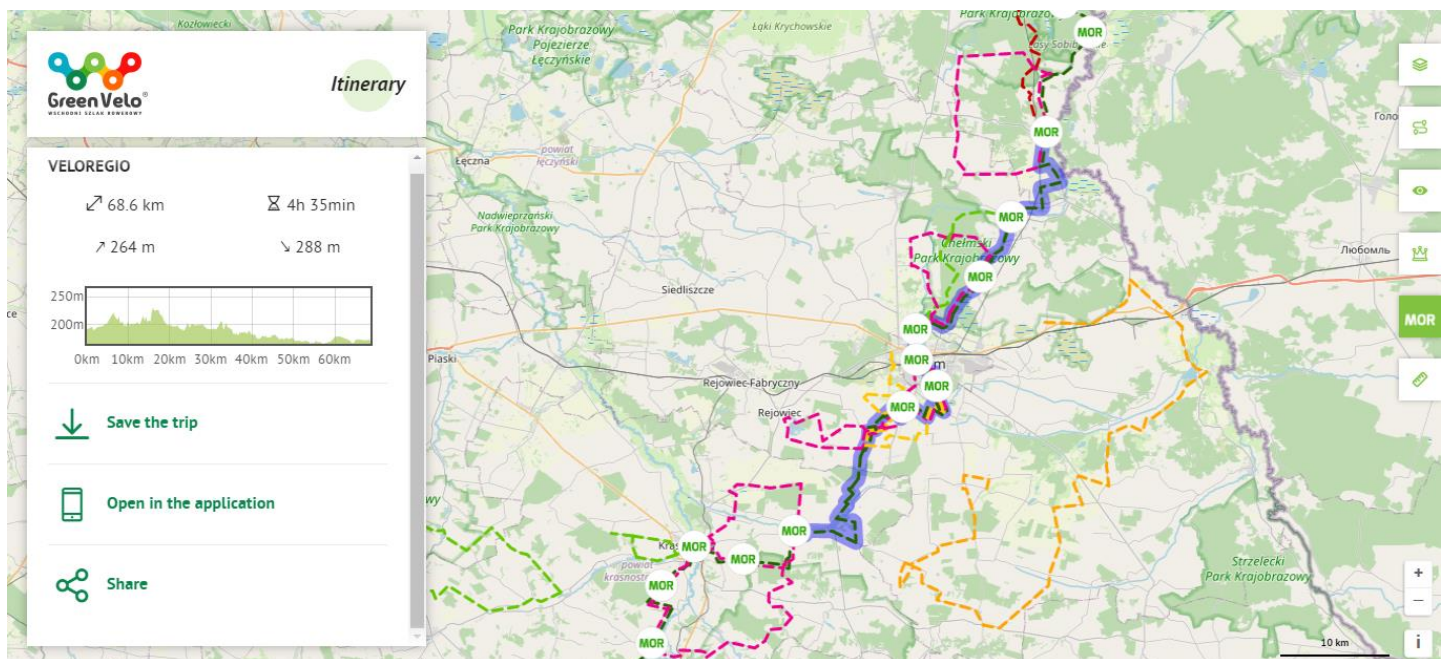


Abbildung 36: der Green Velo-Routenplaner im Betrieb
Quelle: <https://greenvelo.pl/en/map>

Weitere Informationen zum Best-Practice-Beispiel:

Präsentation über das Projekt im Rahmen des Online-Workshops des Projekts Interreg Europe EU CYCLE: https://youtu.be/kbd6Th_d6Ik?t=140

Kurzes Promotionsvideo über das Best-Practice-Beispiel: <https://www.youtube.com/channel/UCohi-kGOnLquvYaApAL-KuA/playlists>

4.7. Zusammenfassung

Die Route Green Velo ist in vielerlei Hinsicht ein Beispiel mit Vorbildfunktion:

- sie verfügt über eine gute Infrastruktur,
- ihre Gestaltung erfolgte aufgrund einer umfassenden Zusammenarbeit,
- fahrradfreundliche Dienstleistungen/Dienstleister haben oberste Priorität,
- sie kann eine ausreichende Dichte an Fahrrad-Service-Points aufweisen,
- auch auf die Attraktionen entlang der Route wird ein besonderes Augenmerk gelegt,
- es wurde herausragend viel für Promotion ausgegeben.

Somit ist eine außerordentlich lange, gut ausgestattete, an Dienstleistungen und Sehenswürdigkeiten reiche, benutzerfreundliche Route durch mehrere Woiwodschaften entstanden, die auch schnell Beliebtheit erlangte.

5. Eurovelo 6 – Donauradweg (Danube Cycle Path)

5.1. Allgemeine Einleitung

Der Donauradweg im Herzen Europas ist eine der bekanntesten und beliebtesten Radrouten unserer Zeit und führt entlang einer der längsten Flüsse unseres Kontinents vom Schwarzwald bis zum Schwarzen Meer. Es lohnt sich diese Route unter die Lupe zu nehmen, wenn man ein Best-Practice-Beispiel sucht, bei dem Branding kaum, aber die Dienstleister eine umso wichtigere Rolle spielen. Die Route ist mit der internationalen Radroute Eurovelo 6 eng verbunden, die von Frankreich, von dem Atlantik startet und durch Deutschland ganz bis zum Gebiet des Donaudeltas führt, und damit haben die zwei Routen vom Schwarzwald in Deutschland die gleiche Trasse.

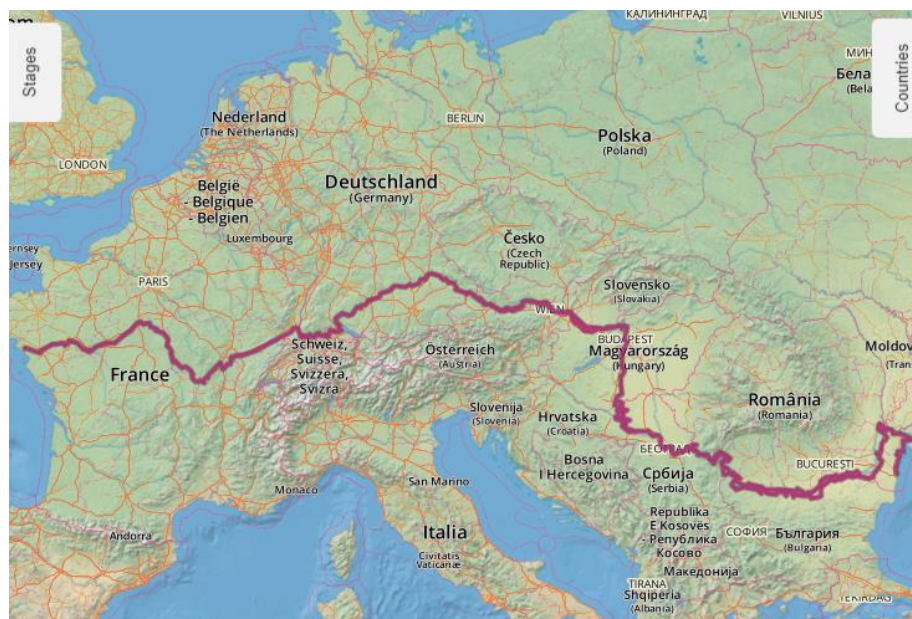


Abbildung 37: Die Trasse der Radroute Eurovelo 6. Quelle: <https://en.eurovelo.com/ev6>

In Europa ist heutzutage der Donauradweg eine der beliebtesten Routen, die hunderttausende Besucher von Jahr zu Jahr anlockt, und das ist auch kein Wunder, denn sie ist nicht nur an Elementen des kulturellen Erbes, sondern auch an Naturwerten sehr reich. Aufgrund ihrer natürlichen Gegebenheiten kann die Route von jedem leicht bewältigt werden, sowohl in Gruppen als auch mit der Familie oder sogar individuell.

5.2. Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse

Die mehr als 2.000 Kilometer lange Route verfügt über kein gemeinsames Destinationsmanagement, daher sind die typischerweise regionalen Tourismus- Destinationsmanagement-Organisationen und die Regionen entlang der Donau für den Unterhalt, die Verwaltung und die Promotion der Radroute verantwortlich. Neuinvestitionen (z.B. ergänzende Radinfrastruktur - z.B. Rastplätze oder Beschilderung -, Reparatur von Straßenbelägen) werden typischerweise mithilfe nationaler oder gemeinschaftlicher Kofinanzierung umgesetzt, und als Eigentümer kann der Partner des jeweiligen Projekts bzw. die jeweilige Region betrachtet werden. Interessanterweise wurde keine spezielle Marke erarbeitet, die Bezeichnung „Danube Cycle Path“ wird typischerweise von größeren Touranbietern angewendet, aber das „Produkt“ verfügt über kein eigenes Logo und Design. Als transnationales Netzwerkelement und „Marke“ steht die Eurovelo 6 unter der Schirmherrschaft des Europäischen

Radfahrer-Verbands (European Cyclists' Federation). Bei Eurovelo 6 ist es ausschließlich in Frankreich, entlang der Loire, möglich, einen Abschnitt zu buchen, während entlang der Donau kann man nur die von verschiedenen Touranbietern angebotenen Pakete finden oder als Individualtouristen zum Radabenteuer aufbrechen.

5.3. Qualität der Routen

Hinsichtlich Straßenqualität verfügt der Donauradweg über eine der besten infrastrukturellen Grundlagen in Europa, dies gilt insbesondere für die Strecke zwischen Passau und Wien (zahlreiche Rastplätze, gute Beschilderung, ergänzende Dienstleistungen, ausgebaute Radwege an beiden Ufern der Donau auf beinahe der gesamten österreichischen Strecke), und auf der Strecke von Wien über Budapest nach Beograd, durch das Eiserne Tor bis zum Schwarzen Meer (dem Gebiet des Donaudeltas) kann die Straßenbelagqualität der ausgewiesenen Trasse als genügend bewertet werden. Die Route von der Donauquelle bis zum Donaudelta wurde gemäß der Methode der European Certification Standards¹⁹ einer komplexen und umfassenden Qualifikation unterzogen und dabei die Qualität, die Breite und sonstige Eigenschaften des Straßenbelags geprüft. Dieses Dokument kann als Grundlage für spätere infrastrukturelle Entwicklungen dienen.

5.4. Attraktionen

Hinsichtlich Attraktionen kann die Route als außerordentlich reich betrachtet werden: neben zahlreichen Elementen des kulturellen Erbes verleiht dem Radweg eine zusätzliche Facette, dass er durch mehrere UNESCO-geschützte Kulturlandschaften (nördliche Gebiete des Neusiedler Sees, Wachau und Umgebung) und Naturschutzgebiete führt.

Das Donau-Quellgebiet (Donaueschingen), die wunderschöne Stadt Ulm und die Altstadt von Passau sind nur einige von den Sehenswürdigkeiten in Deutschland, während in Österreich man die Städte Linz (Europas Kulturhauptstadt 2009), Enns (die älteste Stadt Österreichs) und Wien bzw. die zahlreichen bedeutenden Attraktionen, wie zum Beispiel Stift Melk, die Schlägener Schlinge oder die Kulturlandschaft Wachau.



*Abbildung 38: Die Schlägener Schlinge, ein Mäander der Donau
Quelle: <https://www.donau-radweg.info/schloegener-schlinge>*

¹⁹ Eine vom Europäischen Radfahrer-Verband (ECF) ausgearbeitete Methode

Nach der Berührung von Bratislava, der Region Kleine Schüttinsel, Győr, Budapest und Beograd erreicht man das Gebiet des Eisernen Tores, und dann entlang der bulgarisch-rumänischen Grenze wo dank der Hydrodynamik des Flusses am Schwarzen Meer eine ganz eigenartige und eigenständige Biosphäre entstanden ist.



Abbildungen 39-40: Die Kleine Schüttinsel²⁰ und das Donaudelta²¹

Darüber hinaus können zahlreiche bedeutende Elemente des kulturellen Erbes entlang der Route mit dem Römischen Reich in Verbindung gesetzt werden, denn die Donau bildete einst einen natürlichen Abschnitt des Limes, d.h. der Reichsgrenze, darum sind bis heute die Überreste zahlreicher Wachtürme und Militärlager im Gebiet zu finden. In Österreich befindet sich eine Radroute, die ausdrücklich auf das römische Erbe entlang der Donau aufgebaut wurde (Romans Cycle Trail²²).

5.5. Dienstleister

Das radtouristische Produkt bietet im Herzen Europas einmalige touristische Möglichkeiten und kann seit Jahren, seit Jahrzehnten, als eine erfolgreiche Radroute betrachtet werden. Darum können die entlang der Radroute ausgebauten Dienstleistungen als zuverlässig und radfahrerfreundlich betrachtet werden bzw. die Mobilität zwischen den einzelnen Destinationen wird auch durch nachhaltige Verkehrsmittel unterstützt. Die Dienstleister vertrauen dem radtouristischen Produkt und dem damit verbundenen Radverkehr: in den Monaten Juli und August kommen etwa 600.000 Radtouristen in das Gebiet Wachau. Es werden zahlreiche Dienstleistungen angeboten bzw. diese Dienstleister verfügen in vielen Fällen auch über eine radfahrerfreundliche Zertifizierung. Es gibt auch ein Vorteilskartensystem, das System der Donau Card, die die teilnehmenden Dienstleistungen zusammenfasst und verschiedene Vergünstigungen (z.B. bei Eintrittskarten) bietet.

5.6. Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen

Der Donauradweg kann aus der Sicht von jeder Zielgruppe als eine ideale radtouristische Destination betrachtet werden, weil die Route aufgrund der geografischen Gegebenheiten von jedem leicht bewältigt werden kann: Individualtouristen, Gruppen und Familien, beinahe jede Altersgruppe von Jung bis Alt hat diese Radroute gerne. Deshalb bedarf das Produkt einer unterschiedlichen Vermarktung, aber die Radroute kann grundsätzlich als ein Paradies für selbstorganisierte Touristen angesehen werden: sehr viele Dienstleistungen und gedruckte Infomaterialien sind zugänglich, und

²⁰ Quelle: Szigetköz Turizmusáért Egyesület [Naturschutzverein Szigetköz]

²¹ Quelle: <https://www.frissujsag.ro/ion-munteanut-nevezte-ki-a-miniszterelnok-a-duna-delta-kormanyzojava>

²² <https://www.radtouren.at/en/cycling-tour/roman-cycle-trail/>

auch im Internet helfen zahlreiche Quellen der Orientierung bzw. auch mehrere touristische Infopoints sind erreichbar. Auch mehr Websites erstellen Informationen²³ für jene, die für sich ein Raderlebnis buchen möchte bzw. viele Tourismusdienstleister (Incoming-Partner) organisieren Erlebnistouren entlang der Donau. Die fertiggestellten Applikationen, die alle Ansprüche zufriedenstellen, sind auf den bereits bekannten Mobile App-Portalen zu finden (Eurovelo 6 application).

5.7. Zusammenfassung

Bei Eurovelo 6 handelt es sich um eine traditionelle Radgegend, darum steht den Radtouristen neben einer gut ausgebauten Infrastruktur auch ein äußerst kompetentes Dienstleister-Netzwerk zur Verfügung. Deshalb kann auf eine Unterstützung durch Branding verzichtet werden. Das bedeutet allerdings nicht, dass die Route über kein Marketing und keine entsprechende Vermarktung verfügt. Ganz im Gegenteil, zahlreiche Marketinginstrumente unterstützen den Besuch der Route, die von den Touristen zum Großteil individuell befahren wird, aber es werden auch verschiedene Buchungsmöglichkeiten geboten. Es gibt kein einheitliches Marketing, aber das kann von einer 2.000 Kilometer langen Route wahrscheinlich auch nicht erwartet werden. Es kann von Nutzen sein, bei Radwegentwicklungen das Engagement der Dienstleister als Beispiel aufzuzeigen, denn das könnte der Schlüssel zum Erfolg sein.

²³ <https://www.danube-cycle-path.com/>
<https://www.donau.com/en/the-danube-in-lower-austria/outings-activities/exercise/danube-cycle-path/>
<https://www.eurobike.at/en/cycle-paths/danube-cycle-path>

6. Amazon of Europe Bike Trail

6.1. Allgemeine Beschreibung

Die Amazon of Europe Bike Trail ist eine insgesamt 1.260 km lange internationale Fernradroute, die im Rahmen des Transnationalen Kooperationsprogrammes Donauraum, in der Zusammenarbeit von 15 Partnern²⁴, zwischen 2018 und 2021 ins Leben gerufen. Die Route liefert ein hervorragendes Beispiel für komplex durchdachte länderübergreifende projektmäßige Entwicklungen, die ein klares, naturnahes und benutzerfreundliches Produkt zum Ergebnis haben.

Auf ungarischer Seite bestand die Partnerschaft aus der Nyugat-Pannon Nonprofit Kft., der Nationalpark-Direktion Balaton-Oberland und der Stiftung Unternehmenszentrum Komitat Somogy, die im Projekt für die Gestaltung der ungarischen Routenstrecke verantwortlich waren, und als assoziierte Partner wirkten im Projekt die Hauptabteilung für Fahrradkoordination des Ministeriums für Innovation und Technologie, das Regierungskommissariat „Aktives Ungarn“ und die Selbstverwaltung des Komitates Zala mit.

Der Grundgedanke hinter dem Projekt war die Schaffung eines online buchbaren, internationalen und mehrfach nachhaltigen Tourismusprodukts, das auf die verantwortliche Präsentation der Naturwerte der aus gewisser Hinsicht als unberührt geltenden Flusslandschaft der Mur, Drau und zum Teil der Donau mit einer außergewöhnlichen Biodiversität ausgerichtet ist. Die Region galt in dem letzten Jahrzehnt als Zielgebiet zahlreicher Initiativen und EU-geförderter Projekte²⁵, und die Bezeichnung „Amazonas Europas“ wurde immer allgemeiner verwendet. Ein langgehegter Wunsch, ein langfristiges Ziel war, entlang der drei Flüsse den ersten Fünf-Länder-Biosphärenpark der Welt zu gründen, der die Schutzgebiete der Region vereint. Dazu ist es auch im Herbst 2021 gekommen, als der Zwischenstaatliche Rat des UNESCO Programms „Mensch und Biosphäre“, das Internationale Koordinationskomitee die Gründung anerkannte. Man kann somit sagen, dass die Radroute Amazon of Europe durch das Gebiet des Grenzüberschreitenden UNESCO-Biosphärenparks Mur-Drau-Donau (TBR MDD) führt.

Die Ausweisung der Radroute erfolgte entlang der Mur, der Drau und zum Teil der Donau und aufgrund einer angenommenen gemeinsamen Methodik in einer Gesamtlänge von 1.260 km auf beiden Ufern der genannten Flüsse, von Mureck in Österreich bis nach Mohács in Ungarn, was schließlich eine 553 km lange Nordroute und eine 707 km lange Südroute als Ergebnis hatte. Davon führen mehr als 340 km, als Teil der Nordroute, auf dem Gebiet Ungarns. Die Route wurde zur Unterstützung der Orientierung der Radfahrer vollständig beschildert, und es wurden zahlreiche Informationstafeln mit Informationen über die bedeutendsten Sehenswürdigkeiten sowie überdachte Rastplätze, die den Radtouristen Erholung oder an einem spektakulären Punkt Entspannung bieten, entlang der Route aufgestellt. An vielen dieser Orte wurden auch mit Werkzeugen ausgestattete Fahrrad-Reparaturstände aufgestellt, mit deren Hilfe erforderlichenfalls einfache Reparaturen am Fahrrad durchgeführt werden können.

²⁴ Als assoziierte Partner trugen weitere 10 Organisationen, unter ihnen zahlreiche Ministerien, zur Umsetzung bei.

²⁵ Coop MDD, LifelineMDD – Transnationales Kooperationsprogramm Donauraum

Im Interesse der Online-Buchbarkeit wurde die Route in sog. Tagesabschnitte aufgeteilt, die in einem Tag mühelos bewältigt werden können. Es gibt es insgesamt 27 Tagesabschnitte, 11 davon auf der Nordroute und 16 auf der Südroute, diese können als buchbare Einheiten angesehen werden. Ein Tagesabschnitt liegt zwischen zwei „Abschnittspunkten“, in der Regel bieten diese Orte den Radtouristen eine ausreichende Übernachtungsmöglichkeit. Bei jedem Abschnitt war es nötig, die Beherbergungsbetriebe und die sog. Mobilitätsanbieter einzubeziehen, die den Radtouristen, die das Produkt kaufen (online buchen), Unterkunft, Gepäcktransfer, Hol- und Bringdienst und erforderlichenfalls Bergung gewährleisten. Des Weiteren mussten die zur Online-Buchung erforderlichen organisatorischen Grundlagen und die geeignete IT-Infrastruktur geschaffen werden. Mit Sitz in Slowenien wurde das offizielle Buchungszentrum der Route (AoE BT Booking Center) gegründet, das für die Verwaltung der eintreffenden Buchungen, die Kontakthaltung mit den Kunden sowie den einbezogenen Dienstleistern verantwortlich ist, und das Buchungssystem wurde auf der Grundlage bereits bestehenden und buchbaren Routen erarbeitet.

Ein wichtiges innovatives Segment des radtouristischen Produkts ist das sog. *Inwertsetzungskonzept*, das mit der Kapitalisierung der lokalen natürlichen und kulturellen Werte zur Entwicklung der von der Radroute durchzogenen Region beiträgt. Im Rahmen des Inwertsetzungskonzepts wird ein bestimmter Teil der Einnahmen aus den Buchungen durch die Finanzierung von regionalen Naturschutzinitiativen wieder angewendet und damit zur Erhaltung der Werte des Biosphärenparks und sämtlicher Gebiete mit unterschiedlichen Schutzniveaus in der Region beigetragen. Das spiegelt sich auch in der praktischen Umsetzung des Routenmottos „Cycling for Nature“, weil die Touristen in der Region damit die Gewissheit haben können, dass in einem gewissen Ausmaß auch sie selber zur Erhaltung von Naturwerten, die sie mit ihrem Fahrrad durchqueren oder besuchen, beitragen.

6.2. Organisatorischer Hintergrund - Planung und Funktion, Eigentumsverhältnisse

Neben der Ausweisung der Radroute und der Erarbeitung des darauf aufbauenden online buchbaren Tourismusprodukts (Einbeziehung von Dienstleistern, Gestaltung des Online-Buchungssystems) musste auch dem Unterhalt und der Gewährleistung der Betriebsbedingungen Aufmerksamkeit geschenkt werden. Der langfristige Betrieb über die Projektlaufzeit hinaus basiert auf ein aus wirtschaftlicher und ökologischer Sicht nachhaltiges Geschäftsmodell und dazu war die Schaffung eines entsprechenden, gut funktionierenden organisatorischen Hintergrunds erforderlich. Die Entwicklung der Struktur war auch kurzfristig von Relevanz, weil die Umsetzung zahlreicher Projektelemente (z.B. die Einbeziehung von Dienstleistern) auch während der Projektlaufzeit damit direkt verbunden war.

Die Schaffung des organisatorischen Hintergrunds erfolgte als Ergebnis eines Vorgangs, während dessen gegenüber den ursprünglichen Vorstellungen er sich ständig weiterentwickelte und mehrmals Veränderungen durchmachte, wobei die Fundamente der Struktur unverändert blieben. Demnach sind die als Dachorganisation fungierende und auf die Gesamtheit der Region „Amazonas Europas“ fokussierende Organisation mit strategischem Ansatz sowie eine Organisation, die die Radroute operativ betreibt, die zwei Grundpfeiler.

(1) *AoE Bike Trail Destination Development Organization*

(2) *AoE Bike Trail Booking Center Booking Center*

(1) Die *AoE Bike Trail Destination Development Organization* ist eine regionale Entwicklungsorganisation mit dem Fokus auf eine transnationale Region, deren langfristiges Ziel in der Förderung besteht, dass die Region „Amazonas Europas“ zu einer verantwortungsvollen grünen Destination werden kann. Und das bedeutet nicht nur das Management und die Entwicklung der Radroute, sondern auch das Management und die Entwicklung der mit der Region verbundenen weiteren Tourismusprodukte²⁶. Diese Organisation umfasst den Teil der Projektpartnerschaft, der sich am Betrieb und dem Unterhalt beteiligt, aber die Möglichkeit für den Beitritt steht für jede öffentliche oder private Einrichtung offen, die sich mit den Zielen der Organisation identifizieren können und sich an der gemeinsamen Arbeit beteiligen wollen.

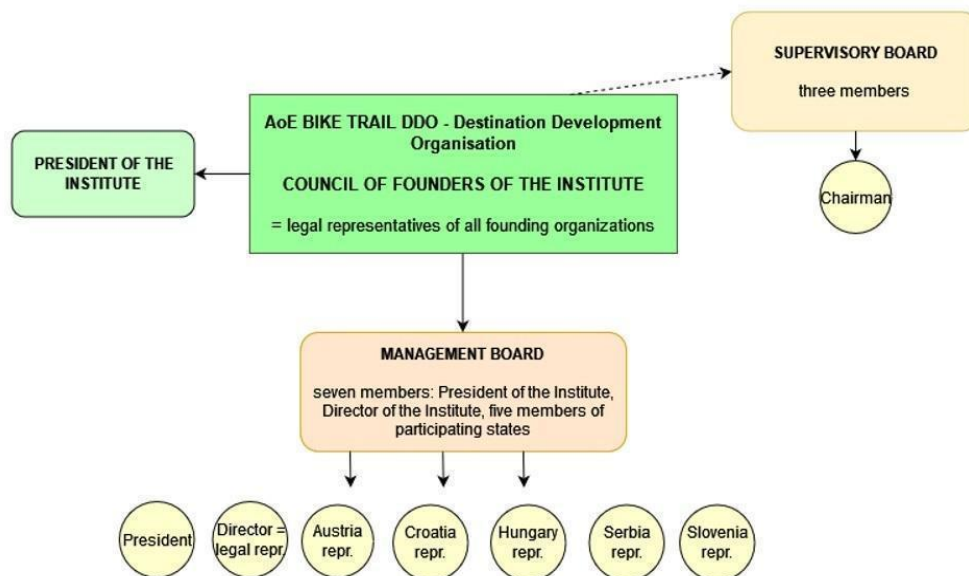


Abbildung 41: Die Struktur der regionalen Entwicklungsorganisation Amazon of Europe
Quelle: Projektdokumente von Amazon of Europe

Die Entwicklungsorganisation funktioniert als private Einrichtung auf gemeinnütziger Basis und die erzielten Einnahmen werden für die Entwicklung und das Management der Destination verwendet. Die obige Abbildung veranschaulicht ihre Struktur: bezüglich strategischer Entscheidungen sind in seinem Verwaltungsrat (Management Board) neben dem Vorsitzenden und dem Direktor alle fünf Länder vertreten und der Stiftungsrat (Council of Founders) besteht aus den Rechtsvertretern der Gründungsorganisationen. Die regionale Entwicklungsorganisation zählt bezüglich jeder Frage über die Radroute als Entscheidungsgremium bzw. besitzt sämtliche Rechte im Zusammenhang mit der Amazon of Europe Bike Trail als Marke. Insgesamt gehören die folgenden Aufgaben in ihren Zuständigkeitsbereich bezüglich der Radroute:

- strategische strategische Entscheidungsfindung
- Markenmanagement

²⁶ Während des im Rahmen des Transnationalen Kooperationsprogrammes Donauraum umgesetzten Projekts „Amazing AoE - Responsible Green Destination Amazon of Europa“ werden weitere drei internationale Tourismusprodukte im Zusammenhang mit der Region bestimmt.

- Produktweiterentwicklung
- Kommunikation und Marketing
- Unterhalt (Unterhalt der Infrastrukturelemente und auch die Aufrechterhaltung der technischen und personellen Anforderungen der Online-Buchbarkeit)
- Gewährleistung der Verwirklichung des Inwertsetzungskonzepts

(2) Die *AoE Bike Trail Booking Center* ist das offizielle Buchungszentrum der Radroute, die für die Wahrnehmung der operativen Aufgaben im Zusammenhang mit dem alltäglichen Betrieb der Route zuständig ist und praktisch als Reiseveranstalter fungiert.

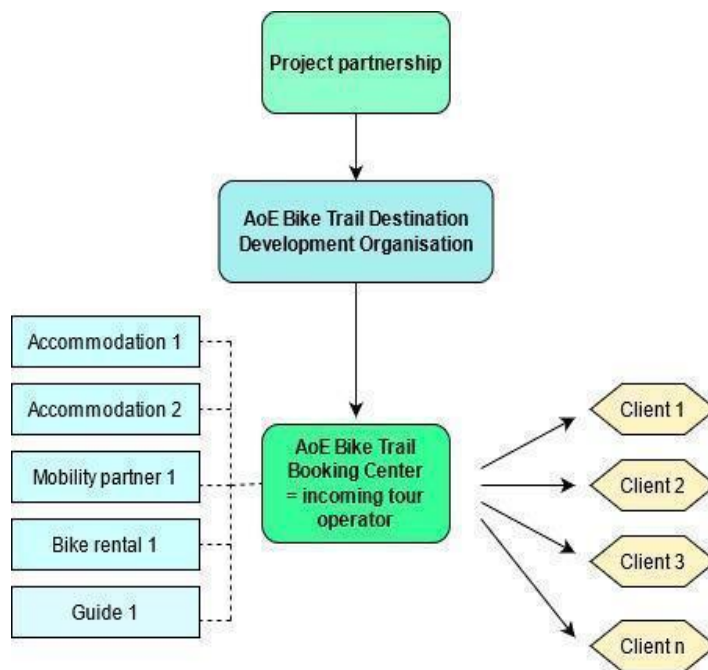


Abbildung 42: Die Struktur des Buchungszentrums Amazon of Europe Bike Trail
Quelle: Projektdokumente von Amazon of Europe

Die sich beteiligenden Dienstleister treten mit dem Buchungszentrum in eine vertragliche Beziehung und das Buchungszentrum führt die Kommunikation mit den Partner-Beherbergungsbetrieben, den Partner-Mobilitätsanbietern und sonstigen Partner-Dienstleistern und jegliche Sachbearbeitung im Zusammenhang mit operativen Aufgaben durch. Das gleiche gilt für die Kommunikation und die Kontaktpflege mit den Kunden. Zu seinem Zuständigkeitsbereich gehören auch die Buchungs- und Vermarktungsmanagement und es verwaltet das Buchungssystem und beschäftigt sich mit den eingegangenen Anfragen bzw. managet die bereits eingetroffenen Buchungen. Zusätzlich ist es berechtigt sämtliche Befugnisse wahrnehmen, die ihm von der regionalen Entwicklungsorganisation übertragen werden. Diese können die Bereiche der Kommunikation und Marketing oder Produktentwicklung sein. Die durch das Buchungszentrum buchenden Kunden zahlen nicht direkt den einzelnen Dienstleistern, sondern dem Buchungszentrum, das das Produkt vermarktet, und dann werden Auszahlungen vertragsgemäß vom Buchungszentrum an die Dienstleister durchgeführt.

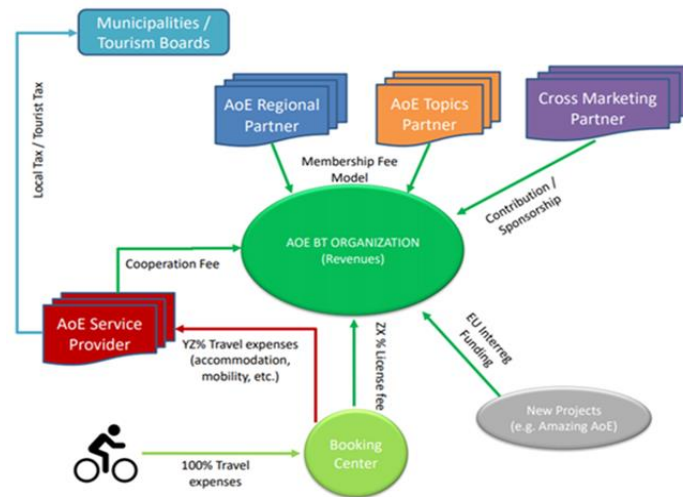


Abbildung 43: Einnahmen im System vom Amazon of Europe Bike Trail
 Quelle: Projektdokumente von Amazon of Europe Bike Trail

Für die Markennutzung zahlt das Buchungszentrum eine *Lizenzgebühr* an die regionale Entwicklungsorganisation, die, wie in der obigen Abbildung dargestellt wird, aus verschiedenen Quellen zusätzliche Einnahmen hat. Solche Einnahmen sind die von Mitgliederorganisationen gezahlten *Mitgliedsbeiträge* sowie die von den Dienstleistern eingehende *Kooperationsgebühr*, aber Einnahmen können auch aufgrund anderer Projekte im System gutgeschrieben werden.

Der Systembeitritt der Dienstleister kann auf drei verschiedenen Ebenen erfolgen. Die engste Form der Kooperation ist der Status *Partner von Amazon of Europe Bike Trail Booking Center*, bei dem die Grundlage der Kooperation ein Vertrag zwischen den Dienstleistern und dem offiziellen Buchungszentrum der Route ist. Bei Beherbergungsbetrieben bedeutet das die Erfüllung relevanter Kriterien bzw. die Gewährleistung von Zimmern, die über das Buchungszentrum vermarktet werden, für die Route. Diese Unterkünfte werden auf der Buchungsoberfläche integriert und die buchenden Kunden werden die Zimmer dieser Unterkunftspartner in Anspruch nehmen. Sie werden kostenfrei auf der offiziellen Webseite sowie in jedem Werbefolder im Zusammenhang mit der Route angezeigt. Die Partner auf der zweiten Ebene sind sogenannte *Partner von Amazon of Europe Bike Trail*, bei denen eine Kooperationsvereinbarung zwischen dem Buchungszentrum und dem jeweiligen Dienstleister abgeschlossen wird. Bei Beherbergungsbetrieben auf dieser Ebene gibt es keine für die Route angebotenen/reservierten Zimmer, so kommt es zu keiner direkten Vermarktung über das Buchungssystem. Können Verbraucheransprüche im jeweiligen Gebiet zum jeweiligen Zeitpunkt durch das Angebot der Beherbergungsbetriebe im obersten Bereich der Pyramide nicht befriedigt werden, so wird das Buchungszentrum bei den Partnern auf der zweiten Ebene nachfragen. Auch die Dienstleister auf dieser Ebene erfüllen die Qualitätskriterien, sie werden jedoch auf der Webseite und sonstigen Werbeoberflächen und in Foldern nur entgegen einer Marketinggebühr angezeigt.²⁷ Unter bestimmten Umständen können auch die Akteure auf der dritten Ebene von der Route profitieren, und zwar als „blinde Passagiere“, die die Qualitätsanforderungen des Buchungszentrums nicht erfüllen müssen und im Gegenzug dafür auf keiner Oberfläche und in keinen Werbefoldern angezeigt werden.

²⁷ In der Anfangsphase wird bei den Partnern der zweiten Ebene von der Zahlung der Marketinggebühr verzichtet.

Sie werden erst dann angesprochen, wenn es auf den ersten zwei Ebenen der Pyramide kein Dienstleister zur Verfügung steht oder die dortige Kapazität sich als ungenügend erweist.

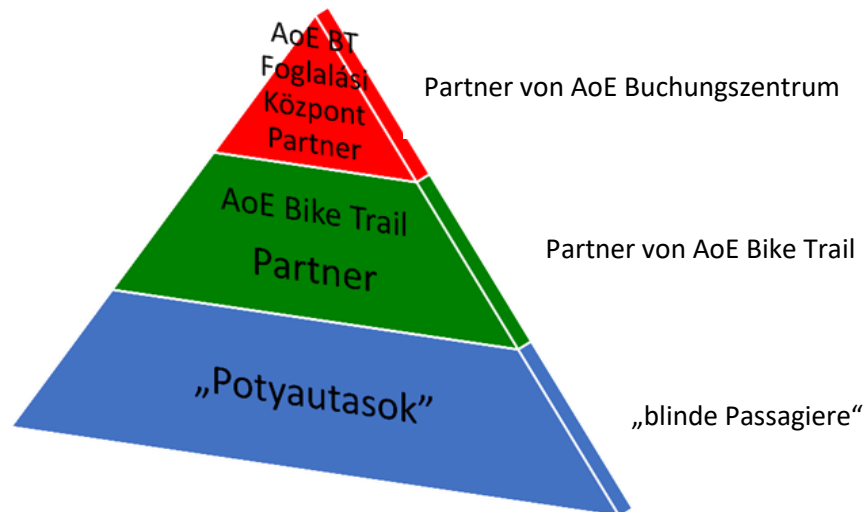


Abbildung 44: Die einzelnen Ebenen der dem Amazon of Europe Bike Trail beitretenden Dienstleister
Quelle: Projektdokumente von Amazon of Europe Bike Trail

Eigentumsverhältnisse, Unterhalt

Als Inhaber von Amazon of Europe Bike Trail als Marke kann die Organisation für Destinationsentwicklung angesehen werden: in seinem Eigentum stehen sämtliche Rechte im Zusammenhang mit den verschiedenen visuellen und nichtvisuellen Elementen der Markenidentität, einschließlich des Markennamens, des Logos und der verwendeten Slogans und Mottos. Die Eigentumsverhältnisse der benutzten Wege zeigt ein unterschiedliches Bild: der Großteil der Route besteht aus öffentlichen Verkehrswegen im staatlichen Eigentum und in der Verwaltung der Straßenverwaltung bzw. aus Gemeindewegen. In zahlreichen Regionen wurden Forststraßen in Anspruch genommen, darum müssen auch die betroffenen Forstwirtschafte erwähnt werden. Zudem kommt es häufig vor, dass bestimmte Routenabschnitte auf Hochwasserschutzdämmen führen, die von den zuständigen Wasserwirtschaftsbehörden verwaltet werden, aber im Eigentum des Staates oder der jeweiligen Gemeinde stehen. Wege im Eigentum von Privatpersonen wurden so gut wie überhaupt nicht einbezogen. Die entlang der Route aufgestellten Infrastrukturelemente gingen in das Eigentum der jeweiligen regionalen koordinierenden Organisation, die diese aufstellte, über. In bestimmten Fällen wurden die Infrastrukturelemente (Informationstafeln, Reparaturstände oder Ladestationen) vom Eigentümer (nämlich vom Projektpartner) zur Nutzung der Eigentümer der betroffenen Grundstücke (meistens Gemeindegewerkschaften) überlassen.

Der Unterhalt der Route kann auf mehreren Ebenen interpretiert werden und umfasst Folgendes:

- (1) die physische Instandhaltung der benutzten Wege, die Gewährleistung deren Befahrbarkeit mit dem Fahrrad
- (2) der Unterhalt der entlang der Route aufgestellten Infrastrukturelemente

(3) der Unterhalt des Online-Buchungssystems, einschließlich aller Bestandteile

Die Wahrnehmung aller erwähnten drei Aufgaben ist zur Erhaltung der Funktionalität und der Qualität der Route erforderlich und diese gehören in den Zuständigkeitsbereich des Eigentümers der Route, der Organisation für Destinationsentwicklung Amazon of Europe.

Die vollumfängliche Wahrnehmung dieser Aufgaben kann aufgrund deren Art sowie der vorstehend beschriebenen Eigentumsverhältnisse von der Organisation alleine, ohne die Einbeziehung weiterer Organisationen, nicht gesichert werden. Die **kontinuierliche Überwachung und Monitoring der Routenqualität** sind aus der Sicht des Unterhalts eine fundamentale Notwendigkeit und können auf zweierlei Weise erfolgen: Einerseits auf direkte Weise, in der Form einer regelmäßigen Begehung, wofür die Qualifizierungstabellen, die über jeden Abschnitt aufgrund der Qualität bei der Routenausweisung erstellt wurden, als nützliche Grundlage dienen können. Mit der Verwendung dieser Tabellen können bei der Begehung sowohl die positiven als auch die negativen Veränderungen gut verfolgt und dokumentiert bzw. auch die problematischsten Abschnitte bestimmt werden. Die zweite - indirekte - Weise des Monitorings ist der Eingang der Rückmeldungen von den die Route benutzenden Radtouristen, auf deren Grundlage die kritischen, reparaturbedürftigen Abschnitte gut identifiziert werden können. Die Instandhaltung des physischen Zustands der Route, die Reparatur der eventuellen Mängel der Radwegoberfläche liegt außerhalb der Zuständigkeit der regionalen Entwicklungsorganisation und erfordert gleichzeitig eine Kooperation mit den Eigentümern und Verwaltern der Wege, aus denen die Route besteht, die diese Art von Maßnahmen durchführen können. Da diese Wege, Wegabschnitte nicht nur vom Radlerpublikum der Amazon of Europe Bike Trail benutzt werden, ist die entsprechende Instandhaltung ein gemeinsames Interesse, darum lässt sich auf die Effektivität der Kooperation hoffen. Hinsichtlich der Länge der Route kann die Rolle regionaler Akteure im Vorgang der Qualitätskontrolle als entscheidend wichtig angesehen werden.

Das kontinuierliche Monitoring der entlang der Route aufgestellten Infrastrukturelemente (Wegweiser, Infotafeln, Rastplätze, Reparaturständer) ist von ähnlicher Wichtigkeit. Diese Elemente können beschädigt oder verschoben und daher auch in ihrer Funktion beeinträchtigt sein. Der Verlust, die Verschiebung oder die Beschädigung von Wegweisern kann die Orientierung der Radtouristen ernsthaft negativ beeinflussen, darum ist es nach Möglichkeit einmal in der Saison während der Begehung zu überprüfen, aber auch hier kann man sich auf die Rückmeldungen von Radtouristen verlassen. Die Koordinaten der Aufstellungsorte sämtlicher Tafeln und Infrastrukturelemente entlang der Route, die das Überwachungsverfahren erleichtern können, stehen zur Verfügung.

Aus finanzieller Hinsicht ist die Funktion des Systems, einschließlich des Unterhalts der Route, im idealen Fall selbsterhaltend, ohne externe Quellen gesichert, und die aus verschiedenen Quellen stammenden Einnahmen der regionalen Entwicklungsorganisation decken sämtliche Kosten ab. Damit können die Ausgaben für den Austausch von Wegweisern, die Reparaturen im Zusammenhang mit Infrastrukturelementen und den Unterhalt des Buchungssystems gedeckt werden. Das gleiche gilt für die als Fixkosten anfallenden Ausgaben im Zusammenhang mit den Lohn- und Gehaltskosten des vom Buchungszentrum beschäftigten Personalstands. Dem ist hinzuzufügen, dass wegen den vermeintlich niedrigen Einnahmen aus dem Verkauf von Produkten in den Anfangsjahren können zur Deckung der Ausgaben, einschließlich der Ausgaben im Zusammenhang mit dem Unterhalt, entweder höhere Einnahmen aus anderen Quellen oder gegebenenfalls die Einbeziehung externer Quellen notwendig sein.

Die Marke Amazon of Europe Bike Trail

Die Marke verfügt über die folgende Vision:

„Der Amazon of Europe Bike Trail ist der bekannteste buchbare Fernradweg in Europa und ermöglicht verantwortungsbewusste Reisen, bei denen man einzigartige Flusslandschaften entlang der Mur, Drau und Donau entdecken kann.“

Die Mission der Marke besteht darin, die auf dem einzigartigen 5-Länder-UNESCO-Biosphärenpark Mur-Drau-Donau basiert, ist es, mit dem Amazon of Europe Bike Trail neue Perspektiven für eine nachhaltige Entwicklung der dortigen Flusslandschaft zu eröffnen, indem wir verantwortungsvollen Tourismus mit dem Schutz der Natur verbinden:

- erstklassige Raderlebnisse mit klar definierten Beiträgen zum Naturschutz im Rahmen des Inwertsetzungskonzepts
- Pionierarbeit für eine ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Entwicklung
- Einbeziehung und Befähigung lokaler Gemeinden, ihre Umwelt zu schätzen und sich für deren Erhalt einzusetzen, und Unterstützung bei der Schaffung eines nachhaltigen Geschäftsmodells für den Tourismus
- Erhaltung der Werte der Landschaft sowie die Schaffung der Grundlagen einer nachhaltigen Entwicklung



Abbildung 45: Das Logo von Amazon of Europe Bike Trail
Quelle: www.aeobiketrail.com

Markenslogan: „Radle für die Natur“ („Cycle for nature“)

Die kurze Einleitung des Produkts lautet wie folgt: „Entdecke den „Amazonas Europas“ auf dem Rad entlang der Flüsse Mur, Drau und Donau.“ (“Discover Amazon of Europe by cycling along Mura, Drava and Danube.”)

Es ist daher offensichtlich, dass das Produkt über folgende Stichworte und Schlagworte verfügt:

1. Entdecke (discover)
2. Erlebe (experience)
3. Radle für die Natur (cycle for nature)

Die visuelle Welt der Marke wurde auch bei den im Rahmen des Projekts aufgestellten Infotafeln und Wegweisern sichtbar und erkennbar platziert.

Besuchermanagement-Konzept

Wie bereits in der Einleitung des Kapitels dargestellt wurde, spielen die Natur und die Vermittelbarkeit von Naturwerten im Projekt Amazon of Europe Bike Trail eine außerordentlich wichtige Rolle. Der UNESCO- Biosphärenpark Mur-Drau-Donau ist das erste und bislang der einzige Biosphärenpark, der Naturschutzgebiete von 5 Ländern umfasst. Biosphärenparks verfügen über eine herausragende Biodiversität und sind Teil des globalen UNESCO-Netzwerks „Mensch und Biosphäre“. Das Ziel des Netzwerks besteht darin, die menschliche Lebensqualität zu verbessern und Güter gerechter in der Weise zu verteilen, dass es gleichzeitig die natürlichen und künstlichen Ökosysteme schützt und dadurch zur Geltung innovativer Aspekte der Wirtschaftsentwicklung so beiträgt, dass diese aus gesellschaftlicher, ökologischer und kultureller Sicht im Einklang stehen. Der UNESCO- Biosphärenpark Mur-Drau-Donau besteht aus etwa 300.000 Hektar Kern- und Pufferzone bzw. beinahe 700.000 Hektar Übergangszone.

Future Transboundary UNESCO Biosphere Reserve „Mura-Drava-Danube“ (TBR MDD)



Abbildung 46: Das Gebiet und die Zonierung Einteilung des 5-Länder-UNESCO- Biosphärenparks Mur-Drau-Donau²⁸
Quelle: <https://www.wwfadria.org/>

Im Zusammenhang mit der Route wurde ein sog. Besuchermanagementkonzept erarbeitet. In diesem Konzept wurden innerhalb des Naturschutzgebietes die besonders empfindlichen Gebiete, in denen aus Sicht des Naturschutzes - wegen der Minimierung menschlicher Einwirkungen - der Aufenthalt von Touristen nicht, nur deren Durchfahrt, empfehlenswert ist. Ebenfalls definiert wurden auch solche Gebiete, in denen, unter bestimmten Voraussetzungen, der Aufenthalt für Touristen gestattet ist. Die Grundlage dafür bildete die Erhebung der ökologischen Empfindlichkeit der gesamten Fläche, und es konnte aufgrund des Empfindlichkeitsniveaus des jeweiligen Gebietes entschieden werden, in welche Kategorie es aus der Sicht des Besuchermanagements eingestuft wird.

²⁸ 1. Kernzone (dunkelstes Grün), 2. Pufferzone, 3. Übergangszone (hellstes Grün)

Die Methodik berücksichtigt im Wesentlichen die Einstufung der Naturschutzgebiete, die territoriale Einteilung der Biosphäre (Kernzone, Übergangszone, Pufferzone), die Entfernung von Ortsgebieten bzw. vom Straßennetz. Vor diesem Hintergrund wurde das Gebiet des Biosphärenparks in 5 Kategorien eingeteilt:

Ökologische Empfindlichkeit	km ²	Anteil am Projektgebiet
Fläche mit sehr geringer ökologischen Empfindlichkeit	5.102	24,54%
Fläche mit geringer ökologischen Empfindlichkeit	2.326	11,19%
Fläche mit mittlerer ökologischen Empfindlichkeit	8.771	42,19%
Fläche mit hoher ökologischen Empfindlichkeit	2.373	11,42%
Fläche mit sehr hoher ökologischen Empfindlichkeit	2.216	10,66%
Insgesamt	20.778	100%

Abbildung 47: Die ökologische Empfindlichkeit der Gebiete entlang der Amazon of Europe Bike Trail
Quelle: Projektdokumente von Amazon of Europe Bike Trail

Daran anschließend wurden die sog. Naturgebiete (nature areas) bzw. die Orte mit punktförmiger Lage festgelegt, an denen die Sensibilisierung der Touristen, die Vorstellung der Naturgebiete optimalerweise erfolgt: die Besuchergebiete (visitor area) und die sog. Haltestellen oder Stop-Overs.

Naturgebiete erstrecken sich praktisch auf die gesamte Fläche der Gebiete mit hoher ökologischen Empfindlichkeit, Sümpfe, Auenwälder, Wiesen und die unmittelbare Uferstrecke von Flussufern, die als streng geschützte Gebiete gelten.

Besuchergebiete befinden sind typischerweise an leicht zugänglichen und erreichbaren Orten (z.B. Besucherzentren, Restaurants, Cafés, usw.), die als beliebte Orte sowohl unter den Touristen als auch für die lokale Bevölkerung gelten. Diese Gebiete befinden sich in der Regel auf Flächen mit geringer oder mittlerer ökologischen Empfindlichkeit. Das Ziel von Besuchergebieten liegt darin, Touristen hierher zu lenken, damit sie hier Zeit verbringen und ihnen hier die Werte der Naturschutzgebiete vorgestellt werden können und sie sich nicht in wirklich empfindliche Gebiete verirren, die damit vor eventuellen schädlichen menschlichen Einwirkungen geschützt werden können.

Haltestellen (stop-overs) sind ebenfalls leicht zugänglich und erreichbar, liegen aber an an weniger frequentierten Orten, als Besuchergebiete. Diese kommen typischerweise in ökologisch empfindlichen Bereichen vor und bieten eine hervorragende Aussicht und die Erreichbarkeit der Flüsse und können daher zu den beliebtesten Zielpunkten der Touristen werden. Im Rahmen des Projektes wurden insgesamt 72 Besuchergebiete und 224 „Haltestellen“ festgelegt.

Für diese drei Gebiete wurden auch die Maßnahmen festgelegt, deren Durchführung die langfristige Erhaltung und den langfristigen Schutz der Naturschutzgebiete sichert.

6.3. Qualität der Routen

Die Nord- und Südroute miteingerechnet umfasst die Radroute Amazon of Europe Radwege von einer Gesamtlänge von 1.260 km und führt von seinem Startpunkt (Mureck, Österreich) bis zu seinem

Endpunkt (Mohács, Ungarn) kontinuierlich, ohne Unterbrechung und Abstecher, immer in die gleiche Richtung entlang der Flüsse und lenkt die Radtouristen von einem Zwischenstopp zum anderen. Das kann als die Stammroute, Hauptroute der Radroute Amazon of Europe angesehen werden.

Einen weiteren Teil der Route bildet die 241 km lange Ergänzungsrouten („detour“, die solche Abstecher, Schlingen oder sackgassenähnliche Elemente sind, die nicht Teil der Hauptroute sein können, weil diese die Kontinuität und die Gleichmäßigkeit der Hauptroute naturgemäß unterbrechen würden. Diese Wege führen zu Orten oder durch Gebiete, die thematisch zur Trasse passen und deren Integration als gerechtfertigt angesehen werden kann. Typische Beispiele dafür sind die Aussichtspunkte, weil die Zufahrtsstrecken in den meisten Fällen sackgassenähnlich sind, die von den Radtouristen hin- und zurück bewältigt werden müssen. Zusammen mit den Ergänzungsrouten beträgt die Gesamtlänge der Radroute Amazon of Europe 1.500 km.

	Die Länge der Hauptroute	Die Länge der Ergänzungsrouten
Insgesamt	1.260 km	241 km
<i>Davon Straßen mit befestigter Fläche</i>	<i>910 km</i>	<i>143 km</i>
AoE BT Nordroute	553 km	86 km
<i>Davon Straßen mit befestigter Fläche</i>	<i>445 km</i>	<i>67 km</i>
AoE BT Südroute	707 km	155 km
<i>Davon Straßen mit befestigter Fläche</i>	<i>465 km</i>	<i>76 km</i>

Abbildung 48: Grundlegende Daten im Zusammenhang mit der Länge von Amazon of Europe Bike Trail
Quelle: Projektdokumente von Amazon of Europe Bike Trail²⁹

Trotz ihrer großen Länge kann die Route hinsichtlich ihrer physischen und sonstigen Eigenschaften als gut ermittelt erachtet werden. Auf der Grundlage der Begehung erstellte der für die Ausweisung verantwortliche Regionale Koordinator in der Phase der Streckenplanung eine ausführliche Qualitätsbeschreibung³⁰, die Folgendes enthält:

²⁹ „Amazon of Europe Bike Trail – Report on route implementation“

³⁰ Die aktualisierte Version der vollumfänglichen Ergebnisse der Erhebungen bezüglich jedes einzelnen Tagesabschnitts findet man in dem Dokument „Amazon of Europe Bike Trail – Report on route implementation“ über das Umsetzungskonzept

- den Start- und Endpunkt zur Identifizierung des jeweiligen Unterabschnitts³¹
- die Länge des jeweiligen Unterabschnitts
- die Art des Weges: öffentliche Straße, Forststraße, Fuß- und Radweg, Radweg, Radfahrstreifen, usw.
- den Straßenbelag des Streckenabschnitts: Asphalt, Kies, unbefestigter Weg, usw.
- die Straßennummer der öffentlichen Straße, im Falle einer öffentlichen Straße
- die Verkehrsdaten für den Streckenabschnitt (falls relevant und vorhanden)
- die Qualität des Streckenabschnitts auf einer Skala von 1 bis 3 (gut, mittelmäßig, schlecht)

	Start point	End point	Length	Type of road	Type of the surface	Road no.	Traffic (AADT)	Quality
MAIN ROUTE								
N3/17	Muraszemenye (Aligvár major), road nr. 7538 crossing	Muraszemenye (Aligvár major, north crossing)	0,58 km	moderate traffic public road	asphalt	7538	1949	***
N3/18	Muraszemenye (Aligvár major, north crossing)	Kiscsehi road crossing (south)	4,00 km	low traffic public road	asphalt	7541	513	*

Abbildung 49: Ausschnitt aus der Qualitätsbewertung des 3. Abschnitts der Nordroute
Quelle: Projektdokumente von Amazon of Europe Bike Trail³²

Die Beschreibung der Qualität erfolgt pro Unterabschnitt, jeder Abschnitt verfügt über eine eindeutige Kennung, deren erste Feld die Kennung des Tagesabschnitts enthält und das zweite Feld steht für die laufende Nummer des Unterabschnitts, beginnend von West nach Ost auf dem Abschnitt (z.B. N3/18: Unterabschnitt Nr. 18 des nördlichen 3. Abschnitts innerhalb der Tagesabschnitts, siehe die erste Spalte der Tabelle). Das Maß der Gliederung eines Tagesabschnitts in Unterabschnitte wird von der Homogenität/Heterogenität des Abschnitts bestimmt. Ändert sich der Parameter eines von der Route verwendeten Radwegenetzelements (Art des Weges, Verkehrsaufkommen, Qualität des Weges), wird es als neuer Unterabschnitt in die Tabelle aufgenommen. Der jährliche durchschnittliche tägliche Verkehr wurde (in AADT³³) angegeben, der Jahresdurchschnitt des täglichen Gesamtverkehrs an einem bestimmten Querschnitt in beide Richtungen.

Im Zusammenhang mit der Radroute Amazon of Europe kann man sagen, dass hier zum Großteil Wege mit befestigter Oberfläche, asphaltierte Wege benutzt werden, die 70% der Gesamtlänge der Route, d.h. unter Berücksichtigung der Ergänzungsrouten insgesamt mehr als 1.050 km ausmachen. Die übrigen etwa 450 km sind folglich unbefestigte Wege. Es ist festzuhalten, dass unbefestigte Wege bei Ergänzungsrouten viel öfter vorkommen, weil der Großteil der Wege, die zu den Flussufern oder unmittelbar durch Überschwemmungsgebiete führen, über keine befestigte Oberfläche verfügt. Auf der Hauptroute können die Touristen meistens auf asphaltierten Straßen radeln, als Ausnahme gelten die Gebiete, wo die Radroute auf Hochwasserschutzdämmen führt, weil der Großteil dieser nicht asphaltiert ist. So kann es in einigen Fällen, vor allem bei der Südroute, vorkommen, dass beinahe 50% (oder über 50%) eines Tagesabschnitts auf Kieswegen, Rasenwegen oder Feldwegen hinterlegt werden

³¹ In den meisten Fällen mit Koordinaten zur Erleichterung der Identifizierung

³² „Amazon of Europe Bike Trail – Report on route implementation“

³³ Annual Average Daily Traffic

muss. Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass auch Straßen mit unbefestigter Oberfläche gut mit dem Fahrrad befahrbar sein können, diese sind aber in hohem Maße den Witterungen ausgesetzt, wodurch sich die Fahrzeit erhöht, und dass sich nicht alle Fahrräder dafür eignen. Darum ist es ratsam, die Radtouristen darüber im Voraus unbedingt zu informieren.

Die überwiegende Mehrheit der benutzten Wege sind öffentlichen Straßen mit geringem oder mittlerem Verkehrsaufkommen bzw. Gemeindestraßen. Wo Radwegenetzelemente (Radfahrstreifen, Radweg, getrennter oder gemeinsamer Rad und Fußweg) vorhanden sind, bilden auch diese einen Teil der Route, machen jedoch nur einen unwesentlichen Teil der Gesamtlänge aus. In geringerem Maße wurden auch Forststraßen einbezogen, die Benutzung von Hochwasserschutzdämmen in wasserwirtschaftlicher Verwaltung kann jedoch als bedeutend bewertet werden. Die meisten davon befinden sich auf dem kroatischen Abschnitt, aber die Dämme bilden auch in Ungarn zwischen Letenye und Molnári, zwischen Drávatamási und Szaporca sowie in der Nähe von Mohács bzw. in Serbien und in geringerem Maße in Slowenien einen Teil der Route. Ausdrücklich aus der Sicht des Tourismus steht in Kroatien die Möglichkeit der Asphaltierung von Hochwasserschutzdämmen auf der Tagesordnung, und in Serbien gibt es von der Radroute Amazon of Europe benutzte Hochwasserschutzdämme, die voraussichtlich im Laufe von 2022 asphaltiert wird.

Auf der Grundlage von Begehungen liefern die während der Routenausweisung über sämtliche Abschnitte der Radroute erstellten und während der Umsetzung aktualisierten Tabellen über die Routenqualität insgesamt, trotz geringer Mängel (vor allem Verkehrsdaten sind bei einigen Regionen einiger Länder unvollständig), ein gut brauchbares und umfassendes Bild über die Qualitätsmerkmale der Route. Aufgrund dieser lassen sich die Teile der Route, die aus einem Grund schwächer oder mangelhaft sind, d.h. die späteren potentiellen Auslösepunkte eindeutig definieren.

Ausstattung, Beschilderungsgrad

Bis Ende 2021 wurde die Route in voller Länge beschildert und auch verschiedene Infrastrukturelemente wurden in den fünf Ländern aufgestellt, das Ergebnis dieser Maßnahmen kann wie folgt in Zahlen ausgedrückt werden:

- mehr als 1.700 Stück Wegweiser
- 37 Stück großformatige Informationstafeln
- 23 Stück kleinformatige Informationstafeln
- 17 Stück überdachte Rastplätze
- 50 Stück weitere Elemente (17 Stück Fahrrad-Reparaturständer, 26 Stück Radständer, 4 Stück Solarbänke, 2 Stück Solarlampen, 1 Stück E-Bike-Ladesäule)

Wegweiser



*Abbildung 50: Amazon of Europe Bike Trail-Radwegweiser in Ungarn (links), in Kroatien (Mitte) und in Serbien (rechts)
Quelle: Projektdokumente von Amazon of Europe Bike Trail*

Die Ausstattung der Route mit Wegweisern erfolgte in beide Richtungen und dabei wurden mehr als 1.700 Stück Wegweiser aufgestellt. Diese Zahl stimmt jedoch mit der Anzahl der Beschilderungsorte nicht überein, weil an einem wurden gegebenenfalls mehrere Tafeln aufgestellt. An der Beschilderung beteiligten sich fünf Länder und die aufgestellten Tafeln mussten die Normen und Anforderungen des jeweiligen Landes bezüglich der Beschilderung von Radrouten vereinbar sein, was gleichzeitig eine Abstimmung mit den zuständigen Ministerien erforderlich machte. Diese Vorgaben bestimmen die Maße, weitere technische Parameter, inhaltliche Elemente der Tafeln bzw. die Anforderungen bezüglich ihrer Aufstellung³⁴. Da diese Anforderungen inhaltlich in jedem Land verschieden sind, wurden die Tafeln in insgesamt fünf verschiedenen Farben, Designs und Maßen aufgestellt, aber sie alle tragen in jedem Fall die visuellen Elemente der einheitlichen Marke, so auch das Logo der Radroute Amazon of Europe Bike Trail. Wie auf den Bildern ersichtlich ist, steht die Bezeichnung der Route in Österreich auch in Schriftform auf den Tafeln, während in den anderen vier Ländern darauf nur das Logo hindeutet. In Slowenien gibt es auch QR-Codes auf den Tafeln, die die Orientierung der Radfahrer mit weiteren Informationen unterstützen, und in Ungarn und in Kroatien werden auch die relevanten Elementnummern des Stammnetzwerks sowie die Nummer der EuroVelo-Route angezeigt. Die Tafeln auf der kürzeren österreichischen Strecke sind kleiner und zeigen nur die Fahrtrichtung ohne Entfernungsangaben an, denn die bestehenden, früher aufgestellten Tafeln diese Informationen in vielen Fällen bereits beinhalten. In Slowenien wurden ebenfalls kleinere Wegweiser aufgestellt, aber auf diesen ist der Name der jeweiligen nachfolgenden Gemeinde auf der Route angezeigt. Während der Beschilderung wurden in Serbien jedoch keine großen, sondern nur kleine Wegweiser aufgestellt, auf denen sowohl die Ortsnamen in lateinischer und kyrillischer Schrift als auch die Entfernungsangaben angezeigt sind. Auch Wegweiser mit ungarischen und kroatischen Ortsnamen und Entfernungsangaben sowie kleine Tafeln mit Richtungsangabe angewendet.

Zwei Elemente der in den einzelnen Ländern unterschiedlich ausgeführten Beschilderung sollten hervorgehoben werden: die konsequente Aufstellung der Wegweiser und die ständige Präsenz der visuellen Markenelemente. Diese sollen gewährleisten, dass die Route vom Anfang bis zum Ende verfolgbar ist und darauf sich die Radfahrer sogar ohne fremde Hilfe orientieren können.

Aus der Sicht des Unterhalts und des Routenmanagements ist es wichtig hervorzuheben, dass jeder Ort der aufgestellten Tafeln, mit den zugeordneten Koordinaten, zur Verfügung steht, und diese Datenbank bietet die Möglichkeit zur Integration in Geoinformatik-Systeme und zur Datenvisualisierung. Des Weiteren kann es wesentlich zur Organisation der verbundenen Unterhaltstätigkeit sowie der eventuellen Änderungen in der Zukunft beitragen.

³⁴ Im Falle Ungarns: die Publizitätsrichtlinien des Programms „Bejárható Magyarország“ [Ungarn zum Entdecken]“



Abbildung 51: Wegweiser von Amazon of Europe Bike Trail in den betroffenen fünf Ländern - von links oben: Österreich, Slowenien, Kroatien, Ungarn, Serbien.
 Quelle: Projektdokumente von Amazon of Europe Bike Trail

Informationstafeln

Neben den Wegweisern wurden entlang der 1.260 langen Route insgesamt 60 Informationstafeln in zwei verschiedenen Maßen/Typen aufgestellt, davon 37 sind großformatige und 23 kleinformatige Tafeln. Bezüglich der Aufstellung von Informationstafeln gab es keine Regelung auf nationaler Ebene, so konnten diese ohne Beschränkung und gemäß den Vorstellungen des jeweiligen Regionalen Koordinators angewendet werden. Auf Projektebene wurde eine einzige Erwartung formuliert: an jedem Abschnittspunkt musste je eine große Informationstafel aufgestellt werden, die technisch gesehen bei jedem Abschnitt als exakte Start- und Endpunkte fungieren, die aufgrund der räumlichen Präsenz der Tafeln den Radfahrern auch angezeigt werden. Die Info-Wände der großformatigen Informationstafeln an den Abschnittspunkten wurden in einheitlicher Form und mit einheitlichem Inhalt erstellt. Jede Tafel enthält die Karte des jeweiligen Abschnitts, damit sind sie auch aus der Sicht der Orientierung der Radfahrer relevant, aber sie spielen in erster Linie im Bereich der Informationsübermittlung und der Auskunft über den jeweiligen Abschnitt eine wichtige Rolle. Auf den Karten werden neben dem aktuellen auch der darauffolgende Abschnitt und der Ort und die Beschreibung von je 6 hervorgehobenen Attraktionen entlang des Abschnitts angezeigt. Darüber hinaus befinden sich die Projekt- und Abschnittsbeschreibung, die Übersichtskarte der gesamten Route, die Erreichbarkeiten der Infopunkte entlang des Abschnitts auf einer Info-Wand. Jede Information wird in zwei Sprachen angezeigt, davon eine ist konstant, Englisch, während die andere die des Landes ist, in dem die Tafel aufgestellt wurde.



Abbildungen 52-53: Eine großformatige Informationstafel in Kroatien (rechts) und der Inhalt der Info-Wand (links)
Quelle: Projektdokumente von Amazon of Europe Bike Trail

Die physische Umsetzung der Tafel als Träger der Info-Wände erfolgte gemäß des im Rahmen des Projekts erstellten einheitlichen Designs, das die technische Spezifikation der Tafeln ausführlich beinhaltet, beginnend von den Parametern über technische Lösungen bis hin zu den anzuwendenden Materialien. Das Ziel bestand darin, dass diese Elemente soweit wie möglich mit einem einheitlichen Design erstellt und damit unabhängig vom jeweiligen Land und Ort überall erkennbar werden, und dass die Radtouristen sie bei deren Anblick mit der Amazon of Europe Bike Trail assoziieren. Diese Erwartung konnte grundsätzlich erfüllt werden, aber die lokalen Möglichkeiten und Bedürfnisse als Grundfaktoren mussten berücksichtigt werden. Dazu zählen die geringe Zahl der Unternehmen, die zur Produktion von Infotafeln fähig sind, bzw. deren technologische Möglichkeiten, was das Endergebnis der Ausführung grundsätzlich festlegte. In bestimmten Fällen mussten auf Wunsch der Ortschaften mit Infotafeln, wegen der Frage der Konformität mit dem Gemeindeimage oder aus praktischen Gründen, individuelle Lösungen, die vom einheitlichen Design einigermaßen abweichen, angewendet werden. Der Unterschied wird vor allem in der äußeren Erscheinung der lasergeschnittenen Platten mit der „Amazon of Europe“ Inschrift und deren Platzierung auf der Tafel eindeutig, sowie darin, ob auch Bänke aufgestellt wurden oder nicht.

Auch bei der äußeren Erscheinung der kleinformatischen Tafeln galt die gemeinsame visuelle Identität als maßgebend, bezüglich ihrer Zahl und des Inhalts der Info-wände wurden auf Projektebene keine Erwartungen gegenüber den Projektpartnern formuliert, darüber haben die für die einzelnen Abschnitte zuständigen Regionalen Koordinatoren im eigenen Wirkungsbereich entschieden. Die Tafeln dieser Art wurden vor allem dann eingesetzt, wenn man über einen Ort bzw. eine Attraktion zusätzliche Informationen angeben wollte, das aber auf den großen Infotafeln an den Abschnittspunkten wegen Platzmangel nicht möglich war.

An den Info-Wänden stehen je eine Beschreibung und eine Fotodokumentation über das jeweilige Gebiet bzw. die jeweilige Attraktion und in gewissen Komitaten wurden auch Kartenausschnitte angezeigt.

Hinsichtlich darauf, dass der Einsatz von Informationstafeln, abgesehen von den an den Abschnittspunkten aufgestellten großformatigen Tafeln, optional war, kann ihre territoriale Verteilung nicht als gleichmäßig betrachtet werden.

6.4. Attraktionen

Die Radroute Amazon of Europe fördert das Radfahren in der und für die Natur und führt entlang der Flüsse Mur und Drau bzw. auf einer kurzen Strecke entlang der Donau, und berührt an vielen Stellen das Gebiet des neu gegründeten 5-Länder-UNESCO- Biosphärenparks. Die Gewährleistung eines naturnahen Erlebnisses ist daher eine der wichtigsten Versprechungen, womit die Marke die Radtouristen ansprechen kann, und die Bestandteile davon sollten nicht in einer punktförmigen Attraktion gesucht werden, sondern werden vielmehr durch die Zeit auf zwei Rädern in einer Region, in einer Landschaft gesichert. Neben dem Radgenuss bedeutet die Entdeckung und das Erleben ästhetischer und anderer Werte das wahre Erlebnis, was sich im Anblick von Flüssen, Seen, Auenwäldern oder im Blick von einem Aussichtspunkt oder in der Interaktion mit der Flora und Fauna dieser Gebiete verkörpern kann. Und diese lassen sich schwer als punktförmige Attraktionen definieren, aber das Projekt hatte im Interesse der besseren Darstellung einer Region das Konzept, dass bei jedem Tagesabschnitt je 6 sogenannte „*Must-See-Punkte*“ festgelegt werden sollten, die hervorgehobene Attraktionen sind, die der für den jeweiligen Abschnitt zuständige Regionale Koordinator im Zusammenhang mit dem Gebiet betonen will und wo es sich für Radfahrer lohnt, anzuhalten. Die Auswahl der auch auf der Website, den Informationstafeln und in den Foldern der Route angegebenen sechs Punkte war das Ergebnis einer Selektion, in den meisten Gebieten hätte eine viel größere Zahl von Sehenswürdigkeiten in Frage kommen können. Unter den ausgewählten Attraktionen gibt es nicht nur natürliche Werte, sondern auch welche mit gesellschaftlich-kulturellem Charakter. Obwohl die Route stark auf die Natur und mit besonderem Schwerpunkt auf den Biosphärenpark fokussiert, Biosphärenreservate sind per definitionem Modellregionen für ein Miteinander von Mensch und Natur³⁵, darum sind gesellschaftlich-kulturelle Attraktionen können ebenfalls Teil der Routenthematik werden. Eines der Auswahlkriterien war, dass sich die Attraktionen unmittelbar an der Route befinden und von der Hauptroute oder den Ergänzungsrouten berührt werden müssen.



Abbildungen 54-55: Der Kopački rit in Kroatien (links; Quelle: Nature Park Kopački rit), Baumwipfelpfad in Kaszó (rechts; Quelle: kaszo.kornyeke.hu)

Die Ausweisung von je 6 punktförmigen Attraktionen pro Abschnitt sichert die relativ gleichmäßige Verteilung der Sehenswürdigkeiten, die im Abstand von durchschnittlich 8 bis 10 km entlang der Hauptroute aufeinander folgen. Die Punkte sind auch aus der Sicht des Besuchermanagements relevant, denn diese Orte werden mit größerer Wahrscheinlichkeit von den Besuchern priorisiert behandelt bzw. aufgesucht und sie würden dort potentiell mehr Zeit verbringen. Der Durchschnitt von

³⁵ <https://en.unesco.org/biosphere/about>

sechs Schauplätzen, sechs Haltestellen pro Tagesabschnitt kann als optimal und als in ein Tagesprogramm für Radtouristen realistisch integrierbar betrachtet werden.

Bei der Trassenausweisung mussten nach Möglichkeit bei jedem Abschnitt mindestens zwei Schauplätze festgesetzt werden, von denen man Aussicht auf den jeweiligen Fluss als Themenschwerpunkt haben kann. Darum können auch diese Punkte, jedoch nicht im klassischen, als eine Art Attraktion verstanden werden, der Radfahrer kann an diesen Stellen Halt machen und den Anblick des Flusses genießen.

Insgesamt wurden also der Route mehr als 150 Sehenswürdigkeiten als „*Must-See-Punkte*“ angeschlossen. Die Mehrheit dieser Attraktionen sind **Naturattraktionen**, die all die Schauplätze umfassen, bei denen aufgrund ihrer Unberührtheit die Landschaft selbst die Attraktion ist: Aussichtspunkte mit Blick auf den Fluss, insbesondere auf Zusammenflusspunkte von Flüssen³⁶, geschützte Naturgebiete, Seen, Altarme, Kiesinsel und verschiedene geomorphologischen Formationen entlang der Flüsse. Diese umfassen auch die Punkte, bei denen es um Attraktionen mit einem Naturschwerpunkt, ergänzt durch ein gebautes anthropogenes Element, handelt. Hierher gehören Wassermühlen, Fähren, Besucherzentren von Nationalparks und sonstigen Schutzgebieten, Ökotourismuszentren, verschiedene Lehrpfade, Vogelbeobachtungstürme oder Aussichtstürme entlang der Route. Es gibt Schauplätze, die ein Treffen mit bestimmten Akteuren der regionalen Tierwelt versprechen (Störche - Velika Polana; Wasserbüffel – Szécsisziget). In gewisser Hinsicht gehören auch die Thermal- und Heilbäder hierher, die vor allem entlang ungarischer Abschnitte (Lenti, Sellye, Nagyatád, Barcs, Harkány), aber auch in Slowenien und Kroatien betont wurden.

Zwar in geringem Anteil, aber dazu zählen auch die **gesellschaftlich-kulturellen Attraktionen**, die zur breiteren Darstellung der jeweiligen Region beitragen. In dieser Kategorie wurden dem Angebot mehrere Sehenswürdigkeiten zugeordnet, beginnend von den verschiedenen Elementen des bebauten Erbes: Burgen und Schlösser, attraktive, traditionelle historische Ortszentren: (Bad Radkersburg, Osijek, Varaždin, Szentgyörgyvár), Kirche, (Radfahrer), Kirchen, (Radfahrer)-Brücken. Hierzu zählen Weinkeller als wichtiger Bestandteile von Weinbaugebieten als Kulturlandschaften. Darüber hinaus kamen in mehreren Regionen verschiedene Ausstellungen, Museen oder historische Gedenkstätten den ausgewählten Attraktionen hinzu und es gibt auch Beispiele dafür, dass Schmalspurbahnen oder verlassene Siedlungen am Flussufer als besuchenswerte Schauplätze definiert wurden. Es gab auch Fälle, als die Hervorhebung einer Stadt aufgrund ihres immateriellen Kulturerbes erfolgte³⁷.

Insgesamt lässt sich somit festhalten, dass die Route viele und vielfältige Sehenswürdigkeiten in sich integriert, womit sie den Besuchern die betroffenen Regionen präsentiert. Auf Grund des eigenen subjektiven Geschmacks kann diese Art der Vielfalt die Anziehungskraft der Route auf der Angebotsseite verstärken, weil ein breiteres Publikum Zugang zu den aufmerksamkeitserregenden Attraktionen findet. Die Definierung und die Hervorhebung von *Schlüsselattraktionen* und ihre Betonung in der Kommunikation sind ebenfalls wichtig, weil diese die Motoren der Route und der Marke sein können. So wie zum Beispiel im Falle der Radroute Amazon of Europe Bike Trail der Kopački rit beim Zusammenfluss der Drau und der Donau.

³⁶ Der Zusammenfluss der Mur und der Drau bei Órtilos und der Zusammenfluss der Drau und der Donau bei Osijek

³⁷ Mohács, die Stadt des Faschingsfests „Busójárás“

Sämtliche Sehenswürdigkeiten der Route mit Fotos, kurzer Beschreibung und Kartenmarkierung werden auf der Website der Amazon of Europe Bike Trail angezeigt und die relevanten Informationen sind auch auf den aufgestellten Informationstafeln zu finden.



Abbildungen 56-57: Die Festung und Altstadt von Osijek (Tvrđa) am Draaufer (links)³⁸, und eine Ausstellung im Zentrum der kroatischen naiven Kunst in Hlebine (rechts)³⁹. Quelle: www.outdooractive.com

6.5. Dienstleister

Die Einbindung der Stakeholder gilt bei jeder Route als wichtig, wird aber vor allem dann aufgewertet, wenn sich ein auf der Route aufbauendes Tourismusprodukt unter Marktbedingungen durchsetzen will. Genau dies ist bei der Radroute Amazon of Europe Bike Trail der Fall.

Da das Projekt auf einem großen Gebiet mit fünf Ländern, in mehreren Sprachen und mit zahlreichen Betroffenen umgesetzt wurde, konnte die Einbindung der Stakeholder auf territorialer Basis unter dem intensiven Engagement der Regionalen Koordinatoren am wirksamsten erfolgen.

Zur Einbeziehung der Betroffenen kam es auf mehreren Ebenen mit verschiedenen Ansätzen:

1. bezüglich der Umsetzung der thematischen Arbeitspakete - mit Schwerpunkt auf den Zeitraum der Projektabwicklung
2. in Verbindung mit dem Tourismusprodukt – ausgerichtet auf den Zeitraum nach dem Projekt

Während der Projektimplementierung versuchte jeder Regionale Koordinator die Stakeholder auf seinem Gebiet einzubeziehen, was in der Form von Workshops erfolgte. Bei den verschiedenen thematischen Arbeitspaketen kam es zur Abhaltung separater Workshops auf einem Gebiet, und obwohl es bei den Betroffenen zu Überschneidungen gekommen ist, waren die Zielgruppen nicht die gleichen. Im Rahmen des Projekt-Arbeitspakets mit Schwerpunkt Natur, das die Ausarbeitung des Besuchermanagementkonzepts zum Ziel hatte, wurden Nationalparks, die für die Verwaltung von Schutzgebieten zuständigen Behörden sowie die öffentlichen und privaten Organisationen im Bereich Natur- und Umweltschutz angesprochen. Der gleiche Kreis wurde auch während der im Zusammenhang mit dem Inwertsetzungskonzept veranstalteten Workshops einbezogen, mit dem Hauptziel, die ökologischen Initiativen zu definieren, die aus später zu generierenden Einnahmen unterstützt werden können. Hinsichtlich darauf, dass das Kapitalisierungsprogramm im engen

³⁸ Foto: Denis Despot

³⁹ Foto: Stadtmuseum Koprivnica

Zusammenhang mit dem funktionierenden Tourismusprodukt steht und seine Auswirkungen über den Zeitraum der Projektabwicklung hinausgehen, ist eine andere, längerfristige Kooperation mit dem Betroffenenkreis erforderlich. Die Workshops im Zusammenhang mit dem Arbeitspaket zur Routenplanung und der Festsetzung der Hauptattraktionen konnten einen breiteren Kreis erreichen, daran nahmen neben den vorstehend genannten Stakeholdern auch Raum- und Regionalentwicklungsorganisationen, Bürgermeister, Tourismusakteure, Vereine und sonstige Organisationen der Zivilgesellschaft Teil.

In der Anfangsphase des Projekts wurden Präsenz-Workshops abgehalten, nach Ausbruch der Pandemie Ausbruch Online-Workshops, die sich zwar weniger wirksam erwiesen haben, aber die grundlegenden Ziele nicht gefährdeten. Die Festlegung der Workshop-Thematik gehörte zur Zuständigkeit des für die Umsetzung des Arbeitspakets verantwortlichen Partners, genauso, wie die Zusammenfassung der Ergebnisse und Rückmeldungen sowie deren Aufnahme in die als Projektoutput geltenden Dokumente. Die Regionalen Koordinatoren beteiligten sich an der Organisation, der Mobilisierung und der Abwicklung.

Da das Hauptziel des Projekts in der Schaffung eines online buchbaren Radfahrer-Tourismusproduktes mit verschiedenen Dienstleistungen lag, war die Einbeziehung der Unternehmer für die Gewährleistung von Dienstleistungen eine unentbehrliche Voraussetzung. Dies bedeutete vor allem die Beherbergungsbetriebe, entlang der Route musste mindestens je eine Unterkunft pro Abschnittspunkt einbezogen und in das Online-Buchungssystem aufgenommen werden, um die Online-Buchbarkeit der Amazon of Europe Bike Trail auf der gesamten Länge der Route zu gewährleisten. Damit diese Dienstleistungen im Einklang mit dem Produktangebot stehen, wurden Qualitätskriterien ausgearbeitet, unter denen sowohl verbindliche als auch optionale Anforderungen gibt. Für Beherbergungsbetriebe bestehen folgende verbindliche Kriterien:

1. Empfang von Gästen für eine Nächtigung
2. Lage in einer Entfernung von höchstens 10 km zum Abschnittspunkt
3. Frühstück im Haus
4. Überdachter, abschließbare, gut zugängliche Möglichkeit zur Aufbewahrung der Fahrräder (falls nicht möglich, dann die Aufbewahrung des Fahrrads im Zimmer erlaubt)
5. Möglichkeit zum Trocknen der Kleidung des Radtouristen
6. Information über das nächstgelegene Fahrradservice
7. Informationen über Radtourmöglichkeiten in der Region - im Haus stehen Fahrradkarten, Radtourbeschreibungen, Toureninformationen und Werbematerialien zur Verfügung
8. Anzeige von Informationen über die Radtourmöglichkeiten der Region auf der Website des Beherbergungsbetriebs (falls eigene Website vorhanden)
9. Erreichbarkeit von lokalen und umliegenden Dienstleistern für Radfahrer (Tourenleiter, Radsportgeschäfte, usw.)

Die Einbeziehung von Dienstleister war gemäß Kapitel 6.2 auf drei Ebenen möglich. Die engste Form der Kooperation verkörpern die Partner im Vertragsverhältnis mit dem Amazon of Europe Bike Trail Booking Center. Diese Beherbergungsbetriebe bieten ein Zimmer/mehrere Zimmer für die Route an, das/die vom Buchungszentrum direkt vermarktet werden kann/können und unentgeltlich auf der Buchungsoberfläche, der offiziellen Webseite und in dem Werbefolder angezeigt wird/werden. Der Beitritt war aber auch ohne das Anbieten von Zimmern, aber mit der Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung, möglich. Diese Unterkünfte können potentiell dann Übernachtungen

durch die Route realisieren, wenn die im Vertragsverhältnis stehenden Unterkünfte im jeweiligen Gebiet zum jeweiligen Zeitpunkt keine freie Kapazität hat.

Neben Übernachtungsbetrieben war auch die Einbeziehung von Mobilitätsanbietern erforderlich, die ein Angebot für die vollständige Länge von 1.260 km der Route anbieten. Die Mobilitätsdienstleistungen umfassen Folgendes:

- Gepäcktransfer zwischen den Abschnittspunkten
- erforderlichenfalls (wetterbedingt oder aus technischen Gründen) die Bergung von Radtouristen
- bei Bedarf der Transport von Radfahrern und Fahrrädern zwischen Abschnittspunkten oder im Zusammenhang mit Ein-/Austrittspunkten (z.B. Bahnhöfe)
- am Ende einer Tour in Eigenregie Rücktransfer vom Endpunkt zum Startpunkt

Die Vorbereitung einer längerfristigen wirtschaftlichen Zusammenarbeit über die Projektlaufzeit hinaus verlangte einen vollständig anderen Ansatz. Inhalte mit gut entwickelten konkreten Vorstellungen und konkreten Zahlen und die Entwicklung einer klaren, ausreichend ambitionierten und gleichzeitig rationalen Vision waren dazu notwendig, das Vertrauen der Dienstleister und ihre Kooperationsbereitschaft zu gewinnen.

Die Möglichkeit eines Beitritts zum auf der Route basierenden Produkt steht für jeden Dienstleister offen, aber in zahlreichen Regionen haben die Regionalen Koordinatoren in Kenntnis der Angebotsseite Dienstleister ausgewählt/empfohlen, die den vorgesehenen Anforderungen am besten entsprechen würden. Die ausgewählten Dienstleister wurden einzeln, persönlich aufgesucht und konnten die Pläne und Vorstellung im Zusammenhang mit dem Betrieb der Route sowie die Bedingungen der Kooperation kennenlernen. An diesen Treffen nahmen der Leadpartner des Projekts, der Vertreter des gegründeten Buchungszentrums sowie der betroffene Regionale Koordinator teil. Letzten Endes trat ein Teil der aufgesuchten Dienstleister auf einer der Kooperationsebenen der Route bei, aber es gab auch einige, die sich anders entschieden haben, es ist jedoch insgesamt gelungen, so viele Dienstleister einzubeziehen, mit denen der Betrieb des Systems gewährleistet werden kann. Während des Betriebs der Route wird es im Interesse der Gewährleistung der Qualität der Route wichtig sein, die Dienstleister qualitativ zu überprüfen, die Rückmeldungen der Kunden zu verfolgen bzw. die potentiell einzubeziehenden neuen Kunden kontinuierlich zu suchen.

Die vertraglich gebundenen Dienstleister wurden in die Online-Buchungsoberfläche aufgenommen, bei ihrer Anzeige auf der Oberfläche www.bookyourtrail.com sind Außenfotos über die Unterkunft und Innenfotos vom angebotenen Zimmer zu sehen, zusammen mit Informationen über den Schauplatz, die Kategorie sowie die Ausstattung des Zimmers und der Unterkunft.

6.6. Vermarktung und Marketing, Zielgruppen, Erreichbarkeit von Informationen

Es ist empfehlenswert, die Verfügbarkeit der Informationen im Zusammenhang mit der Radroute Amazon of Europe Bike Trail in zwei Dimensionen zu untersuchen:

- die Verfügbarkeit und das Vorhandensein digitaler Informationsmaterialien
- Vorhandensein herkömmlicher gedruckten Informationen in der unmittelbaren Nähe der Radroute

Gedruckte Informationen und deren Verfügbarkeit

Heutzutage werden gedruckte Informationen gegenüber digitalen Inhalten immer mehr in den Hintergrund gedrängt, aber gedruckte Informationsinhalte haben noch gerade im Bereich des Aktivtourismus (insbesondere des Fahrradtourismus) eine Daseinsberechtigung. Der Vorteil der gedruckten Information liegt darin, dass diese jederzeit in die Hand genommen, gelesen und durchgeblättert werden können und beinhalten darüber hinaus alle wesentliche Informationen, als Nachteil kann jedoch genannt werden, dass sie einer Nachverfolgung und einer kontinuierlichen Inhaltsaktualisierung bedürfen.

Im Rahmen des Projekts Amazon of Europe Bike Trail wurde großer Wert (auch) auf die Erarbeitung von gedruckten Informationsinhalten gelegt. Sowohl der offizielle Folder als auch das Leaflet enthalten Informationen über die Route, aber diese beziehen sich vor allem auch das Projekt, die Partnerschaft und die Zielsetzungen. Es wurde jedoch ein Radreiseführer (Cycling Guide) in Handbuchformat erstellt, der in Druckform in erster Linie bei den mit dem Buchungszentrum im Vertragsverhältnis stehenden Beherbergungsbetrieben und Dienstleistern bzw. den lokalen Tourist-Info-Zentren zugänglich sind. Diese Publikation beinhaltet die wesentlichen Informationen über die Route sowie eine Richtlinie über das sichere Radfahren und den Naturschutz. Den Großteil des Inhalts macht die ausführliche Beschreibung der Radroute pro Tagesabschnitt aus. Das bedeutet eine volle Seite für jeden Abschnitt, mit der Anzeige der Trasse und den Attraktionen entlang der Route sowie ergänzende Informationen, wie z.B. die Länge des jeweiligen Abschnitts und der zu bewältigende Höhenunterschied. Zu jedem Tagesabschnitt gehört je eine kurze Beschreibung, ergänzt durch die Beschreibung der drei wichtigsten Attraktionen bzw. die Anzeige der Erreichbarkeiten von Tourismus-Infopunkten. QR-Codes ermöglichen, dass detaillierte Informationen im Zusammenhang mit der Route mithilfe eines Smart-Gerätes für jeden einfach und schnell zugänglich werden. Neben dem ausführlichen, etwa 60 Seiten umfassenden, Handbuch wurde auch ein Kartenanhang erstellt, das eine schematische Karte über das gesamte Gebiet und die wichtigsten Attraktionen beinhaltet. Der Anhang hat das Format DIN A6, ausgeklappt ca. DIN A3 für die bessere Lesbarkeit. Die Publikation wurde auf Englisch sowie in jeder Sprache der Partner, d.h. insgesamt in sechs Sprachen erstellt.



Abbildung 58: Ausschnitte aus dem Radreiseführer der Amazon of Europe Bike Trail
Quelle: Amazon of Europe Bike Trail Cycling Guide, pp. 16-17.

Digitale Informationen und deren Verfügbarkeit

Digitale Informationen sind auf der eigenen Webseite der Radroute, unter www.aobiketrail.com zugänglich. Bereits die Startseite enthält wichtige Informationen und von hier kann jeder größere Themenbereich erreicht werden, zum Beispiel:

- kurze Vorstellung der Managementorganisation
- die wichtigsten Angaben im Zusammenhang mit der Route
- kurze Vorstellung des Biosphärenparks als Schutzgebiet
- die Entdeckung der Route (sogar von Tagesabschnitt zu Tagesabschnitt, mit ausführlicher Beschreibung und der Vorstellung der Attraktionen)
- „Radle für die Natur“, was das Inwertsetzungskonzept kurz vorstellt und wodurch der Radtourist selbst seinen eigenen Beitrag zur Erhaltung und dem Schutz lokaler Naturwerte leisten kann.
- auf der Webseite sind auch die Digitalversionen der bereits vorgestellten Dokumente in Papierform auf der Webseite zugänglich.

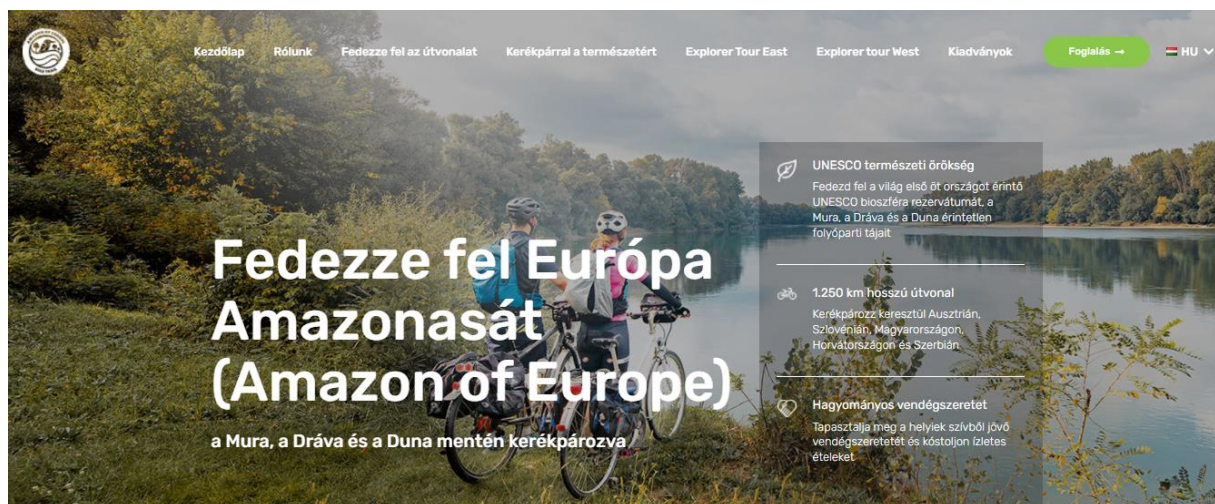


Abbildung 59: Die Webseite der Radroute Amazon of Europe - Quelle: www.aeobiketrail.com

Die Webseite des radtouristischen Produkts ist insgesamt übersichtlich und leicht zu navigieren und in sechs Sprachen erreichbar. Die Farben, das Design und die Schriftarten stehen im Einklang mit den Designelementen und auf den sich automatisch wechselnden Bildern im Hintergrund werden attraktive und erlebnisversprechende Schauplätze eingeblendet, um Lust auf die Befahrung der Route zu machen. Die digital zugängliche Karte gibt eine Übersicht über die Route bzw. zeigt mithilfe des integrierten *Outdooractive-Portals* die Tagesabschnitte - darauf signalisieren verschiedene Ikone die Lage der POIs.

Zu erwähnen ist auch die mobile Applikation, die die Orientierung der Radtouristen beim Entdecken des Gebiets unterstützen. Das ist praktisch ein durch die Engine des Portals *Outdooractive* betriebenes GPS Navigationssystem, das (wie auch das GPS in PKWs) fähig dazu ist, aufgrund der Erfassung der aktuellen Geschwindigkeit der Radtouristen im jeweiligen Moment anzuzeigen, wann und in welche Richtung gefahren werden muss. Zudem gibt die Applikation zahlreiche Informationen weiter und auch die bereits erwähnten POIs sind in der Applikation zugänglich und sichtbar.

Ein wichtiges digitales Inhaltselement in der Ecke rechts oben auf der Homepage ist der grüne Index-Knopf, womit man den Hauptvertriebskanal des Radfahrer-Tourismusproduktes Amazon of Europe Bike Trail erreicht - und worüber man unten, im Kapitel Vermarktung und Zielgruppen, mehr lesen kann.

Vermarktung und Zielgruppen

Es wurden die Zielgruppen definiert, die potentiell die Route besuchen und das Tourismusprodukt mit größter Wahrscheinlichkeit kaufen werden. Mit seinem Angebot zielt die Radroute Amazon of Europe Bike Trail in erster Linie auf Radliebhaber und Fahrradfans, die an Radfernrouen interessiert sind und mindestens mehrere Tage, oder sogar eine Woche oder mehr als 7 Tage lang Rad fahren und es liegt ihnen nicht fern, diese Art von Programmen online zu buchen. Aus diesem Aspekt gilt der sog. DACH-Markt (Deutschland, Österreich, die Schweiz und die Beneluxländer) als Premiummarkt. Wer sind die Radliebhaber und was sind ihre wichtigsten Merkmale?

- Die Altersgruppe über 46, die sogenannten „Best-Agers“: typische Buchungszentrum-Kunden, die nichts Unerwartetes mögen und damit auch nicht rechnen wollen, und die die Leistungen des Systems verlangen. Weitere Eigenschaften sind:
 - ✓ sie sind hochqualifiziert, und haben ein hohes Einkommen (oder sind bereits Rentner)
 - ✓ sie reisen alleine, zu zweit oder mit einer kleinen Gruppe
 - ✓ sie leben umweltbewusst
 - ✓ sie benutzen oft E-Bikes
- sie sind eine Altersgruppe über 30, die sich aus dem Alltagsstress entreißen möchte, bei ihnen handelt es sich vor allem um individuelle Touristen („modern escapists“). Weitere Eigenschaften sind:
 - ✓ sie hochqualifiziert und verfügen über ein höheres Durchschnittseinkommen
 - ✓ sie leben umweltbewusst
 - ✓ sie sind aktiv in sozialen Netzwerken und können andere beeinflussen
 - ✓ sie sehnen sich nach Abenteuer und haben auch den Anspruch auf Bequemlichkeit
 - ✓ sie lieben es Orte zu entdecken, was Anderen noch nicht wirklich gelungen ist

Und im dritten Jahr nach der Einführung des Tourismusprodukts kann die Einbeziehung einer neuen Zielgruppe versucht werden: die Familien mit Kindern im Alter von etwa 12 Jahren. Auch diese Zielgruppe hat den Anspruch auf Bequemlichkeit sowie die sonstigen gebuchten ergänzenden Dienstleistungen.

Das Inwertsetzungskonzept ist im Falle des Produkts ein zusätzlicher Faktor, der dazu beiträgt, dass in erster Linie die Besucher in die Region kommen, für die nicht nur der Naturschutz, sondern auch das wichtig ist, dass sie selber auch finanziell ihren Beitrag leisten können. Damit kann das Inwertsetzungskonzept im Hinblick auf die erreichbaren Zielgruppen auch als eine Art Filter angesehen werden.

Hinsichtlich darauf, dass das Produkt zum ersten Mal im Jahr 2022 auf dem Markt zugänglich sein wird, kann bezüglich der Preisbildung zum Zeitpunkt der Erstellung der vorliegenden Studie noch wenig Konkretes gesagt werden. Wahrscheinlich wird die Preisbildungsstrategie den Grundsatz „Dienstleistung von ausreichender Qualität für ein bisschen teurer“ folgen, d.h., dass der Endpreis des Tourismusprodukts wie folgt festgesetzt wird: **ENDPREIS = PREIS DES RADURLAUBS** (Unterbringungskosten, Verpflegungskosten, Preis für Mobilitätsdienstleistungen und sonstige „Erlebnisse“) + **KOSTEN DES BUCHUNGSZENTRUMS** (die Kosten des Buchungsbüros, wie z.B. Administrationsgebühr, Arbeitsentgelt, usw.) + **KOSTEN DES INWERTSETZUNGSKONZEPTS**⁴⁰. Die

⁴⁰ Ein fester prozentualer Anteil aus den Buchungen, der für die Finanzierung von Naturschutzprojekten bereitgestellt wird

angestrebte Zielgruppe wird voraussichtlich bereit sein, das Produkt auch zu höheren Preisen zu kaufen, falls sie dafür ausreichende, hochwertige Dienstleistungen erhält.

Der Vertriebskanal ist eindeutig die Website des Tourismusprodukts Amazon of Europe Bike Trail www.auebiketrial.com, von der die Buchungsseite per Mausclick zugänglich sein wird, bzw. die Oberfläche www.bookyourtrail.com, die eine bestehende, gängige Plattform ist, auf der der Online-Vertrieb zahlreicher Routen, vorwiegend Wander- und in geringerem Maße Radrouten, erfolgt.

Marketing

Im Falle einer neuen Radroute ist die Marketingkampagne natürlich unerlässlich: die Förderung ist von außerordentlicher Bedeutung, vor allem dann, wenn es um ein ausgepreistes und buchbares Produkt geht. Die im Rahmen des Projekts entwickelte Marketingstrategie und deren Ziele können in zwei Teile unterteilt werden:

1. Kurzfristige Ziele im Falle von Marketingkampagnen:
 - die Förderung des Tourismusprodukts und der Marke auf lokale, nationaler und internationaler Ebene, vor allem im bereits vorgestellten Kreis der Zielgruppe
 - die Motivation zum Kauf des Produkts - das Ziel besteht darin, dass kurzfristig 1.000 Buchungen im Zusammenhang mit Amazon of Europe Bike Trail eintreffen.
2. Langfristige Ziele im Falle von Marketingkampagnen:
 - Stärkung von Markenimage und die Erhöhung von Markenwert
 - die Entwicklung des Beziehungsmarketings im Interesse dessen, damit sich die Route wiederkehrende Besucher für sich gewinnen kann
 - der Aufbau von regionalen, nationalen und internationalen Medienbeziehungen
 - der Ausbau von Beziehungen zu der lokalen Bevölkerung und den Tourismusdienstleistern
 - das Starten eines starken Internetauftritts und von kreativen Marketingkampagnen
 - die Förderung der Ergebnisse des Inwertsetzungskonzepts und die Gewährleistung der Möglichkeit von Rückmeldungen für die Kunden

Während der Marketingkampagnen muss unbedingt dafür gesorgt werden, dass die Alleinstellungsmerkmale, die USPs⁴¹, betont werden. Diese umfassen die Leistungsmerkmale, die der Route Einzigartigkeit verleihen und sie gut identifizierbar und von Konkurrenz unterscheidbar machen. Diese wären also die Faktoren, deren Vorhandensein einen Vorteil für die Amazon of Europe Bike Trail auf dem Markt gegenüber anderen Produkten verschaffen kann.

Im Fall von Amazon of Europe Bike Trail sind die folgenden die bedeutendsten Alleinstellungsmerkmale, die während der Marketingkampagnen als Schlagwörter verwendet werden:

- *5-Länder-UNESCO-Biosphärenpark Mur-Drau-Donau*
- 5 Länder – 3 Flüsse – 1 Biosphärenreservat (die Flüsse verbinden)
- „Radeln für die Natur“ – Inwertsetzungskonzept
- die Charakteristik der Route (Erlebnisse von der Natur und den Flüssen)
- individuelle Reiseerlebnisse (TOP6 Attraktionen bei jedem Tagesabschnitt)
- online buchbare radtouristische Produktr

⁴¹ unique selling proposition

- Sicherheit und Bequemlichkeit

Die Marketingkampagne erfolgt vor allem über die beliebtesten sozialen Netzwerke und Video-Sharing-Plattformen, darum werden nachstehend die damit verbundenen strategischen Merkmale und die zugeordneten wichtigsten Leistungsindikatoren⁴² erwähnt:

Facebook

- Strategie: regelmäßige Beiträge und Kampagnen, Facebook-Events, Tagging und Backlinking, Beantwortung von Nachrichten/Kommentaren, gezielte Werbemaßnahmen (nach Zielgruppenprofilierung), Nutzung von Facebook Analytics
- Hauptleistungsindikator: Steigerung der Followerzahl, Anteil und Qualität von Beantwortungen, Weiterleitung auf die Seite von AoE Bike Trail

Instagram

- Strategie: regelmäßige Beiträge, Starten von Stories und Kampagnen, Nutzung von Hashtags und Backlinks, Zielgruppenprofilierung und dann gezielte Werbemaßnahmen
- Hauptleistungsindikator: Steigerung der Followerzahl, Weiterleitung auf die Seite von AoE Bike Trail, Bewertung meistgenutzter Hashtags, Bewertung von Kommentaren

Youtube

- Strategie: regelmäßiges Posting von Videos, Tagging und Backlinking, Kommunikation mit dem Publikum, Reaktion auf Kommentare
- Hauptleistungsindikator: Gesamtzahl der Aufrufe, Wiedergabezeit der Videos, Steigerung der Followerzahl, Erhaltung der Zuschauer, Zahl der Abonnenten, Analyse der demografischen Merkmale von Abonnenten, Weiterleitung auf die Seite von AoE Bike Trail

Auch die Erstellung von professionellen Fotos zur Unterstützung der Marketingmaßnahmen ist erfolgt: eine Fotoserie über die Top-Schauplätze von Amazon of Europe Bike Trail ist aufgenommen, die Bilder zeigen alle visuellen Elemente (Wasser, Naturumgebung, Fahrrad, Sicherheitsausstattungen, usw.), die zur Förderung der Radroute beitragen.

⁴² Key Performance Indicator – KPI



*Abbildung 60: am Murufer, Werbefoto
Quelle: Nyugat-Pannon Nonprofit Kft.*

Über einen der Tagesabschnitte wurde ein Werbekurzfilm⁴³ gedreht, der die Essenz von Amazon of Europe Bike Trail erfasst: im Rahmen einer Geschichte werden die Erlebnisse und die verbundenen Dienstleistungen vorgestellt, die vom Besucher durch die Reisebuchung bzw. die Reisetilnahme auch selber erlebt werden können. Beginnend von der Buchung und über die Ankunft erzählt der Kurzfilm die Ereignisse eines Tages auf dem Abschnitt Lendva-Letenye.

6.7. Zusammenfassung

Obwohl auch diese ausreichend sind, sollten im Fall der Radroute Amazon of Europe Bike Trail nicht die Infrastruktur und die Attraktionen, sondern die weichen Elemente im Zusammenhang mit der Route, erwähnt werden:

- Ein länderübergreifendes Produkt, dessen Branding bereits erfolgte und dessen Markteinführung noch im Gange ist.
- Die Entwicklung des Buchungssystems.
- Ihr wichtigstes Alleinstellungsmerkmal ist die Natur (der Biosphärenpark), die sowohl im Marketing als auch im Design und dem Betrieb zur Erscheinung kommt.
- Die Rückinvestierung der Einnahmen aus den Buchungen in Entwicklungen und Naturschutzinitiativen („Radle für die Natur“)
- Gemäß naturschutzfachlicher Kriterien erstelltes Besuchermanagementkonzept.
- Ernsthafte Zielgruppenanalyse und eine Routenausweisung sowie ein Marketingkonzept auf der Grundlage dieser Analyse.
- Reiseführer in Druckform und eine Website mit ausführlichen Informationen.

⁴³ <https://www.youtube.com/watch?v=-jYwSX2iiV4&t=4s>