

# Radtouristischer Entwicklungsplan Rheinhessen

## Abschlussbericht



EUROPÄISCHE UNION  
Europäischer Landwirtschaftsfonds für  
die Entwicklung des ländlichen Raums:  
Hier investiert Europa in die ländlichen  
Gebiete



Diese Publikation wird im Rahmen des  
Entwicklungsprogramms EULLE unter  
Beteiligung der Europäischen Union und  
des Landes Rheinland-Pfalz, vertreten  
durch das Ministerium für Wirtschaft,  
Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau  
Rheinland-Pfalz, gefördert



# Radtouristischer Entwicklungsplan Rheinhessen

## Abschlussbericht

Projekt im Auftrag der

### **Rheinhessen-Touristik GmbH**

Kreuzhof 1, 55268 Nieder-Olm  
Tel. +49 (0)6136 923 98 0  
www.rheinhessen.de



vorgelegt durch

### **BTE Tourismus- und Regionalberatung**

Partnerschaftsgesellschaft mbB  
Stiftstraße 12, 30159 Hannover  
Tel. +49 (0)511 701 32 0  
hannover@bte-tourismus.de



Neue Golden Ross Kaserne, Mombacher Straße 68, 55122 Mainz  
Tel. +49 (0)6131 63 67 553  
mainz@bte-tourismus.de  
www.bte-tourismus.de

Hannover/Mainz, August 2019

<b>1. <u>Einleitung</u></b> .....	<b>6</b>
Projekthintergrund .....	7
Aufgabenstellung .....	8
Vorgehensweise .....	9
<b>2. <u>Wettbewerbsanalyse für den Radtourismus in Rheinhessen</u></b> .....	<b>10</b>
Markt- und Trendanalyse .....	11
Zielgruppen-Analyse .....	14
Benchmark-Analyse .....	21
Befragung von Radreiseveranstalter .....	22
<b>3. <u>Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebotes</u></b> .....	<b>23</b>
Methodisches Vorgehens der Analyse .....	24
Erreichbarkeit und Anbindung .....	26
Radwegequalität .....	28
Touristische Infrastruktur .....	34
Fahrradspezifische Infrastruktur .....	38
Erlebbarkeit und Inszenierung .....	41
Angebote und Produkte .....	42
Fazit der Ist-Analyse .....	43

<b>4.</b>	<b><u>Profil und Leitlinien für den Radtourismus in Rheinhessen .....</u></b>	<b><u>52</u></b>
	Profilentwicklung als Basis für der Leitlinien .....	53
	Leitlinien für den Radtourismus in Rheinhessen .....	55
<b>5.</b>	<b><u>Netzplanung .....</u></b>	<b><u>58</u></b>
	Herleitung des Netzplans .....	59
	Optimierter Netzplans als gutachterliche Empfehlung .....	61
<b>6.</b>	<b><u>Maßnahmenplanung .....</u></b>	<b><u>62</u></b>
	Herleitung der Maßnahmen .....	63
	Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur .....	66
	Maßnahmen im Handlungsfeld Qualität und Service .....	69
	Maßnahmen im Handlungsfeld Angebote und Produkte .....	73
<b>7.</b>	<b><u>Modell für Wegemanagement und Marketing .....</u></b>	<b><u>75</u></b>
	Analyse der Ausgangslage im Wegemanagement .....	76
	Grundsystematik des Modells .....	78
	Modell für das Wegemanagement .....	80
	Modell für das Marketing .....	84
	Finanzierung des Modells .....	86
	Weitere Schritte zur Modellumsetzung .....	91
<b>8.</b>	<b><u>Fazit .....</u></b>	<b><u>94</u></b>

## Allgemeine Hinweise

Der vorliegende Abschlussbericht fasst die wesentlichen Erkenntnisse und Kernergebnisse des Projektes **Radtouristischer Entwicklungsplan Rheinhessen** zusammen. Im Laufe des ca. 10-monatigen Projektes sind über diese Kernaussagen hinaus eine Vielzahl weiterer Ergebnisse zusammengetragen worden, die in unterschiedlicher Form – z.B. als Zusammenfassung der durchgeführten Befahrung oder als Protokolle diverser Sitzungen – dokumentiert wurden. Alle diese, über die im Abschlussbericht zusammengefassten Kernaussagen hinausgehenden Ergebnisse, sind Teil der umfangreichen Projektunterlagen, die der Rheinhessen-Touristik GmbH vorliegen.

Im Anhang an dieses Abschlussbericht findet sich eine [Linkliste](#) mit relevanten und verwendeten Studien sowie den Verweis auf die Benchmark-Regionen und sonstige identifizierte gute Beispiele.

Die in diesem Schriftstück dokumentierten Inhalte sind geistiges Eigentum der BTE Tourismus- und Regionalberatung Partnerschaftsgesellschaft mbB bzw. der Rheinhessen-Touristik GmbH und unterliegen den geltenden Urhebergesetzen. Die verwendeten Bilder dienen lediglich Illustrationszwecken. Sie stehen nicht zur Publikation frei.

# Einleitung

## Projekthintergrund

Die positive, dynamische Entwicklung des Tourismus in Rheinhessen soll durch die Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur, schlagkräftige Strukturen sowie Maßnahmen der Qualitätssicherung gefestigt und ausgebaut werden. Den Rahmen hierfür setzt die im Jahr 2017 veröffentlichte **Tourismusstrategie Rheinhessen 2025**. Um die für Rheinhessen identifizierten Potenziale bestmöglich auszuschöpfen, konzentrieren sich die Maßnahmen auf die Themen Wein, Wandern, Rad und Kultur sowie auf die Zielgruppen „Aktive Naturgenießer“ und „Kleinstadt-Genießer“.

In der Tourismusstrategie Rheinhessen 2025 sind insgesamt sieben Leitprojekte identifiziert worden, wovon eines die **Neuaustrichtung des Radtourismus in Rheinhessen** ist. Mit der Umsetzung dieses Leitprojektes will die Region neue, starke Impulse für eine nachhaltige Tourismusentwicklung setzen. Die Basis hierfür liefert der vorliegende **Radtouristische Entwicklungsplan**, der als Handlungsgrundlage für die konsequente Verbesserung der Qualität des gesamten radtouristischen Angebotes dient und damit die Wettbewerbsfähigkeit Rheinhessens im Radtourismus sichern soll.

### Leitprojekt 'Neuaustrichtung Radtourismus Rheinhessen'

#### Handlungsfeld Angebots- und Infrastrukturentwicklung

#### Maßnahmen

- Radtouristischer Entwicklungsplan
- Zielgruppengerechtes Marketing Rad
- Aufbau radtouristischer Service- und Erlebnisinfrastruktur
- Umsetzung Netzneuaustrichtung touristisches Radwegenetz

(Ziele Tourismusstrategie Rheinland-Pfalz: Entwicklung zur Top-Destination für Radtourismus, nachhaltige Qualitätssicherung der touristischen Radinfrastruktur, weiterer Ausbau der Services für Radfahrer u.a.)

#### Verantwortlich

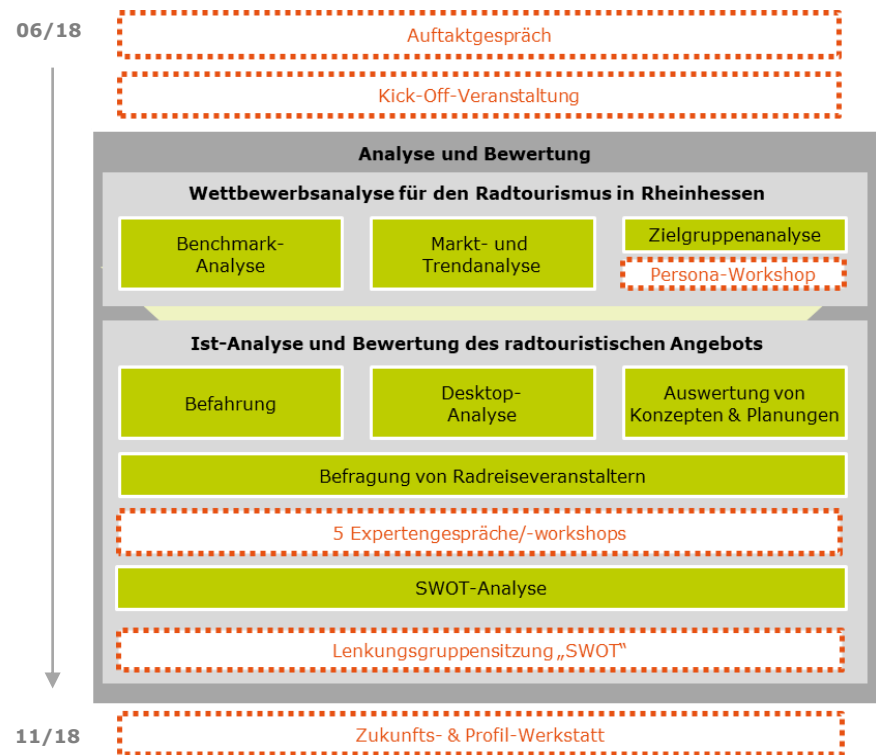
- Rheinhessen-Touristik GmbH
- Support: Städte und Gemeinden

© Rheinhessen-Touristik GmbH 2017; Tourismusstrategie Rheinhessen 2025

## Aufgabenstellung

Aufgaben und Zielsetzung des Radtouristischen Entwicklungsplans Rheinhessen sind

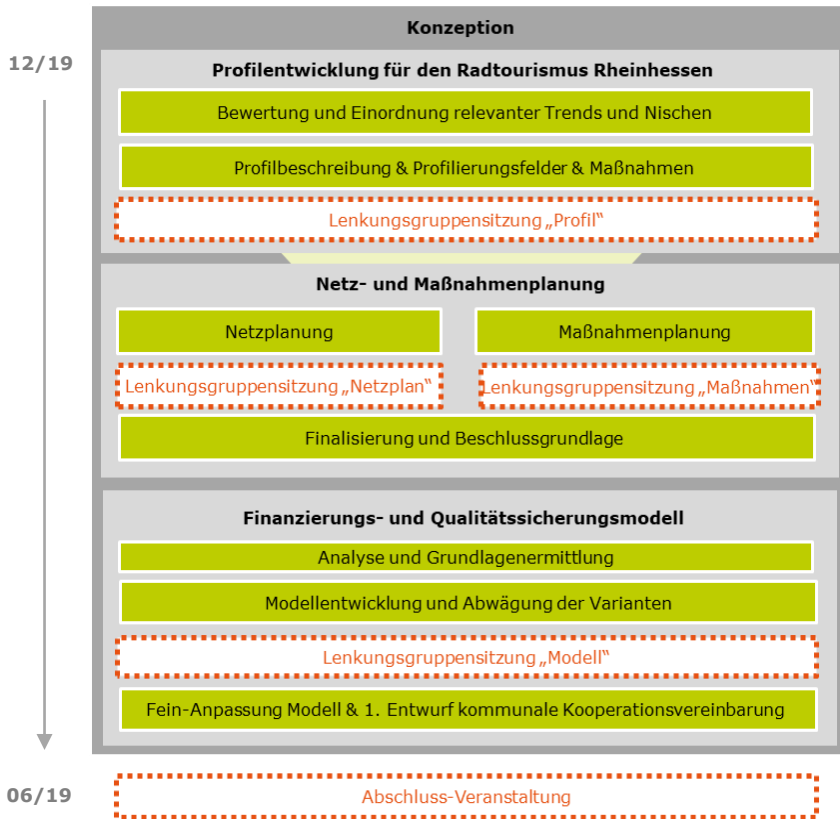
- das mittlerweile über zehn Jahre alte **Radwegenetz** (vorrangig die acht Themenradwege) sowie das **begleitende Angebot** auf Grundlage aktueller Erkenntnisse zum Radtourismus sowie auf Basis der Zielgruppen für Rheinland-Pfalz/Rheinhessen zu **bewerten** (siehe Kapitel 3),
- ein **Profil** bzw. **Leitbild für den Radtourismus in Rheinhessen** herauszuarbeiten (siehe Kapitel 4),
- umsetzbare Maßnahmen und pragmatische Lösungsansätze** zur **Entwicklung eines wettbewerbsfähigen Radwegenetzes** mit begleitendem Angebot zu erarbeiten, das im Wettbewerb bestehen kann, die Ansprüche der Hauptzielgruppe bedient und die Kombination mit weiteren Aktivitäten vorantreibt (siehe Kapitel 5 und 6),
- ein **Modell zur nachhaltigen Finanzierung und Qualitätssicherung von Wegemanagement und Marketing** zu konzipieren (siehe Kapitel 7) sowie
- den gesamten **Prozess** zu moderieren und zu begleiten, die beteiligten **Akteure** aktiv einzubinden und **Beschlüsse** herbeizuführen.



© BTE 2019: Untersuchungsdesign im Überblick (Teil I)



## Vorgehensweise



© BTE 2019: Untersuchungsdesign im Überblick (Teil II)

Der Radtouristische Entwicklungsplan Rheinhessen ist ein **gebietsübergreifendes Kooperationsvorhaben der Lokalen Aktionsgruppen Rheinhessen** (federführende LAG), Donnersberger und Lauterer Land, Soonwald-Nahe, Rhein-Haardt und Welterbe Oberes Mittelrheintal. Das LEADER-Vorhaben wurde gefördert durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER). Dementsprechend erfolgte die Erarbeitung gebietsübergreifend unter Beteiligung der rheinhessischen Akteure sowie der Akteure der angrenzenden Destinationen und LAG-Gebiete. Neben einer intensiven Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber wurde eine **große Anzahl unterschiedlicher Akteure beteiligt**. Die Mitglieder der Expertengesprächsrunden, der Lenkungsgruppensitzungen sowie der weiteren Workshops setzten sich aus **Tourismusverantwortlichen** aus Rheinhessen sowie den angrenzenden, über Radwege verbundenen Destinationen, **Vertretern der Städte, Verbandsgemeinden und Kreise** Rheinhessens sowie angrenzender, über Radwege verbundener Gebietskörperschaften, **ausgewählten Leistungsträgern** aus Hotellerie und Gastronomie sowie dem **Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz/Worms** zusammen. Alle Sitzungen und Termine wurden in Form von Protokollen dokumentiert. Die Protokolle sind Teil der umfangreichen Projektunterlagen, die der Rheinhessen-Touristik GmbH vorliegen.

# **Wettbewerbsanalyse für den Radtourismus in Rheinhessen**

## Markt- und Trendanalyse

### Einordnung der Ergebnisse

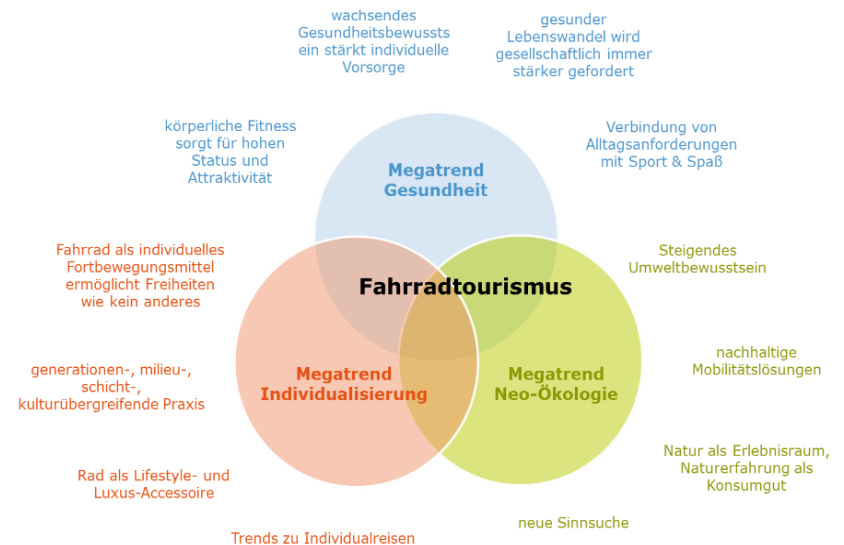
Die Rahmenbedingungen und Herausforderungen, denen sich der Radtourismus in Rheinhessen künftig stellen muss, wurden im Rahmen einer Markt- und Trendanalyse dargestellt und für Rheinhessen bewertet. Die Analyse zeigt die **aktuellen Entwicklungstendenzen im Radtourismus** auf und macht deutlich, welche Anforderungen, Bedarfe und Wünsche Radtouristen haben.

Hierfür wurden sowohl aktuelle **Nachfragestrukturen**, sowie auch **Vermarktungs- und Zielgruppenanforderungen** beleuchtet. Darüber hinaus wurden **relevante Trends** im Radtourismus aufgezeigt. Die Markt- und Trendanalyse erfolgt hierbei basierend auf bereits bestehenden Sekundärinformationen: Hierzu zählen beispielsweise die **ADFC-Radreiseanalyse** oder die von BTE im Jahr 2014 beim Zukunfts:Institut in Auftrag gegebene **Trendstudie Fahrradtourismus**.

Nebenstehende Abbildung zeigt die im Rahmen der Trendstudie ermittelten **Megatrends** sowie Einflussfaktoren, die den Radtourismus der Zukunft verändern. Ergänzend finden auch weitere Markt- und Analysedaten zum Radtourismus Berücksichtigung. Die vorliegenden Markt- und Analyseergebnisse wurden jedoch nicht nur zusammengefasst, sondern **mit Bezug**

zu Rheinhessen bewertet um hieraus die **Konsequenzen und Potenziale** für den Radtourismus der Region **ableiten zu können**.

Die Kernergebnisse der Markt- und Trendanalyse werden im Folgenden kurz dargestellt.



© BTE 2019: Megatrends im Fahrradtourismus; Darstellung in Anlehnung an Zukunfts:Institut 2014: Trendstudie Fahrradtourismus

## Markt- und Trendanalyse

### #1: Radfahren ist ein Volumenmarkt

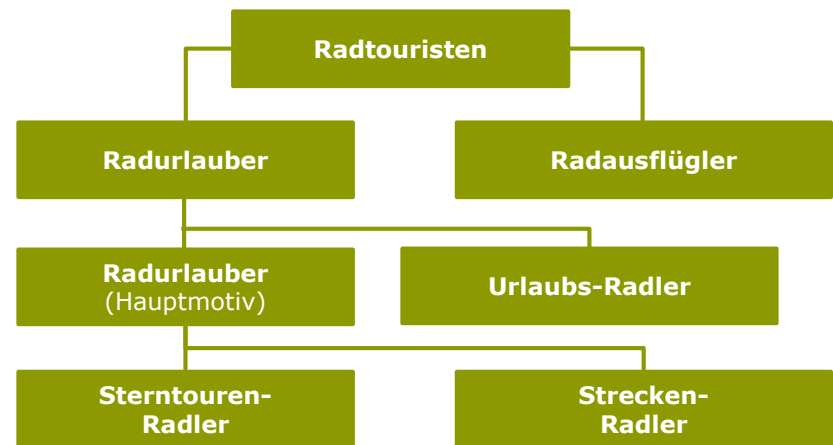
Radtourismus ist kein Nischenthema, sondern durch ein stetig wachsendes Volumen sowie einen beachtlichen Marktanteil gekennzeichnet. Laut ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2018 fahren **76% der Deutschen** gelegentlich oder regelmäßig Fahrrad. Diese Aussage manifestiert sich in **167 Mio. Tagesausflügen**, die im Jahr 2017 in der Freizeit mit dem Rad unternommen wurden und weiteren **99 Mio. Radausflügen während des Urlaubs**. Hinzu kommen **7,6 Mio. Kurzreisende mit dem Rad** mit bis zu 2 Übernachtungen und **4,3 Mio. Radreisende** mit mehr als 2 Übernachtungen (vgl. ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2018). Heißt: Das **Potenzial – auch für Rheinhessen – ist groß!**

### #2: Radtourismus sorgt für Umsätze

Mit einem **Bruttoumsatz von 3,9 Mrd. Euro** (im Jahr 2009) sorgt der Radtourismus für beachtliche Umsätze vor Ort. Die Umsätze werden dabei von **unterschiedlichen Profiteuren** erzielt: Neben Gastronomie- (45,6% Anteil am Gesamtumsatz) und Beherbergungsbetrieben (17,1%) profitieren auch sonstige Einzelhändler (13,3%), Lebensmittelgeschäfte (11,6%) sowie Freizeit- und Unterhaltungseinrichtungen (5,8%) (vgl. BMWI 2009: Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland; Daten: dwif 2005-2007; Europäische Reiseversicherung und DZT 2008).

### #3: Radtourist ist nicht gleich Radtourist

Bei der Betrachtung des Segments des Radtourismus gilt es zu beachten, dass nicht von „dem“ einen Radtouristen gesprochen werden kann, sondern eine genaue Abgrenzung der relevanten Zielgruppen erforderlich ist. Einen möglichen Segmentierungsansatz zeigt die folgende Abbildung, **wobei in Rheinhessen grundsätzlich alle aufgezeigten Typen** vorzufinden sind: Sowohl Urlauber als auch Ausflügler, Radurlauber mit Hauptmotiv genau wie Urlaubs-Radler, Strecken-Radler auf dem Rheinradweg sowie Sterntouren-Radler – wenn es entsprechende Angebote gibt – in der Fläche.

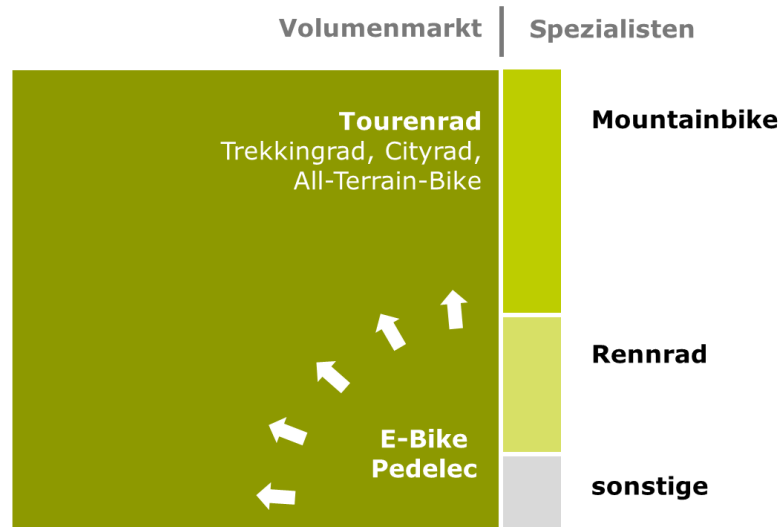


© BTE 2019: Segmentierungsansatz im Radtourismus;  
Daten: Trendscape 2012: Radreisen der Deutschen

## Markt- und Trendanalyse

### #4: Tourenrad stellt den Großteil der Räder

Ein Segmentierungsansatz nach Art des Fahrrads unterscheidet üblicherweise den Volumenmarkt Tourenrad (Trekkingrad, Cityrad, All-Terrain-Bike) von den Spezialisten auf dem Mountainbike, Rennrad oder sonstigen Rädern (Liegeräder o.Ä.). Für Rheinhessen empfiehlt sich – besonders mit Blick auf die identifizierten Zielgruppen der Aktiven Naturgenießer und der Kleinstadt-Genießer – eine **Fokussierung auf den Volumenmarkt der Tourenräder**.



© BTE 2019: Segmentierungsansatz im Radtourismus nach Art des Fahrrads

### #5: E-Bike\*-Boom setzt einen Trend

Zusätzlichen Aufwind erfuhr der Radtourismus vor allem durch den E-Bike-Trend. Nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbandes e.V. für das Jahr 2018 sind die Verkaufszahlen **in den vergangenen 10 Jahren um 553% gestiegen**. Im Jahr 2018 war mit 980.000 verkauften E-Bikes **beinahe jedes vierte verkaufte Fahrrad** mit einem Elektromotor ausgestattet (Daten: Statista 2018; Zweirad Industrie Verband e.V.).

Gerade für die Entwicklung des Radtourismus ist der **E-Bike-Trend von Bedeutung**, da der Aktionsradius vergrößert wird, Steigungen und Gegenwind leichter bewältigt werden können und Fahrspaß auch bei ungleich trainierten Paaren/Gruppen möglich ist.

Mit Blick auf die Steigungen in Rheinhessen („Land der 1.000 Hügel“) ermöglicht der E-Bike-Trend außerdem die Konzeption von Touren, die so vor 10 Jahren noch nicht marktfähig gewesen wären. Mit dem E-Bike-Trend steigen jedoch automatisch auch die **Anforderungen an Radwege** in Bezug auf die Oberflächenqualität und Kurvenradien.

*\* Hinweis: Der Begriff E-Bike wird hier Synonym für E-Bikes und Pedelecs verwendet. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass ein Großteil der E-Bikes in Rheinhessen Pedelecs sind.*

## Zielgruppenanalyse

### Themenorientiertes Zielgruppenmarketing

Rheinhessen setzt – wie auch die Landesebene – auf ein sehr fokussiertes themenorientiertes Zielgruppenmarketing. Um ein Angebot zu entwickeln, das dem gerecht wird, gilt es sich an den **Bedarfen, Wünschen und Ansprüchen** des Themas einerseits sowie der Zielgruppe andererseits zu orientieren. Für die Radtouristen in Rheinhessen ist es notwendig, die vorhandenen Kenntnisse über das Thema „Rad“ mit dem umfangreichen Wissen, das es über die Zielgruppen auf Landes- und Regionsebene gibt, zu verschneiden:



Themenorientiertes Zielgruppenmarketing

© BTE 2019: Verschneidung vorliegender Zielgruppen-Kenntnisse

- Die Kenntnisse über das Thema ergeben sich aus vorliegenden Zahlen, Daten und Fakten zu Radtouristen in Deutschland insgesamt. Die Marktanalyse (siehe vorne) hat gezeigt, dass in Rheinhessen vorrangig **Tourenradler mit und ohne E-Bike** angesprochen werden, die entweder **Stern-Touren vom Urlaubsort** aus unternehmen oder auf dem **Rheinradweg** als **Strecken-Radler** unterwegs sind.
- Die Kenntnisse über die Zielgruppen in Rheinhessen ergeben sich aus einem umfangreichen Prozess der Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH. Innerhalb des Prozesses wurden für Rheinhessen die beiden **Zielgruppen Aktive Naturgenießer** sowie **Kleinstadt-Genießer** identifiziert. Beide Zielgruppen fahren im Urlaub auch Fahrrad, jedoch nicht zwingend als Hauptmotiv.

Weitere Informationen zu den Zielgruppen sind über die Linkliste, die diesem Bericht im Anhang beigefügt ist, abrufbar.

## Zielgruppenanalyse

### Qualitätsanforderungen von Radtouristen

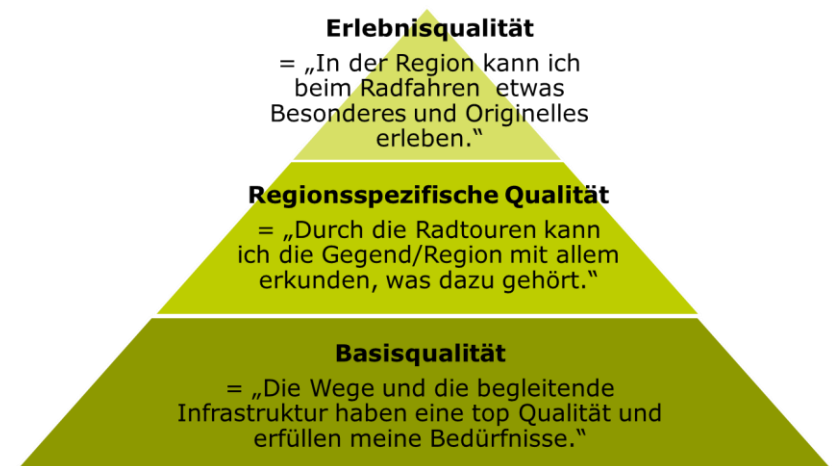
Die Qualitätsanforderungen, die Radtouristen an Radregionen stellen, lassen sich in der von BTE entwickelten „**Bedürfnispyramide von Radtouristen**“ (in Anlehnung an die Maslowsche Bedürfnispyramide) darstellen. Diese verdeutlicht, dass die Bedürfnisse von Radtouristen unterschiedlichen Ebenen zugeordnet werden können.

Das Fundament der Pyramide stellt das grundlegende Bedürfnis nach einer **Basisqualität** dar. Dieses Bedürfnis ist grundsätzlich für alle Radwege und alle Typologien von Radtouristen – und damit auch für die rheinhessischen Zielgruppen – gleich und fokussiert u.a. auf eine gute Wegequalität, eine sichere, verkehrsarme, attraktive Routenführung, eine Radwegebeschilderung, die eine einfache und sichere Orientierung während der Befahrung der gewünschten Route ermöglicht sowie das Vorhandensein von Gastronomie und Beherbergungsangeboten entlang des Weges.

Die zweite Ebene steht darauf aufbauend für die Bedürfnisse der Radtouristen, die **regionalen und lokalen Eigenheiten und Besonderheiten** der Region mit dem Rad „erfahren“ zu können. Die Radrouten müssen dem Radtouristen demnach ermöglichen, dieses Bedürfnis bspw. durch die Erschließung und Einbindung

wichtiger lokaler Sehenswürdigkeiten, Themen oder anderer POIs zu befriedigen.

An der Spitze der Pyramide steht schließlich das **Bedürfnis nach Erlebnis**, d.h. der gezielten Inszenierung und Aufarbeitung der Landschaft, von wichtigen lokalen Sehenswürdigkeiten, Themen oder POIs, die die Radtour zu einer einmaligen Erfahrung werden lassen. Besondere Erlebnisse bleiben dem Gast im Kopf. Die nachfolgend dargestellte Bedürfnispyramide dient als **Grundlage für weitere Überlegungen** im Konzept (u.a. bei der Profil- und Leitlinienentwicklung, siehe Kapitel 4).



© BTE 2019: Bedürfnispyramide von Radtouristen

## Zielgruppenanalyse

### Ansprüche an die Basisqualität

Die Neuausrichtung des Radtourismus erfolgt eng orientiert an den Ansprüchen der Zielgruppe. Da diese – wie in der Zielgruppenanalyse beschrieben – für alle Radtouristen gleich sind, erfolgt keine grundlegende Unterscheidung zwischen Radtouristen und z.B. der Zielgruppe der Aktiven Naturgenießer. Diese Ansprüche gelten grundsätzlich für alle Radfahrer und definieren **Mindeststandards für radtouristische Angebote.**

Nachfolgende Abbildung fasst die wichtigsten Aspekte beim Radurlaub bzw. -ausflug zusammen. Dunkelgrüne Balken beziehen sich auf die Qualität von Radwegen und Streckenführung, hellgrüne Balken auf ergänzende Angebote, blaue Markierungen betreffen Aspekte des Marketings.

Auffallend ist, dass sich die vier Top-Nennungen ausnahmslos auf die Qualität der Radwege sowie die Streckenführung beziehen. Neben einer verkehrssarmen und abwechslungsreichen Streckenführung legen Radfahrer großen Wert auf einen guten Zustand von Straßen und Wegen sowie eine einheitliche Beschilderung. Mit jeweils ca.  $\frac{3}{4}$  aller Nennungen werden gesicherte Radabstellanlagen, fahrradfreundliche Unterkünfte und

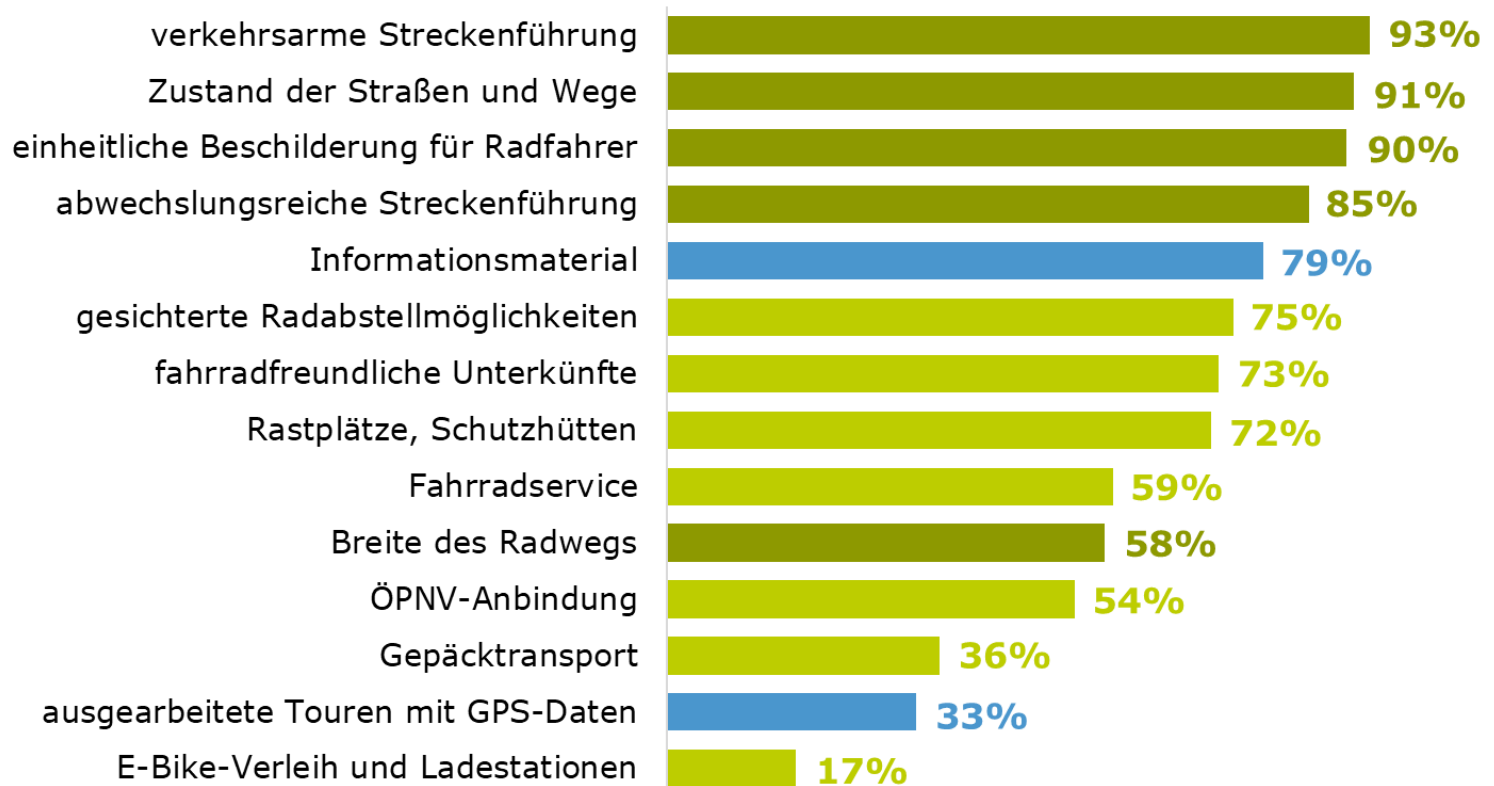
Rastplätze – also ergänzende Angebote – benannt. Auch eine gute ÖPNV-Anbindung spielt eine Rolle. Da zum Befragungszeitraum (2012) die Verbreitung von E-Bikes noch geringer war, ist davon auszugehen, dass zwischenzeitlich die Bedeutung von E-Bike-Verleih- und Ladestationen weiter gestiegen ist.

Im Kapitel „Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebotes“ (siehe Kapitel 3) werden die Anforderungen von Radtouristen in grau hinterlegten Kästen näher erläutert.



## Zielgruppenanalyse

### Wichtige Aspekte beim Radurlaub bzw. -ausflug



© BTE 2019: Wichtige Aspekte beim Radurlaub bzw. -ausflug;  
 Daten: Trendscape 2012: Radreisen der Deutschen ; n=1.023; Mehrfachnennung möglich

## Zielgruppenanalyse

### Ansprüche an das Begleitangebot der Region

Fahrradtouristen (genauer Radurlauber mit Hauptmotiv Radfahren) fahren nicht den ganzen Tag Rad, sondern zeichnen sich durch ein breites Aktivitätsspektrum aus. Während ihres Aufenthaltes kombinieren sie mehrere Aktivitäten. Neben **Beherbergungs- und Gastronomieangeboten** sind auch **Ausflugsziele** in der Natur oder **Kulturangebote** eine der Grundvoraussetzungen, um bei Fahrradtouristen Anklang zu finden. Grundsätzlich lassen sich folgende Bedürfnisse von Radurlaubern im Vergleich zu Nicht-Radurlaubern festhalten:

- Radurlauber sind insgesamt aktiver als Nicht-Radurlauber und gehen neben dem Fahrradfahren auch **anderen Aktivitäten** nach. Sie gehen in ihrem Radurlaub z.B. gerne **Wandern** und Spazieren. → Dieses Bedürfnis kann Rheinhessen u.a. mit dem Angebot der Hiwweltouren (Premium-Rundwanderwege) gut befriedigen.
- Radurlauber interessieren sich fast genauso stark für Museen wie Nicht-Radurlauber und sind auch anderen **kulturellen Aktivitäten** gegenüber aufgeschlossen. Sie besichtigen gerne kulturelle Sehenswürdigkeiten am Start-/Endpunkt der Reise oder auch entlang der Strecke. Weniger Interesse haben Radtouristen an klassischen Kulturveranstaltungen, da für diese oft angemessene Kleidung benötigt wird, die sie nur selten auf Reisen

dabei haben. → Zwanglose oder niedrighschwellige kulturelle Angebote gilt es demnach stärker mit dem Radtourismus zu verknüpfen.

- Das Vorhandensein attraktiver **Bademöglichkeiten** wird von Radurlaubern sehr geschätzt. → Eine Verortung von Schwimmbädern, Badeseen o.Ä. in den Radkarten oder begleitenden Informationen ist wünschenswert.
- **Wellnessangebote** werden von Radurlaubern häufig in Anspruch genommen. → Wenngleich es in Rheinhessen nur wenige Wellnessangebote gibt, eignen sich diese gut für die Erstellung von Angeboten/Pauschalen.

Es kann grundsätzlich davon ausgegangen werden, dass **Sterntouren-Radler** begleitende Freizeit- und Kulturangebote an ihrem **Ausgangsort** häufiger in Anspruch nehmen, als unterwegs. Bei der Konzeption von Radwegen sollten daher Orte mit einem entsprechend attraktivem Freizeit- und Kulturangebot als Ausgangspunkt für Sterntouren gewählt werden. Es gilt zudem zu beachten, dass sich die Aussagen auf Radurlauber beziehen, deren Hauptmotiv das Radfahren ist. Es ist davon auszugehen, dass bei **Urlaubs-Radlern**, die im Urlaub auch Rad fahren, d.h. z.B. bei den Aktiven Naturgenießern und den Kleinstadt-Genießern, **Begleitangebote eine deutlich größere Bedeutung** einnehmen.

## Zielgruppenanalyse

### Bedürfnisse der Aktiven Naturgenießer

Die Bedürfnisse lassen sich weiter und konkret auf die Zielgruppe der Aktiven Naturgenießer herunterbrechen, wengleich die Anforderungen an die Basisqualität gleich ist. Die **Kernaussagen** werden nachfolgend zusammengefasst und sind im Protokoll des Persona-Workshops detaillierter beschrieben.

Die „Aktiven Naturgenießer“ ...

- ... fahren **lieber kürzere Touren** (20-40 km, max. 60 km).
- ... wünschen **Rundtouren**.
- ... legen viel Wert auf **beste Wege und beste Beschilderung** und bevorzugen eine **verkehrsarme, naturnahe und abwechslungsreiche Streckenführung**.
- ... legen gerne Zwischenstopps ein und wünschen sich daher **Einkehrmöglichkeiten** (Gastronomie auch tagsüber) oder **Sehenswürdigkeiten** (echte Highlights).
- ... übernachten gerne in **kleineren, individuellen Häusern** mit einem guten Preis-Leistungsverhältnis und fahrradspezifischen Services wie einem

Radunterstand, eigenem Werkzeug und Radkenntnissen über die Region.

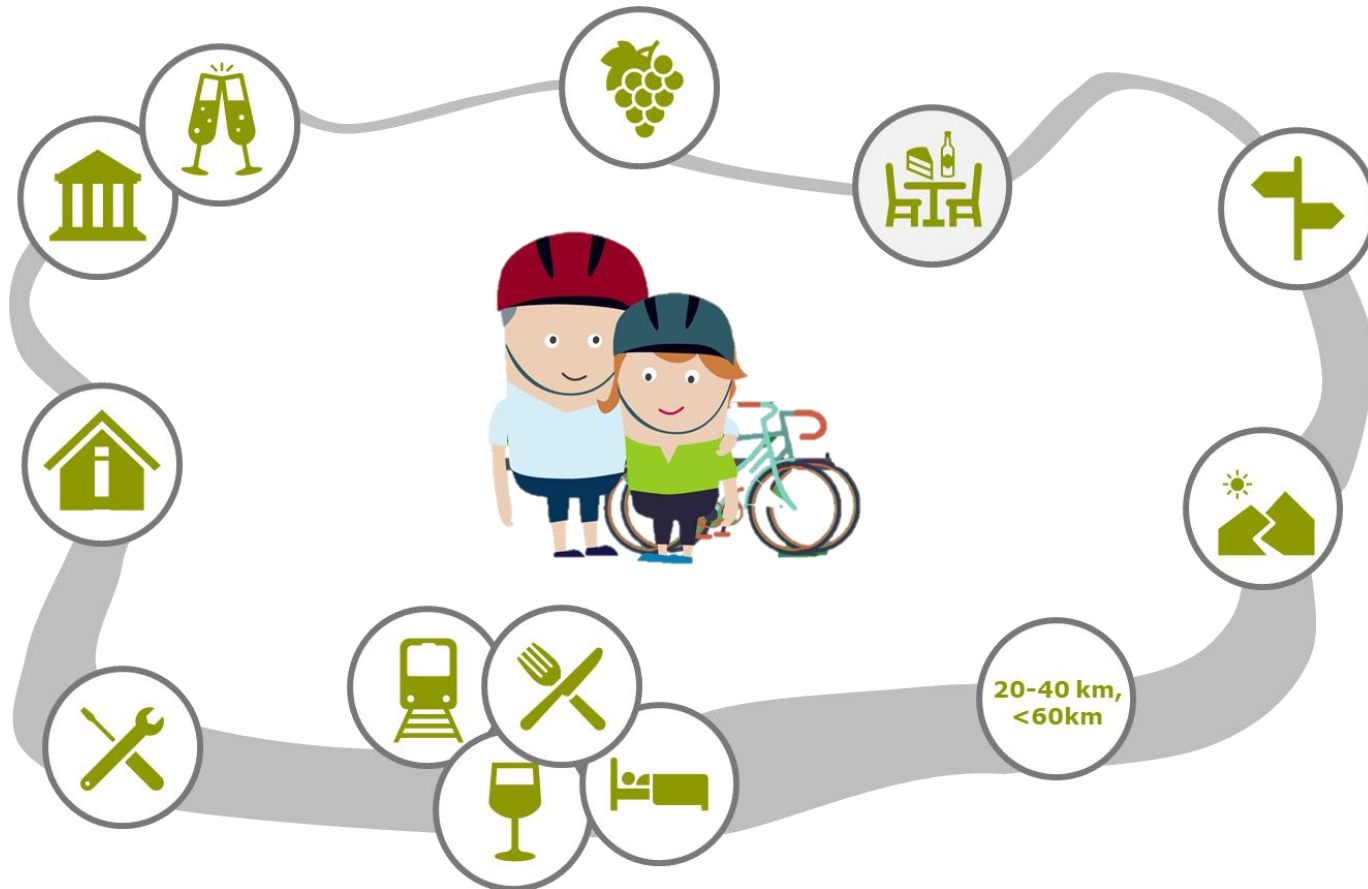
- ... kehren unterwegs **tagsüber** gerne ein und legen besonders viel Wert auf **kleinere, regionale Speisen**. Auch **Weinstände** unterwegs sind eine willkommene Abwechslung.
- ... greifen im Falle einer Fahrradpanne unterwegs gerne auf eine **Fahrradwerkstatt** oder eine **Rad-servicestation** zurück.
- ... besuchen die **Tourist-Information**, informieren sich aber auch in der Unterkunft oder vorab im Internet.

### Bedürfnisse der Kleinstadt-Genießer

Die Kleinstadt-Genießer spielen im Radtourismus in Rheinhessen nur eine **untergeordnete Rolle**, da Radfahren nicht im Fokus des Interesses dieser Zielgruppe steht. Für sie ist eher das Ziel der Radtour entscheidend, weniger der Weg bzw. das Radfahren als solches. Eine gute Gastronomie, ein Weinfest in der Nähe oder eine große, besondere Sehenswürdigkeit können einen Anlass bieten, um auf das Fahrrad zu steigen.

## Zielgruppenanalyse

### Bedürfnisse der Aktiven Naturgenießer



© BTE 2019: Zielgruppenorientierung auf die Aktiven Naturgenießer; Bild Persona: Rheinland-Pfalz Tourismus GmbH 2016

## Benchmark-Analyse

### Betrachtung von Mitbewerbern zur Identifizierung von guten Beispielen

Neben der Berücksichtigung der Erwartungen des Marktes und der Zielgruppe, galt es bei der Entwicklung eines zukunftsfähigen Angebotes auch die Mitbewerber im Blick zu behalten. Wichtig war dabei, dass sich Rheinhessen mit erfolgreichen, strukturell vergleichbaren Mitbewerbern misst, die einen ähnlichen thematischen Fokus (Wein, Kultur aber auch Wandern und Rad) haben und eine vergleichbare Zielgruppe ansprechen (Regio- und Genussradler). Die Betrachtung der Benchmarks erfolgte in unterschiedlichen Themenbereichen wie z.B. Radwegenetz und Wegequalität, ÖPNV-Angebot, Beherbergung und Gastronomie, Service für Radfahrer, sowie Erlebbarkeit.

Als Benchmark-Regionen wurden – basierend auf fest definierten Kriterien (siehe oben)– ausgewählt:

- **HeideRegion Uelzen**
- **Saale-Unstrut-Region**
- **Fränkisches Weinland**
- **Schlosspark Allgäu**
- **Weinviertel (AUT)**

Die Best-Practices aus den Benchmark- sowie einigen weiteren Regionen, die zumindest im Ansatz auf Rheinhessen übertragbar erscheinen, sind in Kapitel 6 den entsprechenden Maßnahmenkategorien zugeordnet.

### Erfolgsfaktoren der betrachteten Radregionen

In der Gesamtbetrachtung lassen sich einige allgemeingültige Erfolgsfaktoren ableiten: die betrachteten Regionen zeigen, dass im wesentlichen vier Faktoren ausschlaggebend sind, um im Radtourismus erfolgreich zu sein.



© BTE 2019: Erfolgsfaktoren von Radregionen

## Befragung von Radreiseveranstaltern

### Anforderungen von Radreiseveranstaltern an radtouristische Regionen

Im Rahmen der ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2018 gaben immerhin 16% der befragten Radreisenden an, ihre längste Radreise im Jahr 2017 entweder vollständig (9%) oder teilweise (7%) mit Hilfe eines Veranstalters organisiert zu haben. Vor dem Hintergrund der Frage „Was muss Rheinhessen bieten, um in das Angebot von Reiseveranstaltern aufgenommen zu werden?“, erfolgte im Rahmen der vorliegenden Konzeption eine Befragung von Radreiseveranstaltern. **Fünf Radreiseveranstalter** unterschiedlicher Größe und Spezialisierung standen für ein Gespräch zur Verfügung (Velociped, Wikinger Reisen, Eurobike, Terranova, Radweg-Reisen).

Im Folgenden werden die **Kernaussagen** der Befragung dargestellt. Wichtige Aussagen/Erkenntnisse zu Rheinhessen sind mit einem Pfeil eingeleitet. Die Ausführliche Auswertung der Ergebnisse ist Teil der umfangreichen Projektunterlagen, die der Rheinhessen-Touristik GmbH vorliegen.

- Nachgefragt werden vor allem Angebote mit einer **Mindestdauer von 7 Tagen bzw. 6 Übernachtungen**.
- Als **Unterkunft** eignen sich vor allem **authentische Angebote** im 3-5 Sterne-Bereich (Winzerhöfe).
- Die Destination sollte **bekannt und verortbar** sein,

ein touristisch **positiv besetztes Image** haben und eine **ausreichende Dichte „echter“ Highlights**. → Rheinhessen jenseits der großen Städte am Rhein, scheint bei vielen bislang nicht bekannt.

- Die **Kombination Fahrrad und Wein eignet sich zur Produktentwicklung gut**, wobei Getränke allgemein besser als Aufhänger funktionieren, als Speisen. → Mit dem Thema „Wein“ besitzt Rheinhessen Potenzial.
- Die Zeiten der **Gruppenradreisen sind vorbei**, der Markt wird heute von **Individualreisen** bestimmt. Die Nachfrage ist steigend.
- **Stern-, Rund- und Streckentouren** werden gleichermaßen gut angenommen; der Aufwand in der Organisation von Streckentouren ist aber aufwändiger (Gepäcktransport).
- Der **Anteil an E-Bikes auf den Strecken nimmt stetig zu**; derzeit halten sich normale Räder und E-Bikes die Waage. Wer privat kein E-Bike besitzt, probiert dies gerne bei einer gebuchten Tour aus.
- Für Veranstalter ist die **Zielgruppe der Best Ager 50+** die wichtigste Zielgruppe. Sie sind eher **Genussradler**, die zwischen **40-60km** radeln, **erlebnisorientiert, kulturinteressiert** und **einkommensstark** sind.
- **Angebote, die noch kein anderer** Veranstalter im Programm hat, sind **grundsätzlich attraktiv**.

**Ist-Analyse und  
Bewertung des  
radtouristischen  
Angebots**

## Methodisches Vorgehen der Analyse

### Vorbemerkung zur Analyse

Die Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebotes in Rheinhessen stellt einen zentralen Leistungsbaustein des Radtouristischen Entwicklungsplans dar. Hierfür wurde folgende Vorgehensweise gewählt:

1. **Erstellen einer Bewertungsmatrix** – basierend auf aktuellen Marktforschungserkenntnissen, ADFC-Qualitätskriterien und identifizierten Erfolgsfaktoren (Benchmarks). Die Bewertungsmatrix setzte sich im Ergebnis zusammen aus:
  - **5 Bewertungskategorien**
  - **12 Unterkategorien**
  - **38 Kriterien**

Eine schematische Abbildung der Bewertungsmatrix zeigt die Abbildung auf der nachfolgenden Seite.
2. **Durchführung der Analysen**, d.h. Desktop-Analyse, Befahrungen der acht Themenrouten sowie des Rheinradwegs, Expertengespräche.
3. **Dokumentation der Befahrungen** in Bild, Text und Karte
4. **Übertragung der Ergebnisse in eine Bewertungsmatrix** und Bewertung der einzelnen Kriterien nach Ampelschema

**5. Individuelle Bewertung der Routen**, d.h. Aussage zu allen Kriterien zu jeder Route = Routenspezifische Bewertung

**6. Bündelung der Bewertungen zu einer Gesamtaussage**, d.h. Aussage zu allen Kriterien für die gesamte Region = Regionsspezifische Bewertung

### Hinweis zur Lesart der Analyseergebnisse

Innerhalb des Kapitels zur Bewertung des radtouristischen Angebotes werden **die Anforderungen von Radtouristen** einleitend in einem grau hinterlegten Kasten aufgeführt (siehe Kapitel 2). Im Anschluss folgt die stichpunktartige **Bewertung der Ausgangssituation des radtouristischen Angebots** in Rheinhessen nach **Stärken** und **Schwächen** basierend auf einem Soll/-Ist-Abgleich mit den dargestellten Anforderungen.

Am Ende dieses Kapitels wird die **Gesamtbewertung je Route** zusammenfassend dargestellt, zudem werden die wesentlichen **Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken** für die gesamte Radregion Rheinhessen dargelegt. Die Bewertungsmatrix, die Ergebnisse der Befahrung sowie die Bewertung der Radrouten sind Teil der umfangreichen Projektunterlagen, die der Rheinhessen-Touristik GmbH vorliegen.



# 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

## Methodisches Vorgehen der Analyse

Bewertungsmatrix als Basis der Analyse (schematische Darstellung)

5 Kategorien	12 Unter-Kategorien	38 Kriterien beispielhaft	
Erreichbarkeit	ÖPNV-Anbindung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsarme Streckenführung</li> <li>▪ Verkehrssicherheit</li> <li>▪ Abwechslungsreiche Streckenführung</li> <li>▪ Landschaftliche Attraktivität</li> <li>▪ Plausible Streckenführung</li> <li>▪ Steigungen bzw. Gefälle</li> </ul>	
	PKW-Anbindung		
Radwegequalität	Routenführung		
	Wegequalität		
	Beschilderung		
	Beherbergung		
Touristische Infrastruktur	Gastronomie		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anzahl Betriebe am Weg</li> <li>▪ Struktur der Betriebe</li> <li>▪ Dichte ggf. Zentren</li> <li>▪ Fahrradfreundlichkeit</li> </ul>
	Informationsangebot		
	POIs & Ortschaften		
	Raststationen		
Fahrradspezifische Infrastruktur	Reparaturservices		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erlebbarkeit &amp; Inszenierung des Themas</li> <li>▪ Erlebnisstationen</li> </ul>
	Ergänzende Services		
	Erlebbarkeit		

© BTE 2019: Bewertungsmatrix (schematische Darstellung)

## Erreichbarkeit und Anbindung

### Anforderungen von Radtouristen

Eine der wichtigsten Grundvoraussetzungen für ein attraktives Angebot ist die Erreichbarkeit und Anbindung. Kommt der Radfahrer nicht oder nur mit sehr großem logistischem Aufwand zum Startpunkt eines Radweges (und auch wieder dorthin zurück), scheidet dieser häufig bereits in der Planungsphase des Gastes aus, egal wie attraktiv der Radweg ist. Ziel ist es, dem Gast sowohl die An- und Rückreise als auch die Unterbrechung der Tour, durch eine attraktive Anbindung und entsprechende Infrastrukturen so bequem wie möglich zu machen.

Gerade für streckenorientierte Radtouristen ist die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV wichtig, da dieser den Rücktransport zum Ausgangspunkt der Tour ermöglicht. Aber nicht nur bei der Anreise- oder dem Rücktransport von Fahrrädern, auch für Wege während des Radurlaubs (beispielsweise bei Pannen, schlechter Witterung, Müdigkeit o.Ä.) ist die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr für Gäste wünschenswert.

Zahlreiche Nah- und Fernverkehrszüge der Deutschen Bahn bieten die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. InterCity und EuroCity Züge verfügen über spezielle Fahrradabteile oder Gepäckwagen; auch Regionalbahnen und Regional-Express Züge sowie Regional-Anbieter haben in der Regel spezielle Fahrradabteile in ihren Wagons integriert.

Bei der Überquerung von Flüssen oder Seen spielen Fähren eine wichtige Rolle für Radfahrer. In entsprechenden Destinationen mit einem vorhandenen Fährangebot sollten daher auch ausreichend Kapazitäten sowie Servicebereitschaft für Radfahrer auf den Schiffen vorhanden sein.

I.d.R. muss für den Transport von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln ein extra Ticket gelöst werden. Die speziellen Fahrradtarife gilt es, bestmöglich und offensiv zu kommunizieren. Eine interessante Alternative für Sternradler bieten touristische All-Inclusive-Karten, bei denen die kostenfreie Nutzung des ÖPNV sowie im besten Fall die Fahrradmitnahme in einer Gästekarte inkludiert sind.

Grundsätzlich ist die barrierefreie Zugänglichkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht nur im Sinne eines „Tourismus für alle“ notwendig, sondern spielt auch im Radtourismus eine große Rolle. Niederflur-Busse oder -Bahnen, Aufzüge an Bahnhöfen, Rampen an Schiffsanlegern etc. schaffen so auch Komfort für Fahrradfahrer.

## Erreichbarkeit und Anbindung

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **grundsätzlich gutes ÖPNV-Netz in Rheinhessen**  
→ **einige Routen gut angebunden** (sowohl Anbindung von Start- und Endpunkt, als auch Unterwegsbahnhöfe)
- **kostenlose Fahrradmitnahme in RB/RE ab 9:00 Uhr**
- **Großteil der Bahnhöfe in Rheinhessen ist bereits barrierefrei**
- **Fährverkehr** nach Hessen

#### Schwächen

- **einige Start-/Endpunkte nicht mit ÖPNV angebunden** (Appelbach-Radweg, Mühlen-Radweg, Zellertal-Radweg, Selztal-Radweg), teilweise keine **Anbindung** an Unterwegsbahnhöfe (bei Panne, Schlechtwetter o.Ä.)
- **Verkehrsmittel zum Teil nicht fahrradfreundlich** (keine Niederflur-Fahrzeuge bzw. Höhenunterschiede zum Fahrradabteil; keine ausreichenden Stellplätze)
- **kein Fahrradbus o.Ä. vorhanden** (Auflistung als Schwäche heißt nicht automatisch, dass dieser in Rheinhessen erforderlich ist; Aufgrund des guten Schienen-Netzes ist ein Fahrradbus bei derzeitigem Aufkommen von Radfahrern nicht notwendig)

## Radwegequalität – Fokus Routenführung

### Anforderungen von Radtouristen

Die Routenführung ist entscheidend für das Raderlebnis der Gäste. Als wichtigster Aspekt werden hierbei eine verkehrsarme und sichere Routenführung gesehen. Daher gilt es, Führungen im Mischverkehr und straßenbegleitende Radwege und damit einhergehend Gefahrensituationen, Lärm-, Geruchs- oder Staubbelastung sowie ungesicherte Straßenquerungen zu vermeiden. Aber auch landschaftlich monotone, unattraktive oder unplausible Routenführungen, unnötige Umwege oder Höhenmeter sowie eine komplizierte, winklige Wegeführung werden von Radfahrern negativ aufgenommen.

Gerade für Familien mit Kindern und ältere Radfahrer, aber auch für Gruppen oder bei hohem Radverkehrsaufkommen ist die Verkehrsbelastung sowie die Verkehrssicherheit von großer Bedeutung.



© BTE 2018: Beispiele attraktiver Routenführung in Rheinhessen; oben: Rheinradweg bei Nierstein, unten: Hiwwel-Route Etappe 3 bei Alzey

## Radwegequalität – Fokus Routenführung

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **in der Gesamtbetrachtung vielseitige Naturlandschaft, landschaftlich sehr schöne Streckenabschnitte mit schönem Naturerlebnis** → aber einzelne Routen wenig abwechslungsreich (z.B. Zellertal-Radweg, Rheinterrassen-Route)
- **teilweise sehr attraktive Ortsdurchfahrten**
- **schöne Aus-/Weitblicke** über rheinhessisches Hügelland und nach Hessen → „rechtfertigen“ Anstiege
- Routenführung – trotz „Land der 1.000 Hügel“ – dennoch **größtenteils ohne extreme Steigungen oder Gefälle** (Ausnahme: Hiwwel-Route Wörrstadt-Alzey, Obstroute)
- **größtenteils plausible Streckenführung**, d.h. Vermeidung von gefühlt unnötigen oder komplizierten Routenverläufen (Ausnahme: Alzey)

#### Schwächen

- **Routenführung häufig straßenbegleitend, teilweise auf Straße** (v.a. Rheinterrassenroute, Mühlenradweg, Zellertal-Radweg, Appelbachradweg) → kein „Fahrerlebnis“, verhindert „Blick auf schöne Landschaft“
- **POIs bzw. Ortskerne teilweise nicht direkt angebunden, keine „Rausschmeißer“ - Beschilderung** (z.B. Altstadt Oppenheim, Fleckenmauer Flörsheim-Dalsheim, Beller Kirche, ...)
- **Einzelne Bereiche mit touristischer Attraktivität** - in oder direkt an Rheinhessen angrenzend - werden aktuell vom Netzplan **nicht erschlossen**
- Unübersichtliche bzw. ungesicherte Querungen oder Fahren auf der Straße wirkt sich negativ auf die **Verkehrssicherheit** aus (z.B. Nierstein/B9, Appelbachradweg) → „unsicheres Gefühl“ für Gast
- teilweise **hoher Nutzerdruck** auf einzelnen Abschnitten (z.B. Rheinradweg am Rheinufer in Mainz oder Nierstein)
- Wegeführung über Wirtschaftswege führt zu **Nutzungskonflikten mit Landwirten/Winzern**














### 3

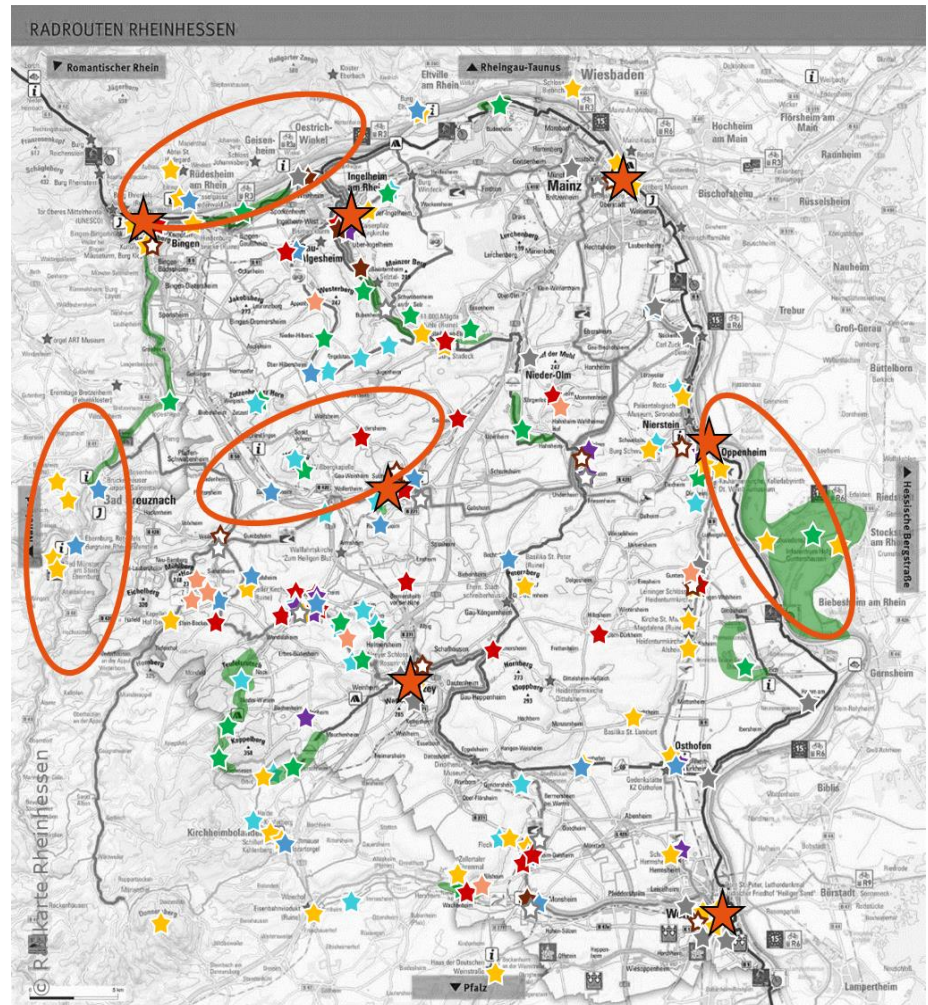
## Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

### Radwegequalität – Fokus Routenführung

#### Einbindung vorhandener POIs in die Routenführung

##### Legende:

-  Rheinhessen AUSGEZEICHNET Vinothek
-  Weinrast
-  Attraktiver Ort
-  Natur-Attraktion/Landschaft
-  Sonstiger POI
-  Leuchtturmbetriebe Beherbergung
-  Aussicht/Weitblick
-  Service-Station (vorhanden)
-  Service-Station (geplant)
-  E-Bike-Ladestation (vorhanden → EWR)
-  E-Bike-Ladestation (geplant)
-  Kristallisationsort
-  potentielle Suchräume neuer Radrouten



© BTE 2019: aktuelle Routenführung und Anbindung der POIs;  
Grundlagenkarte: RHT 2019: Netzplan Radrouten Rheinhessen

## Radwegequalität – Fokus Wegequalität

### Anforderungen von Radtouristen

Bei der Wegequalität sind allwettertaugliche Oberflächen mit geringem Rollwiderstand wie bspw. glatter Asphalt oder Beton Standard. Doch auch gut verdichtete und glatte wassergebundene Wegdecken gelten als gut befahrbar und sind vor allem auf naturnahen Routen wünschenswert, da sie sich besser in den Naturraum einfügen. Grober Schotter, Kopfsteinpflaster, Schlaglöcher, starke Wurzelaufbrüche sowie sandige Abschnitte sind nicht nur unkomfortabel zu befahren, sondern können – besonders an Steigungen und in Kurven – auch massive Gefahrenstellen darstellen.

Vor dem Hintergrund der immer häufigeren Nutzung von **E-Bikes**, gilt es zu beachten, dass auch die Qualitätserwartungen der Radfahrer an die Wegequalität steigen, da

- höhere Geschwindigkeiten gefahren werden und die Fahrräder häufig einen höheren Schwerpunkt haben, was vor allem bei engen Kurvenradien sowie durch schlechte Oberflächenqualitäten zu erheblichen Gefahren führen kann,
- die Fahrräder ein höheres Eigengewicht besitzen, Schiebestrecken daher noch unattraktiver werden und

- die Räder selbst häufig wertvoller sind als herkömmliche Räder und Beschädigungen daher dringend vermieden werden wollen.

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **Straßenbegleitende Radwege** sowie andere asphaltierte Wege (z.B. Rheinradweg, Appelbachradweg) **mit (fast) durchgehend guter Oberfläche**
- **Wege fast immer ausreichend breit**
- **kaum gravierende Hindernisse oder Gefahrenstellen** → punktuell Umlaufschranken und Poller die unnötig erscheinen (z.B. Rheinradweg)

#### Schwächen

- **Radwege fernab der Straße oder auf Wirtschaftswegen in punktuell kritischem Zustand** (Betonplatten teilweise mit Verwerfungen und Aufbrüchen, grober Schotter, Feldwege) → **unterschiedliche Wartungsstände**
- **Mischnutzung der Wirtschaftswege führt teilweise zu Verschmutzungen**, die Gefahrenstellen darstellen können → Nutzungskonflikt

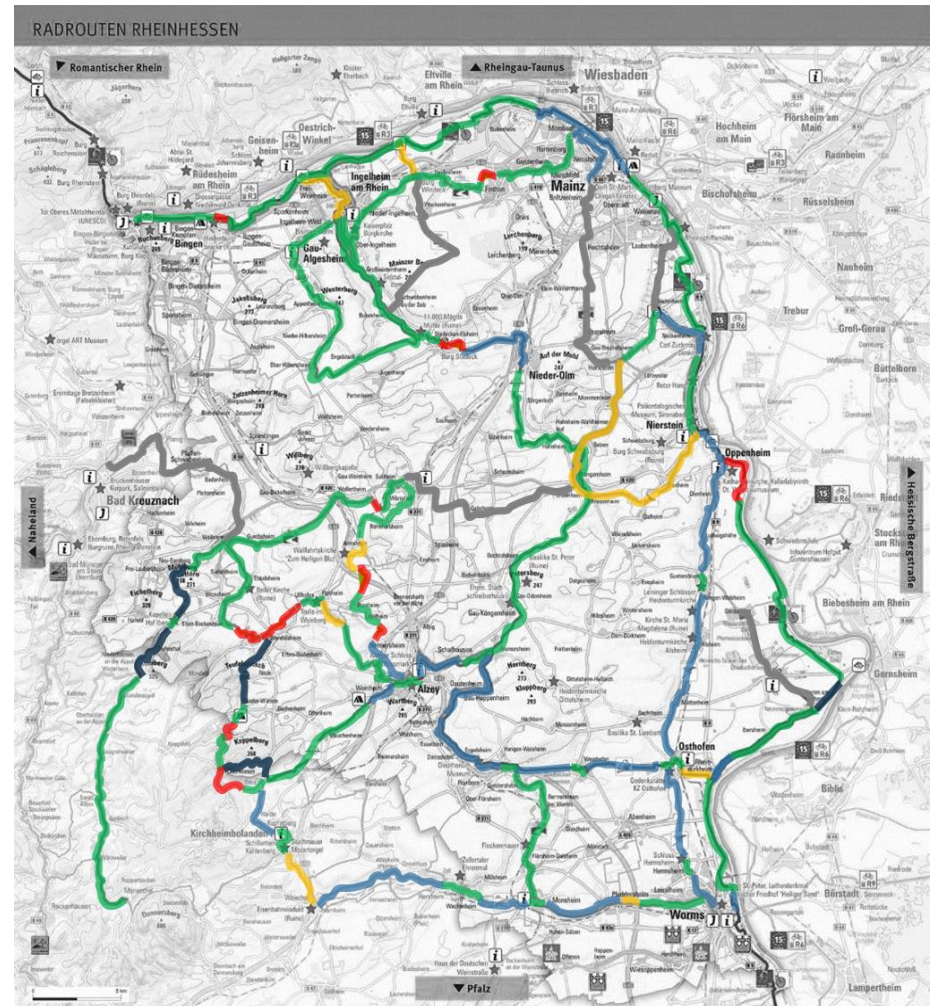
## Radwegequalität – Fokus Wegequalität

### Bewertung der Radrouten

Nebenstehende Abbildung zeigt die Verortung der Analyseergebnisse auf der Karte der touristischen Radrouten in Rheinhessen.

#### Legende:

- gute Basisqualität
- weniger attraktiv aber fahrbar
- schlechte Oberfläche
- straßenbegleitend
- im Mischverkehr auf Straßen außerorts
- nicht durch BTE befahren





## Radwegequalität – Fokus Beschilderung

### Anforderungen von Radtouristen

Auch im Zeitalter der Digitalisierung spielt eine physische Beschilderung bei der Orientierung noch immer die wichtigste Rolle: 74% nutzen diese während der Radreise zur Orientierung. Gerade im Freizeit- und Urlaubsbereich, wenn Radfahrer auf ihnen unbekanntem Wegen fahren, ist eine einfache, einheitliche, lückenlose und selbsterklärende Beschilderung unerlässlich.

Uneinheitliche, nicht sichtbare (verblasste/zugewachsene) oder fehlende Beschilderung führen oftmals zu Verwirrungen bzw. einem Verfahren, was den Fahrgegnuss mindert und das Urlaubserlebnis trübt. Neben der reinen Beschilderung der Route sind für Radfahrer auch Hinweise auf Sehenswürdigkeiten sowie Gastronomie- oder Unterkunftsbetriebe entlang der Strecke wünschenswert.

Die Basisanforderungen an Radverkehrswegweisung und -beschilderung sind von der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ bundesweit einheitlich geregelt. Aufbauend darauf sollte bundeslandspezifisch die Handreichung „Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ (Fortschreibung 2014) als Grundlage herangezogen werden.

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **flächendeckende, durchgängige Beschilderung mit Routenlogos nach HBR-Standard**
- **vorbildliche Umleitungsbeschilderung vorhanden** (Rheinradweg am Eicher See)

#### Schwächen

- **Beschilderung punktuell fehlend, nicht eindeutig, irreführend o.Ä. → unterschiedliche Wartungsstände**
  - innerorts Beschilderung teilweise nicht ausreichend
  - zusätzliche Fahnen- oder Zwischenwegweiser punktuell wünschenswert (besonders in Weinbergen)
  - verdrehte, fehlende und beschädigte Schilder → Vandalismus
- **Routenlogos häufig vergilbt oder stark verblichen**
- **teilweise fehlende Umleitungsbeschilderung** z.B. bei Baustellen (Alzey, Mainz)

## Touristische Infrastruktur – Fokus Beherbergung

### Anforderungen von Radtouristen

Für das Jahr 2017 konnten etwa 4,3 Mio. Radtouristen identifiziert werden, die mehrtägige Reisen unternahmen. Die TOP 3 der bevorzugten Unterkunftsarten dieser Radreisenden waren demnach Hotels (57%), Pensionen (47%) und Camping (19%). Grundsätzlich gilt, dass Radwanderer vornehmlich Betriebe wählen, die maximal 7km abseits der Route liegen (lieber näher).

Die bevorzugte Art der Unterkunft ist im Radtourismus breit gefächert und ist von persönlichen Präferenzen bzw. der jeweiligen Zielgruppe abhängig. Daher sollte das Übernachtungsangebot möglichst vielfältig sein („vom Campingplatz bis zur Sternehotellerie“), um den Ansprüchen verschiedener Radfahrertypen gerecht zu werden.

Als relevantes und allgemein anerkanntes Qualitätszeichen für fahrradfreundliche Betriebe gilt der vom ADFC entwickelte Standard Bett+Bike. Immerhin für ein Viertel der Radfahrer ist eine Qualifizierung mit Bett+Bike bei der Auswahl der Unterkunft von Bedeutung. Damit liegt dieses Auswahlkriterium hinter dem Preis-Leistungs-Verhältnis (73%), der Lage/Anbindung (70%) sowie der Ausstattung (32%).

Weiterführende Informationen finden sich unter [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **vielfältiges Übernachtungsangebot in Kristallisationsorten sowie Etappenorten vorhanden** (z.B. Bingen, Ingelheim, Mainz, Nierstein, Worms oder Alzey)
- **56 Bett+Bike-Betriebe in der Region → Häufung entlang des Rheins** (Wirkung des Rheinradweg) **und in Kristallisationsorten** → aber weiter ausbaubar
- **Hinweisschilder auf Beherbergungsbetriebe am Weg** → aber häufig „Fremdenzimmer“

# 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

## Touristische Infrastruktur – Fokus Gastronomie

### Anforderungen von Radtouristen

Das gastronomische Angebot einer Region ist häufig ein wichtiger Baustein eines Urlaubes oder Ausfluges. Dies gilt auch (oder besonders) für Radfahrer. Auch für die regionale Wertschöpfung sind Gastronomiebetriebe als Einnahmequelle entscheidend, denn nur wenn Touristen entlang der Strecke ein ansprechendes gastronomisches Angebot vorfinden, können sie dort Geld ausgeben. Dabei verlassen ortsunkundige Radfahrer in der Regel ungern ihre Route und wählen jene Gastronomiebetriebe, die sich maximal 500m von der Route entfernt befinden und darüber hinaus von der Route aus sichtbar oder beschildert sind.

Zudem können sich Gastronomiebetriebe über einen „fahrradfreundlichen“ Service besonders für Radtouristen empfehlen. Hierzu zählen:

- Hinweisschilder zum Gastronomiebetrieb mit Kilometerangabe direkt am Radweg
- Ganztägige bzw. abgestimmte Öffnungszeiten auch unter der Woche
- Vorhandensein eines Abstellplatzes für Fahrräder in Sichtweite oder abschließbare Abstellplätze
- auf Radfahrer abgestimmtes, gerne regionales Getränke- und Speisenangebot (leichte Kost, nicht-alkoholisch)
- Möglichkeit des Ladens von Akkus für Elektrofahräder oder der Reparatur von kleineren Pannen

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **vielfältiges Gastronomieangebot in Kristallisationsorten** (z.B. Bingen, Ingelheim, Mainz, Nierstein, Worms, Alzey)
- **Fokus auf Wein:** Weinstuben, Gutsschenken, Straußwirtschaften; 24 ausgezeichnete Vinotheken in der Nähe der Radwege → aber häufig nicht geöffnet oder zugänglich
- **Initiative „Empfohlener Radlertreff“** in der VG Eich

#### Schwächen

- **Dichte und Verteilung der Gastronomiebetriebe** am Weg (z.B. Appelbach-Radweg, Zellertal-Radweg)
- **Öffnungszeiten der Gastronomiebetriebe** besonders unter der Woche sowie tagsüber (!!!)
- Gastronomiebetriebe **wenig fahrradfreundlich**
  - keine Abstellanlagen, meist Vorderradbügel
  - kein Hinweis, dass Akku geladen werden darf

# 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

## Touristische Infrastruktur – Fokus Informationsangebot

### Anforderungen von Radtouristen

Touristinformationen vor Ort spielen als Informationsquelle während der Radreise eine bedeutende Rolle (35,5% besuchen während der Radreise Touristinformationen vor Ort) und sind – auch in Zeiten der Digitalisierung – eine Säule des Tourismus-Services.

Als Mindeststandard für Touristinformationen in Deutschland kann die i-Marke des Deutschen Tourismusverbandes herangezogen werden, die Qualitätsstandards für die Ausstattung und Beratung in den Infostellen vor Ort definiert. Für Radfahrer sollten Touristinformationen auf jeden Fall Auskünfte zum radtouristischen Angebot und zum radspezifischen Service geben können, Fahrradkarten zum Verkauf sowie bestmöglich ein Reparaturset zum Ausleihen bereithalten.

Entlang der Route schätzen Radfahrer die Vermittlung von Informationen durch Infotafeln. Neben Übersichtskarten und Informationen über das Radwegenetz können diese auch Tafeln mit Informationen zu Flora und Fauna, kulturellen Sehenswürdigkeiten etc. sein.

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **14 Touristinformationen** in Radwegnähe, **7 mit i-Marke** → aber nicht alle in HBR-Beschilderung integriert
- Alle Routen mit mindestens einer **routenspezifischen Infotafel** (insgesamt > 40) in unterschiedlicher Anzahl und Dichte ausgestattet; größtenteils in gutem Zustand (punktuell aber Vandalismusschäden)

#### Schwächen

- **Routenspezifische Infotafeln häufig mit reinem Fokus auf Route**, keine thematischen Inhalte; **Platzierung der routenspezifischen Infotafeln teilweise schlecht**, d.h. leicht zu übersehen, keine Aufenthaltsqualität
- teilweise **keine Routen-Informationen am Startpunkt** (z.B. Bahnhof)
- **Sonst: Wenig bis kaum Information zu Flora, Fauna, Geologie, Sehenswürdigkeiten etc.** → Ausnahme: Rheinradweg (hier stellenweise Überangebot)

# 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

## Touristische Infrastruktur – Fokus POIs und Ortschaften

### Anforderungen von Radtouristen

Während des Urlaubs fahren Radfahrer selten Rad, nur um lediglich Rad zu fahren. Eine Ausnahme stellen hier sicherlich Urlaube mit einem Hauptfokus auf das sportlich ausgelegte Fahrradfahren wie etwa im Rennrad- oder Mountainbike-Segment dar. Doch selbst dann werden Destinationen bevorzugt, bei denen die Destination eine attraktive Rahmenkulisse bietet.

Für den Großteil der Radtouristen ist das Fahrrad vor allem ein attraktives Mittel zur aktiven Erholung und ein alternatives Fortbewegungsmittel, um die kulturellen und natürlichen POIs sowie ein authentisches Bild der Urlaubs-Destination erleben bzw. „erfahren“ zu können.

Von der radtouristischen Infrastruktur wird daher erwartet, dass ...

- die für die Destination wichtigen kulturellen und natürlichen POIs eingebunden sind,
- eine gleichmäßige Verteilung der POIs entlang der Route besteht,
- durch die Routenführung innerhalb der Ortschaften ein attraktives und authentisches Erleben der Region ermöglicht wird,
- ein attraktiver Wechsel zwischen Ortsdurchfahrten und Landschaftserlebnissen besteht.

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- auf vielen Routen **gutes Verhältnis von Ortsdurchfahrten und Landschaftserlebnissen**
- häufige **Fahrt durch von Wein geprägte Kulturlandschaft**
- **touristisch attraktive Städte in Routennetz eingebunden** (Mainz, Bingen, Ingelheim, Nierstein, Worms, Alzey)
- **auch abseits der großen Städte liegen POIs teilweise direkt an der Route** (z.B. Roter Hang, Hindenburgbrücke)

#### Schwächen

- **teilweise längere Streckenabschnitte ohne nennenswerten POI** (z.B. Appelbachradweg, Zellertalradweg, Mühlenradweg)
- **Routenführung teilweise knapp an POIs vorbei, ohne Zuweg oder Beschilderung** (z.B. Beller Kirche, Burg Stacked)
- **einige Ortschaften zwar angebunden, aber mit unattraktiver Wegführung** (z.B. Oppenheim)

## Fahrradspezifische Infrastruktur – Fokus Raststationen

### Anforderungen von Radtouristen

In regelmäßigen Abständen und an besonders geeigneten Stellen – beispielsweise Orten mit einem besonderen Ausblick oder einer hohen Aufenthaltsqualität – wünschen sich Radfahrer Rastplätze und/oder Schutzhütten. Diese dienen nicht nur dem Schutz vor Regen, sondern auch zum Verweilen oder Pausieren. Familien mit Kindern bevorzugen besonders Rastmöglichkeiten, bei denen die Kinder spielen und Entdecken können.



© BTE 2018: Beispiele attraktive Rastplätze; links: Obstroute an der 1.000 Mägde Mühle, rechts: Zellertalradweg, Rastplatz an der Grenze von drei Kommunen

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **Sitzbänke & Schutzhütten in ausreichender Anzahl vorhanden** → aber teilweise schlechte Aufenthaltsqualität und schlechter Zustand
- **vereinzelt ansprechende Rastplätze und Spielplätze**

#### Schwächen

- **auf einigen Strecken Dichte und Verteilung von Rastplätzen (Tisch + Bank) schlecht** (z.B. Rheinradweg, Amiche, Appelbach, Mühlenradweg)
- **Aufenthaltsqualität und Fahrradfreundlichkeit von Bänken und Rastplätzen**
  - Platzierung an stark befahrenen Straßen
  - schlechter Zustand (Wartung)
  - „ungemütliche“ Bauweise (Beton)
  - selten Fahrradständer

## Fahrradspezifische Infrastruktur – Fokus Reparaturservices

### Anforderungen von Radtouristen

Besonders im Falle einer Panne sind Reparaturmöglichkeiten ein wichtiger Service für Radreisende. Optimal ist ein Pannenservice, der bei Bedarf kontaktiert werden kann und auch auf der Strecke hilft. Alternativ können auch Radreparaturstationen, die die notwendigsten Werkzeuge für die Fahrradreparatur bereithalten, aufgestellt werden.

Für den Gast sind weiterführende Informationen, bspw. wo der nächste Fahrradladen mit Personal zu finden ist, ebenfalls enorm wichtig. Die lokalen Touristinformationen sollten hierzu unbedingt Auskünfte geben können. Wichtig ist, dass alle vorhandenen Infrastrukturen vom Gast auffindbar und gut aufbereitet sind (digital oder in Print-Produkten). Auch die Touristinformation selbst kann im ein Fahrradreparatur-Set bereithalten und im besten Fall sogar selbst fachkundig bei der Reparatur unterstützen.

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **41 Reparaturservices (mit Personal) bzw. Fahrradläden in guter Dichte und Verteilung**  
→ aber nicht alle auf rheinhessen.de verzeichnet
- **5 Radreparaturstationen im öffentlichen Raum + geplante Rad-Service-Stationen Rheinhessen** (Laden & Reparatur), Monsheim als Best-Practice bereits realisiert

#### Schwächen

- **vorhandene Reparaturstationen teilweise veraltet und mit fehlenden oder defekten Werkzeugen** (z.B. Ingelheim-Freiweinstein)

## Fahrradspezifische Infrastruktur – Fokus Ergänzende Services

### Anforderungen von Radtouristen

Services wie Radverleih oder E-Bike-Ladestationen sollten entlang des Weges unbedingt vorhanden sein. Grundsätzlich sind die folgenden Services wünschenswert, wobei es wichtig ist, dass die Angebote von den Radreisenden möglichst leicht auffindbar und übersichtlich dargestellt sind.

**Radverleihe:** Das Angebot von Mieträdern ist besonders für Tagesausflügler bzw. für Gäste, bei denen Radfahren nur eine von mehreren Aktivitäten im Urlaub ist, relevant. Dem Gast ist es dabei egal, wer den Service anbietet.

**E-Bike-Ladestationen:** Diese sollten entweder in Form von öffentlichen Ladestationen oder über eine grundlegende Servicebereitschaft, E-Bikes in Gastronomie oder Beherbergung laden zu können, zur Verfügung stehen.

**Gepäcktransfer:** Ein Gepäcktransport ist besonders für die Gäste relevant, die eine mehrtägige Streckentour machen. Auch hier ist es dem Radfahrer in der Regel egal, wer den Service anbietet (d.h. ob Hotels, Veranstalter etc.).

**Radabstellanlagen:** Abschließbare Fahrradboxen oder überwachte Radabstellanlagen sind dann wichtig, wenn der Gast für den Besuch einer Attraktivität gewonnen werden soll. So wird ihm der Aufenthalt/das „Absteigen“ möglichst einfach und komfortabel gemacht.

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **22 E-Bike-Ladestationen am Weg**, teilweise öffentlich, teilweise bei Leistungsträgern + **9 geplante E-Bike Ladestationen Rheinhessen**, die bisherige Lücken füllen → **flächendeckende Ladeinfrastruktur**
- **Fahrrad-Parkhäuser in Ingelheim und Worms verfügbar** → aber kaum Informationen hierzu

#### Schwächen

- **kaum öffentliche Fahrradboxen vorhanden** (Ausnahme: Wörrstadt und Alzey, aber hier von Alltagsradfahrern belegt) → **besonders in Städten am Rheinradweg wünschenswert** (vor allem für E-Bikes)
- **keine Gepäckschließfächer explizit für Radfahrer vorhanden**, wobei grundsätzlich Schließfächer an Bahnhöfen (nur Mainz, Worms) oder an E-Bike-Ladestationen nutzbar sind
- **kein Gepäcktransport in der Region**



## Erlebbarkeit und Inszenierung

### Anforderungen von Radtouristen

Menschen streben nach Neuem, nach Abwechslung und nach einem besonderen Erlebnis, um ihre Lebensqualität zu steigern und aus dem Alltag auszubrechen. Übertragen auf den Tourismus ist das **individuelle Reiseerlebnis** von Bedeutung. Es ist daher wichtig, Situationen zu erschaffen, die den Gast durchgängig, authentisch und unkompliziert berühren und langfristig binden. Dem Gast soll eine besondere Erinnerung ermöglicht werden.

Der starke Wettbewerb der deutschen Radreisestationen erfordert neben erwarteter Basisqualität, Landschaftsattraktivität und interessanten POIs auch eine Differenzierung hin zu besonderen Erlebnissen für den Gast. Unter **Erlebbarkeit** wird dabei die Möglichkeit verstanden, versprochene Inhalte, Attribute oder Themen einer Marke, eines Produktes oder eines Angebotes (eines Radweges), in einem direkten Zusammenhang mithilfe der natürlich vorhandenen Infrastrukturen erleben/ erfahren zu können.

Als **Inszenierung** können jene Infrastrukturen bezeichnet werden, die auf eine zusätzlich geschaffene Art und Weise die Erlebbarkeit eines Themas versuchen zu steigern (z.B. landschaftsarchitektonische Bauwerke und Gestaltungselemente, die ein bestimmtes Thema aufgreifen).

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **Erlebbarkeit durch Routenführung und teilweise Inszenierungen an einzelnen Routen** (z.B. Rheinradweg, Obstroute)
- **erste Ansatzpunkte an einzelnen Wegen erkennbar** (z.B. Selztal-Radweg, Appelbach-Radweg)

#### Schwächen

- **Thema „Wein“ nicht in Routenkonzept bespielt**
- **Themen anderer Wege nicht unterfüttert** z.B.
  - Mühlenradweg = Mühlen teilweise vorhanden, aber nicht erlebbar; keine Mühlräder o.ä.
  - Amiche = Namensgebung für Touristen nicht verständlich; nicht als Bahnradweg erlebbar
- **keine Erlebnisstationen, keine Leuchttürme**

## Angebote und Produkte

### Anforderungen von Radtouristen

Zwar ist ein Großteil der Radreisenden individuell unterwegs und organisiert die Radreise komplett selbst, jedoch bringen fertige, buchbare Produkte (Pakete aus Radtour, Übernachtung, Verpflegung, Transfer und Rahmenprogramm) die Radtourismusqualität der Region sehr pointiert auf den Punkt, stellen die Stärken der Region zur Schau und erleichtern damit dem Kunden die Reiseentscheidung.

Laut Radreiseanalyse 2018 organisieren nur 9% ihre Radreise komplett über einen Veranstalter, immerhin 7% haben Teile mithilfe eines Veranstalters organisiert.

### Bewertung des Angebots in Rheinhessen

#### Stärken

- **Veranstaltungen mit Radbezug in der Region vorhanden**, z.B. Familientag im Appelbachtal, RheinRadeln, Sattelfest auf dem Zellertal-Radweg, Trullo-Radwanderung, E-Bike Tag (2017), Saisonauftakt Rad + Wandern (2019)
- **sechs Tourentipps**, zwei davon regionsübergreifend
- **Fünf Pauschalangebote für Übernachtungsgäste sowie eine geführte Radtour für Tagesgäste (Gruppen)** auf rheinhessen.de; weitere Tagesrouten von TIs → Fokus: Genuss/Wein
- **Rheinhessen zum Teil bereits im Angebot von Veranstaltern** z.B. „Drei Kaiserdome am Rhein“ bei EUROBIKE

#### Schwächen

- **Angebote ausbaufähig, um Profil der Region weiter zu schärfen**
  - Themenrouten derzeit nicht im Fokus der Pauschalen (nur Tourentipps)
  - Geführte Rad-Touren kaum im Angebot

## Fazit der Ist-Analyse – Differenzierte Bewertung der Routen

### Differenzierte Bewertung der Routen

Als Ergebnis der Ist-Analyse, der Bewertung des radtouristischen Angebots und der Befahrung ergibt sich für jede Radroute eine differenzierte und sehr detaillierte Bewertung. Diese ist in der Befahrungs-Dokumentation dargelegt und bewertet jeden Radweg einzeln mit Blick auf Routenführung, Gefahrenstellen und Oberflächenqualität sowie touristische Potenziale. Dabei wurden die entsprechenden Punkte in einer Übersichtskarte der Route mit Text und Bilderläuterung verortet (nicht georeferenziert). Die ausführliche Befahrungs-Dokumentation ist Teil der umfangreichen Projektunterlagen, die der Rheinhessen-Touristik GmbH vorliegen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt beispielhaft, wie die Dokumentation und Bewertung der einzelnen Routen erfolgte.



© BTE 2019: Dokumentation der Basisqualität basierend auf der Befahrung der Rheinterrassenroute

# 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

## Fazit der Ist-Analyse – Gesamtbewertung je Route

	Amiche	Appelbach-Radweg	Mühlen-Radweg	Obstroute (Westschleife)
<b>Erreichbarkeit</b>	■	■	■	■
Anbindung ÖPNV	■	■	■	■
Anbindung PKW	■	■	■	■
<b>Radwegequalität</b>	■	■	■	■
Routenführung	■	■	■	■
Wegequalität	■	■	■	■
Beschilderung	■	■	■	■
<b>Touristische Infrastruktur</b>	■	■	■	■
Beherbergung	■	■	■	■
Gastronomie	■	■	■	■
Informationsangebot	■	■	■	■
POIs & Ortschaften	■	■	■	■
<b>Fahrradspez. Infrastruktur</b>	■	■	■	■
Raststationen	■	■	■	■
Reparaturservices	■	■	■	■
Ergänzende Services	■	■	■	■
<b>Erlebbarkeit</b>	■	■	■	■
<b>GESAMTBEWERTUNG</b>	■	■	■	■

Legende:

■ Kriterium erfüllt

■ Kriterium zum Teil erfüllt

■ Kriterium nicht erfüllt

# 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

## Fazit der Ist-Analyse – Gesamtbewertung je Route

	Rheinradweg	Rheinterrassenroute	Selztal-Radweg	Zellertal-Radweg
<b>Erreichbarkeit</b>	■	■	■	■
Anbindung ÖPNV	■	■	■	■
Anbindung PKW	■	■	■	■
<b>Radwegequalität</b>	■	■	■	■
Routenführung	■	■	■	■
Wegequalität	■	■	■	■
Beschilderung	■	■	■	■
<b>Touristische Infrastruktur</b>	■	■	■	■
Beherbergung	■	■	■	■
Gastronomie	■	■	■	■
Informationsangebot	■	■	■	■
POIs & Ortschaften	■	■	■	■
<b>Fahrradspez. Infrastruktur</b>	■	■	■	■
Raststationen	■	■	■	■
Reparaturservices	■	■	■	■
Ergänzende Services	■	■	■	■
<b>Erlebbarkeit</b>	■	■	■	■
<b>GESAMTBEWERTUNG</b>	■	■	■	■

Legende:

■ Kriterium erfüllt

■ Kriterium zum Teil erfüllt

■ Kriterium nicht erfüllt

# 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

## Fazit der Ist-Analyse – Gesamtbewertung je Route

	Hiwwel-Route Etappe 1	Hiwwel-Route Etappe 3	Hiwwel-Route Etappe 4
<b>Erreichbarkeit</b>			
Anbindung ÖPNV			
Anbindung PKW			
<b>Radwegequalität</b>			
Routenführung			
Wegequalität			
Beschilderung			
<b>Touristische Infrastruktur</b>			
Beherbergung			
Gastronomie			
Informationsangebot			
POIs & Ortschaften			
<b>Fahrradspez. Infrastruktur</b>			
Raststationen			
Reparaturservices			
Ergänzende Services			
<b>Erlebbarkeit</b>			
<b>GESAMTBEWERTUNG</b>			

Legende:

Kriterium erfüllt

Kriterium zum Teil erfüllt

Kriterium nicht erfüllt

# 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

## Fazit der Ist-Analyse – Gesamtbewertung je Route

### Fazit der Bewertung je Route

Als Ergebnis aus Ist-Analyse ergibt sich eine zusammenfassende und verkürzte gutachterliche Empfehlung je Route.

**Obstroute (Westschleife):** Die Route verfügt über eine gute Oberflächenqualität und Wegeführung; das Thema Obst ist bereits in Ansätzen erlebbar, lediglich die Ostschleife ist wenig erlebnisreich. → **Fazit:** Westschleife beibehalten, Ostschleife nicht beibehalten

**Rheinradweg:** Der Rheinradweg verfügt grundsätzlich über eine gute Qualität; er ist ein „Zugpferd“ für Rheinhessen und verbindet Städte als die „Perlenkette am Rhein“ → **Fazit:** beibehalten und stärken

**Selztal-Radweg:** Die Route hat eine gute Oberfläche und Wegeführung; es gibt aber keine ÖPNV-Anbindung des Startpunktes. → **Fazit:** beibehalten, aber ÖPNV-Anbindung herstellen

**Hiwwel-Route:** Die Route wurde ohne Etappe 2 (Mainz-Wörrstadt) befahren; es lassen sich attraktive und weniger attraktive Teilstücke identifizieren. → **Fazit:** Attraktive Teilstücken in neuen Routen beibehalten. Als „Rheinhessen-Route“ nicht vermarktbar.

**Amiche:** Die Oberflächenqualität ist zwar gut, das Thema „Bahntrasse“ aber kaum erlebbar → **Fazit:** nicht beibehalten

**Mühlen-Radweg:** Die größten Schwächen sind die fehlende ÖPNV-Anbindung, die straßenbegleitende Routenführung sowie der nicht vorhandene Themenbezug. → **Fazit:** nicht beibehalten

**Rheinterrassenroute:** Die straßenbegleitende Routenführung wird dem großen touristischen Potenzial der Rheinterrasse und der Attraktivität der Landschaft nicht gerecht. → **Fazit:** mit dieser Routenführung nicht beibehalten

**Appelbach-Radweg\*:** Zwar attraktive Landschaft, aber fehlende ÖPNV-Anbindung, keine Gastronomie, Routenführung auf/neben der Straße → **Fazit:** nicht beibehalten im touristischen Radroutennetz von Rheinhessen (Route ggf. im Naheland weiter in touristischem Radroutennetz)

**Zellertal-Radweg\*:** Attraktive Landschaft, aber sehr oft straßenbegleitend, keine ÖPNV-Anbindung des Endpunktes → **Fazit:** attraktive Teilstücke in neuen Routen inkludieren; Gesamtstrecke nicht im touristischem Radroutennetz von Rheinhessen beibehalten (Route ggf. in der Pfalz weiter in touristischem Radroutennetz)

\* Radrouten bleiben in touristischem Radroutennetz der Pfalz bzw. des Nahelandes, d.h. mit Plakette etc. bestehen

# 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

## Fazit der Ist-Analyse – Gesamtbewertung: Stärken und Schwächen

### Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse (SWOT) – hier: Stärken und Schwächen

#### Stärken

- **Flächendeckender HBR-Beschilderungsstandard** → 550km touristische Routen + 450km weitere Radwege
- **Vielseitige Landschaft** (Rhein, Wein, Wald, Obst-anbau etc.) → dennoch deutlicher Fokus auf Wein-anbauflächen
- **Rheinradweg als international bekannter Radweg führt durch Region** → schönste EuroVeloRoute 2018
- **ausgebautes Netz an E-Bike-Ladestationen** → passt zum Trend
- **grundsätzlich gute Abdeckung mit Bett+Bike-Betrieben** → besonders in Kristallisationsorten vorhanden
- **Vielzahl attraktiver Städte und Ortschaften mit touristischem Angebot, die im Routennetz angebunden sind** → einzelne Städte profilgebend für Rheinhessen; ermöglichen Verknüpfungen der Themen Wein, Kultur & Rad
- **gute Online-Tourdatenbank und Präsenz in gängigen Tourenportalen** → gute Ausgangsposition im Online-Marketing

#### Schwächen

- **kein echtes Profil als Radreiseregion erkennbar** → keine Qualitäts-Radregion und kein Qualitätsradweg (ADFC)
- **Format der Touren entspricht nicht den Gästebedürfnissen** → nur zwei Sternrouten
- **Themenwege mit überwiegend straßen-begleitender Routenführung und unzureichendem Erlebnischarakter** (Rheinterrasse, Mühlen-Radweg, Zellertal-Radweg) → kein Fokus auf Ansprüche von Fahrradtouristen
- **Basisqualität teilweise mangelhaft (Oberfläche, Beschilderung)** → Verbesserung der Qualitätssicherung und des Wegemanagements
- **zu wenig fahrradspezifische Infrastruktur** (Fahrradboxen, Rad-Service-Stationen, Abstellanlagen) → auch mit Blick auf Streckenradler
- **ÖPNV-Anbindung besonders von Start- und Endpunkten teilweise schlecht** → daher Routen z.T. als Tagesausflug kaum realisierbar
- **Gastronomieangebot entlang der Strecke unzureichend** → eingeschränkte Öffnungszeiten reduzieren das Angebot für Radtouristen



# 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

## Fazit der Ist-Analyse – Gesamtbewertung: Chancen und Risiken

### Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken-Analyse (SWOT) – hier: Chancen und Risiken

#### Chancen

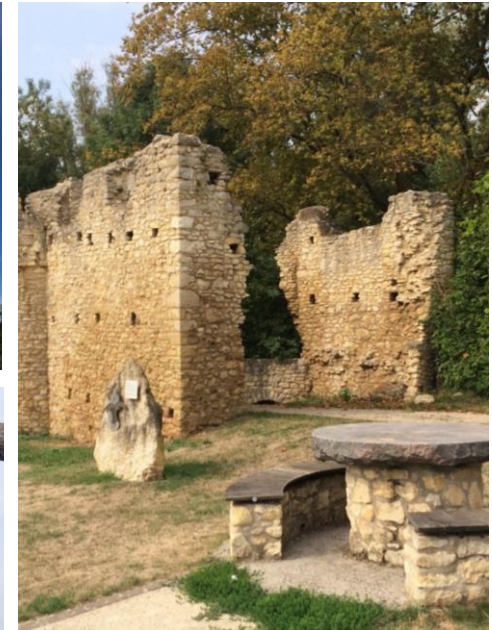
- **Rheinradweg weiter ausbauen und stärken**  
→ Potenzial erkennen und Qualität weiter ausbauen, „Schaufenster zur Region“
- **gut ausgebautes Radwegenetz in der Region (1.000km) → Möglichkeiten für Lückenschlüsse/Verbindungen zu Rundtouren vorhanden** (teilweise auf bestehendem Netz)
- **Radwege als Achsen der Stadt-Land-Verbindungen nutzbar** → Potenziale herausarbeiten
- **Verankerung des Themas Wein in touristisches Routennetz** → ist bereits vielfältig erlebbar
- **E-Bike-Trend macht fahren in eher anspruchsvollem Relief möglich** → stärkerer Fokus auf E-Bike-Region denkbar
- **Ausarbeitung eines klaren Profils** → Stärkung der Profilierung als Radreiseregion
- **Gute Vernetzung mit Nachbardestinationen** → ermöglichen ein „grenzenloses“ Erlebens der Region unabhängig von administrativen Grenzen

#### Risiken

- **Hoher Wettbewerbsdruck, d.h. es braucht Commitment der Kommunen in Radtourismus zu investieren** → gleichzeitig: Investitions- und Personalengpässe bei Kommunen verhindern Ausbau der radtouristischen Infrastruktur; Radfahren hat unterschiedlichen Stellenwert in den Kommunen
  - **Fokus des Radwegebaus in der Region in der Vergangenheit auf Alltags- und Pendlerverkehr** (erkennbar an Entwicklung der straßenbegleitenden Wege) → stärkere Berücksichtigung der touristischen Potenziale der Region
  - **Nutzung von Wirtschaftswegen als Radwege kann zu Konflikten mit Winzern und Landwirten führen**
  - **Optimierung der Routenführung hat Auswirkungen auf Kommunen**
    - Wegfall einzelner Routenabschnitte → Unmut der dann nicht mehr angebotenen Kommunen + „psychologische Komponente“: Bedeutungsverlust
    - Lückenschlüsse und neue Routenführung → Investitions- und Folgekosten
- viel Kommunikation und Einbindung im Vorfeld notwendig; „psychologische Komponente“, Bedeutungsverlust

### 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

Fazit der Ist-Analyse in Bildern – Potential in Rheinhessen ist vorhanden ...



© BTE 2018: diverse Eindrücke aus der Befahrung

### 3 Ist-Analyse und Bewertung des radtouristischen Angebots

Fazit der Ist-Analyse in Bildern – ... allerdings besteht auch Handlungsbedarf



© BTE 2018: diverse Eindrücke aus der Befahrung

# **Profil und Leitlinien für den Radtourismus in Rheinhessen**

## Profilentwicklung als Basis der Leitlinien

### Methodisches Vorgehen

Fester Anker aller strategischen Überlegungen – und auch der Profilentwicklung – war die Tourismusstrategie Rheinhessen mit den damit verbundenen Zielen. Es wurde daher keine ausschließliche Profilierung als Radtourismusdestination angestrebt, sondern es erfolgte vielmehr eine Kombination der Themen unter der Berücksichtigung der Hauptzielgruppe der Aktiven Naturgenießer.

Um sich im Markt der Wettbewerber positionieren zu können, wurde – basierend auf den Erkenntnissen der Wettbewerbsanalyse (siehe Kapitel 2), der Analyse des Ist-Zustandes (siehe Kapitel 3), sowie der Zukunfts- und Profilwerkstatt – ein **Profil** für den Radtourismus in Rheinhessen erarbeitet. Als **Profilierungsfelder** wurden die Themen **Wein, Rhein, Kultur** und **Weitsicht** identifiziert, die jeweils mit vertiefenden Merkmalen unterfüttert wurden. Die Ergebnisse sind im Protokoll der Profil- und Zukunftswerkstatt zusammengetragen.

Aus dem Profil wurden schließlich **Leitlinien** formuliert, die als Grundlage für die Entwicklung des Radtourismus in Rheinhessen dienen. Diese Leitlinien orientieren sich an der **Bedürfnispyramide des Radfahrers** und übertragen diese konkret auf Rheinhessen. Für jede Qualitätsebene ist ein prägnanter Absatz formuliert, der zur besseren Verständlichkeit weiter beschrieben wurde.

### Leitlinien für den Radtourismus in Rheinhessen

Die erarbeiteten und nachfolgend dargestellten Leitlinien formulieren eine **Vision**, d.h. sie sind ein Ausblick auf das radtouristische Angebot in Rheinhessen der Zukunft. Die Leitlinien helfen bei der Entwicklung von Maßnahmen, da diese den in der Zukunft liegenden „Idealzustand“ erreichen wollen und ein **gemeinsames Verständnis „nach Innen“** erleichtern sollen. Sie dienen nicht dem endkundenorientierten Marketing. Die Leitlinien wurden mit Touristikern erarbeitet sowie im Prozess ergänzt und modifiziert.

## Profilentwicklung als Basis der Leitlinien

Profilthemen in Rheinhessen: Wein, Rhein, Kultur und Weitblick

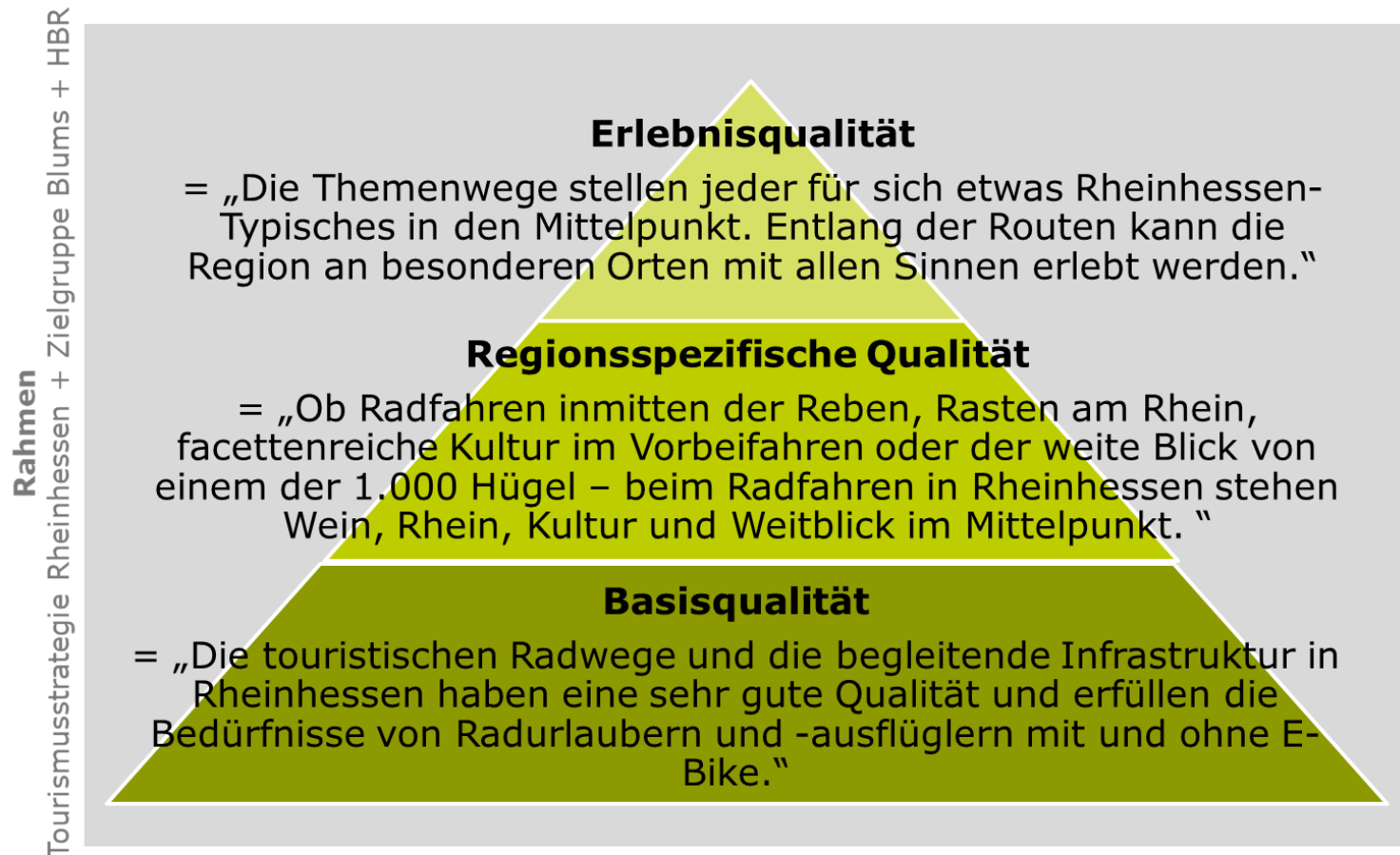


© BTE 2018: diverse Eindrücke aus der Befahrung

# 4 Profil und Leitlinien für den Radtourismus in Rheinhessen

## Leitlinien für den Radtourismus in Rheinhessen

### Leitlinien für den Radtourismus in Rheinhessen



## Leitlinien für den Radtourismus in Rheinhessen

Die Leitlinien wurden je Ebene weiter heruntergebrochen, um sie besser greifbar und verständlich zu machen. Sie sind aus Sicht der Touristiker in Rheinhessen formuliert (d.h. „unser Routennetz“).

### Basisqualität in Rheinhessen heißt konkret ...

- **Die touristischen Routen machen Rheinhessen optimal erlebbar.** Unser touristisches Routennetz zeichnet sich durch Rundwege aus, die an zentralen Ankerpunkten starten und Stadt und Land verbinden. Sowohl die Rundwege als auch die Strecken-Radwege sind gut mit der Bahn und dem Auto erreichbar. Auf den Routen können möglichst fernab des Autoverkehrs die wichtigsten Rheinhessen-Sehenswürdigkeiten erreicht werden. Das Radfahren lässt sich gut mit anderen Aktivitäten verbinden.
- **Die Radwege haben eine hohe Qualität.** Die Oberflächenqualität unserer Radwege ist gut. Straßenbegleitende Radwege und die genutzten Wirtschaftswege sind für den Gast sicher und problemlos zu befahren. Die Wege sind lückenlos, eindeutig und fehlerfrei beschildert.
- **Die begleitende Infrastruktur und Services sind fahrradfreundlich.** In Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben sind Radfahrer willkommen.

Zentrale Radservicestationen sind flächendeckend an wichtigen Knotenpunkten aufzufinden. Rastplätze, Radabstellanlagen sowie Informationstafeln an touristisch relevanten Standorten ergänzen die begleitende Infrastruktur und den Service für Radfahrer.

### Regionsspezifische Qualität in Rheinhessen heißt konkret ...

Das, was Rheinhessen ausmacht, ist für Radfahrer leicht zugänglich und kann entlang der Radrouten erlebt werden:

- **Wein ist der stärkste Botschafter der Region.** Unsere Radrouten bieten Weinerlebnisse im Vorbeifahren: mitten durch die Wein Hügel fahren, Weinkultur in den Dörfern und auf dem Winzerhof erleben, Einkehren in der Straußwirtschaft oder eine Rast am Tisch des Weins.
- **Der Rheinradweg ist unser Schaufenster in die Region.** Die Städte am Rhein sind wichtige Ankerpunkte und schlagen mit Rundwegen eine Brücke ins Innere von Rheinhessen sowie in angrenzende Regionen. Überregional bekannte Radwege schließen an unser Routennetz an.



## Leitlinien für den Radtourismus in Rheinhessen

- **Kultur hat in Rheinhessen viele Facetten.** Hochkultur, Stadtkultur, Weinkultur oder Feierkultur sind auf den Radrouten, die Stadt und Land verbinden, leicht erlebbar. Eine Dombesichtigung, ein Besuch der Kaiserpfalz, ein kleiner Stadtbummel zwischendurch, in den Vinotheken oder gemeinsam am Tisch mit Rheinhessen in der Straußwirtschaft und auf dem Weinfest Wein genießen sind nur einige Beispiele für die kulturellen Facetten der Region.
- **Rheinhessen bietet Radfahren mit Weitblick.** Radfahrer werden mit den schönsten Panoramablicks für die Fahrt auf einen der 1.000 Hügel belohnt: Weinbergstürme mit Aussicht, die Frankfurter Skyline in der Ferne oder schaukeln in luftiger Höhe.

### Erlebnisqualität in Rheinhessen heißt konkret ...

Entlang der Themenrouten bieten wir den Gästen Rheinhessen-Erlebnisse pur:

- **Wein** wird z.B. erlebbar durch Fahren zwischen den Reben/durch die Reben, Weinerlebnis in den Weindörfern und beim Winzer bzw. in Gastronomiebetrieben, Wein unterwegs im Hofladen kaufen und ihn nach Hause geliefert bekommen, eine Rast am/im Trulli oder Weinbergshäuschen oder einem Tisch des Weins, Weinfeste im Vorbeifahren, der freundliche Winzer am Wegesrand oder der Inszenierung von Weinwissen z.B. durch Weinlehrpfade.
- **Rhein** wird z.B. erlebbar durch die Fahrt entlang des Rheins, dem Landschaftserlebnis Rhein mit Deichen und Altarmen, dem Beobachten von Wasservögeln neben dem Radweg, Fährfahrten über den Rhein, der entspannten Rast am Rhein oder der Inszenierung des Themas Rhein z.B. von Hochwasserpegeln.
- **Kultur** wird z.B. erlebbar durch eine gelebte Stadt-Land-Verbindung, die Einbindung der großen Städte sowie der Weindörfer und Sehenswürdigkeiten, der Berücksichtigung von Festen und der Ankündigung von Veranstaltungen auch am Radweg.
- **Weitsicht** wird erlebbar bei dem Blick von den 1.000 Hügeln („Belohnung“), dem Gefühl von Weite und Durchatmen, der Inszenierung von besonders schönen Blicken mit Türmen, Wingertsschaukeln, Bilderrahmen oder Landschaftskinos.

# Netzplanung

## Herleitung des Netzplans

### Grundlagen zur Herleitung des Netzplans

Durch die umfangreiche Bewertung des bestehenden Angebotes konnten jene Routen identifiziert werden, die das höchste Entwicklungs- und Erfolgspotenzial haben (siehe Kapitel 3). Bei der Herleitung des Netzplans fanden darüber hinaus relevante Analyseergebnisse aus der Wettbewerbsanalyse (z.B. Konzept der Ankerpunkte im Netz in der HeideRegion Uelzen), der Zielgruppenanalyse (z.B. Format von Rundtouren etc.) sowie der Profilentwicklung (siehe Kapitel 4) Berücksichtigung. Die Erkenntnisse wurden in **Prämissen** überführt, die bei der Herleitung des Netzplans beachtet wurden:

- Verankerung von **Kristallisationsorten** im Netz, d.h. zentrale Orte mit einem umfassenderem touristischen Angebot (Hinweis: zur Abgrenzung von Kristallisationsorten wurden Kriterien entwickelt; siehe folgende Seite)
- **Beibehaltung** der **guten („grünen“)** Routen (basierend auf den Analyseergebnissen), Nutzung **guter Abschnitte** in neuen Routen. Ziel: **Verbesserung der Qualität**
- **Einbindung** von Teilabschnitten **des Rheinradweges in Rundrouten** zur weiteren Stärkung des Rheinradweges als „Schaufenster in die Region“

- **Anbindung** der **touristisch relevanten POIs** auf geeigneten Radwegen, um mithilfe der Radwege touristische Wertschöpfung zu generieren
- **Schaffung von Rundtouren** im „richtigen“ Format (20-40km, 50-60km), um den Anforderungen des Marktes und der Zielgruppe (Aktive Naturgenießer) gerecht zu werden
- Sicherstellung der **Erlebbarkeit der Profil-Themen** (Wein, Rhein, Kultur, Weitsicht) entlang der Routen, um den Gästen „das Beste von Rheinhessen“ zu zeigen

Außerdem

- **Bei Neuüberlegungen**, d.h. wenn Lückenschlüsse oder Neukonzeptionen von Routen notwendig sind, **auf HBR beschildertem Radwegenetz** bleiben (wenn möglich)

## Herleitung des Netzplans

### Kriterien für Kristallisationsorte

Folgende Kriterien müssen die **Kristallisationsorte** erfüllen, um im Netz berücksichtigt zu werden:

- Anbindung an **mind. 2 Routen** im touristischen Radroutennetz Rheinhessen
- Bahnhof/**schienengebundene ÖPNV-Anbindung** (mit mindestens zwei Verbindungen je Stunde in der Hauptreisezeit zwischen 10 und 18 Uhr)
- kritische Größe **Übernachtungsbetriebe unterschiedlicher Struktur** (Hotels unterschiedlicher Klassifizierungen, FeWo etc.)
- kritische Größe **Gastronomiebetriebe unterschiedlicher Arten/ Geschmacksrichtungen mit Öffnungszeiten auch werktags/tagsüber**
- vorhandene **Tourist-Info** (bevorzugt mit i-Marke)
- **vorhandene Fahrradservice-Infrastruktur**, d.h. E-Bike-Ladestation, Reparaturservice (mit und/oder ohne Personal), gerne Fahrradboxen bzw. Gepäckschließfach

Die identifizierten Kristallisationsorte sind dem optimierten Netzplan zu entnehmen. Eine Besonderheit stellt Bad Kreuznach dar, das nicht als Kristallisationsort im Netz verankert ist, aber Potenzial dazu hat.

### Methodisches Vorgehen der Herleitung

Die Herleitung erfolgte in einem mehrstufigen Prozess:

1. **Übernahme der guten bestehenden Routen**, d.h. der Routen, die in der Analyse als gut (grün) bewertet wurden (d.h. Selztal-Radweg, Rheinradweg, Obstroute) (siehe Kapitel 3)
2. **Übernahme** von durch RHT sowie Touristikern als gut und potenzialreich bewertete **Tourenvorschläge** (Tour de Worms, QuerRhein-Radtour, Kühkopf-Tour)
3. **Konzeption neuer Routen**, die vollständig auf guten **Abschnitten bestehender Routen** basieren, (z.B. Mainz-Ingelheim auf Teilen des Rheinradwegs und Hiwwel-Route 2)
4. **Erschließung neuer Routen**, basierend auf guten Abschnitten bestehender Routen durch **Lückenschlüsse** (auf bestehendem HBR-Netz) (z.B. Weinpanorama-Runde und Kappelberg-Runde)
5. **Scouting neuer Routen** (wenn möglich auf HBR-Netz) in Bereichen, die entweder eine hohe touristische Attraktivität aufweisen, jedoch noch nicht durch eine Route erschlossen sind (rund um den Wissberg) oder eine hohe touristische Attraktivität bieten, der bisherige Routenverlauf jedoch nicht attraktiv ist (Rheinterrassenroute, Tour de Worms).

## Optimierter Netzplan als gutachterliche Empfehlung

### Wettbewerbsfähiger Netzplan für Rheinhessen

#### Ankerpunkte im Netz:

- ★ Kristallisationsorte
- ☆ potentieller Kristallisationsort

#### Gute Routen im Netz:

- Rheinradweg (90km)
- Selztalradweg (68km bzw. 52km)
- Obstroute (30km)

#### Tourenvorschläge als Route:

- QuerRhein-Runde (40km)
- Kühkopf-Tour (47km)
- Tour de Worms (44km)

#### Neue Routen auf alten Routenverläufen:

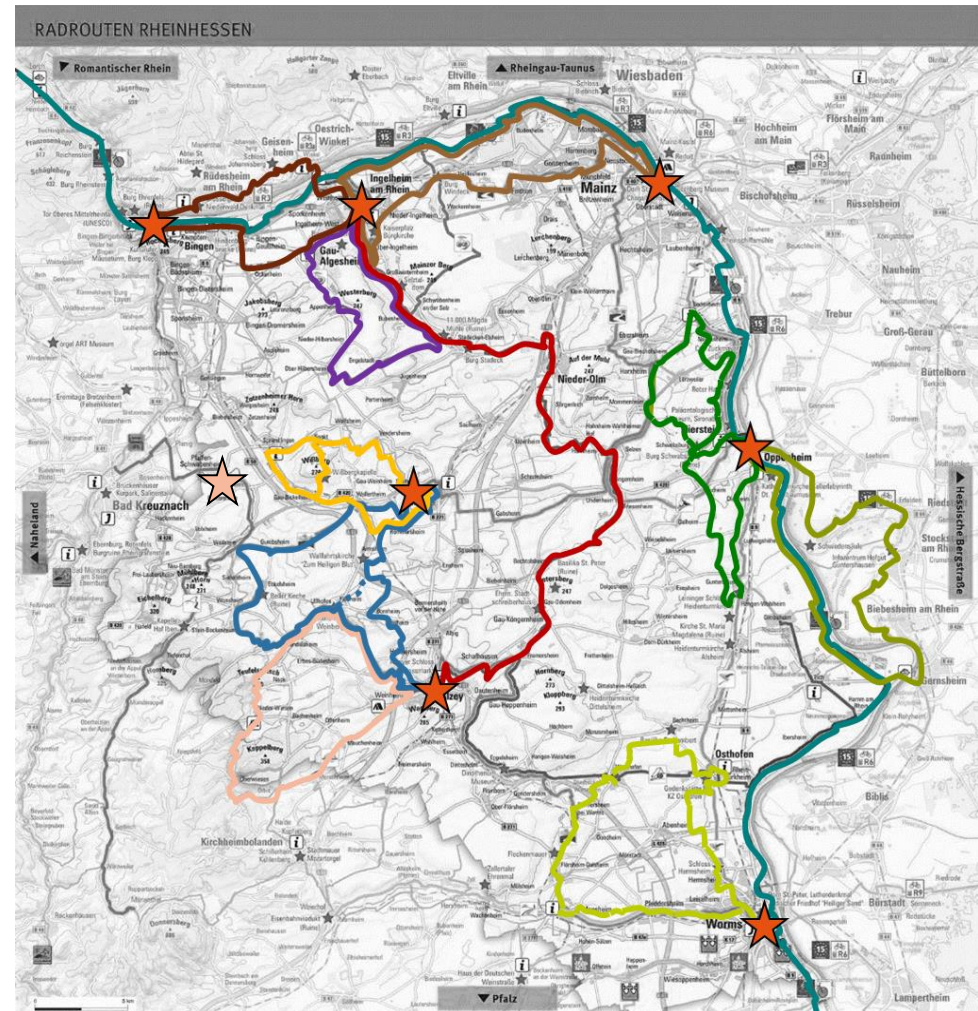
- Mainz-Ingelheim (53km)

#### Neue Routen auf alten Routenverläufen + Lückenschlüsse

- Weinpanoramarunde (40km und 25km)
- Kappelberg-Runde (39km, 362hm)

#### Gescoutete Routen:

- Rheinterrassen-Achter (26km + 29km)
- Tour de Worms 2.0 (45km)
- Wißberg-Runde (29km bzw. 27km)



# Maßnahmenplanung

## Herleitung der Maßnahmen

### Handlungsbedarf in drei Handlungsfeldern

Für die **Realisierung des Netzplans** (siehe Kapitel 5) sowie die **weitere Profilierung Rheinhessens als Radregion** (siehe Kapitel 4) wurde ein Handlungsprogramm mit konkreten Maßnahmen formuliert.

Die Maßnahmen lassen sich drei Handlungsfeldern zuordnen.

- Das **Handlungsfeld Infrastruktur** betrachtet sowohl routenspezifische als auch **übergreifende Maßnahmen**. Während die routenspezifischen Maßnahmen direkt verortbar sind und sich auf einzelne Wegeabschnitte beziehen, haben die übergreifenden Maßnahmen einen größeren Maßstab und beziehen sich auf die gesamte Region. Während die routenspezifischen Maßnahmen i.d.R. auf die **Radwege** zielen (Feinplanung der Routenführung, Ertüchtigung der Wege durch bauliche Maßnahmen, Beschilderung), sind auch Maßnahmen zu der **begleitenden Infrastruktur** (Radservicestationen, Raststationen etc.) sowie der **Erlebnisinfrastruktur** (Inszenierungen) formuliert.

- Das **Handlungsfeld Qualität und Service** beschäftigt sich einerseits mit der Steigerung der Qualität und der **Fahrradfreundlichkeit** in den Betrieben in **Kristallisationsorten** sowie **entlang der Routen**. Es beinhaltet andererseits auch Maßnahmen zur Verbesserung der Anbindung an den ÖPNV bzw. des **ÖPNV-Angebotes** sowie zur Etablierung von **Radservices** wie Gepäcktransfer oder Reparaturservices in Rheinhessen.
- Das **Handlungsfeld Angebote und Produkte** bündelt Maßnahmen, die die **Profilierung Rheinhessens als fahrradfreundliche Region** untermauern sowie Maßnahmen, die die Erlebbarkeit der Routen steigern.



© BTE 2019: Handlungsfelder

### Herleitung der Maßnahmen

#### Zuordnung von Maßnahmen zu Handlungsfeldern

Den Handlungsfeldern wurden schließlich Einzelmaßnahmen zugeordnet, die sich jeweils auch in übergeordnete Maßnahmenbereiche zusammenfassen lassen. Bei der Betrachtung der Maßnahmen gilt:

- **Es muss nicht alles gleichzeitig und mit gleicher Intensität bearbeitet werden.**
  - Maßnahmen haben unterschiedliche **Prioritäten** und einen unterschiedlichen **Zeithorizont**.
  - Maßnahmen sind unterschiedlich aufwändig und teuer; wo möglich wurde eine **Kostenschätzung** (basierend auf der Befahrung nach Sicht) vorgenommen.
- **Maßnahmen liegen in unterschiedlichen Verantwortungsbereichen.**
  - Nicht die ganze Verantwortung liegt bei der RHT. Diese übernimmt im Wesentlichen die Koordination und Fördermittelakquise. Es sind daher ebenso die Touristiker vor Ort, Kommunen und Landkreise gefordert; **Verantwortlichkeiten** sind den Maßnahmen zugeordnet, wobei zwischen Koordination, Umsetzung und Unterstützung unterschieden wird.
  - Wo möglich erfolgte eine Zuordnung der Maß-

nahmen auf die VGs bzw. Baulastträger.

- **Nicht alle Radrouten müssen gleich behandelt werden, nicht alle Maßnahmen müssen gleichzeitig an allen Radrouten umgesetzt werden.**
  - Abwägung: Kosten/Nutzen bzw. Aufwand/touristisches Potenzial
  - Fokus: Identifikation von Routen, die vorrangig betrachtet werden bzw. von Verbandsgemeinden, die eine schnelle Umsetzung realisieren möchten.
- Aber: **Die Basisqualität aller dargestellten/beworbenen Routen muss stimmen!**

Im Folgenden sind die Maßnahmenbereiche je Handlungsfeld dargestellt und zeigen auch die Einzelmaßnahmen auf. Der vollständige Maßnahmenkatalog ist als dynamische Excel-Datei erstellt, der die Arbeit mit den Maßnahmen erleichtert. Er ist Teil der umfangreichen Projektunterlagen, die der Rheinhessen-Touristik GmbH vorliegen und die den Kommunen für Ihren spezifischen Verantwortungsbereich zur Verfügung gestellt werden.



## Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur

### Maßnahme I-01: Finale Festlegung der Routenführung/Feinplanung

- **Finale Festlegung der Routenführung/ Feinplanung bestehender Routen zur**
  - Anbindung von touristisch relevanten POIs → ggf. erforderliche Einbindung in HBR-Beschilderung prüfen (siehe Maßnahme I-03)
  - Besseren Anbindung von Ortschaften/ Attraktivierung der Routenführung in Ortschaften → Stichwort: Wirtschaftsförderung!
  - Prüfung von Zubringern zu Routen
  - Vermeidung von Gefahrenstellen/Entschärfung
- **Finale Festlegung der Routenführung/ Feinplanung neuer Routen basierend auf Ergebnissen des Scoutings**
  - Klärung von Alternativen
  - Prüfen von Eigentumsverhältnissen
- **Abschließend: Durchführung eines Sicherheitsaudits**

### Maßnahme I-02: Ertüchtigung der Wege durch bauliche Maßnahmen am Weg (zur Beseitigung von Mängeln in der Oberfläche)

- **Routenspezifische Zuordnung der Mängel**
  - Benennung des Mangels (Art und Länge)
  - genaue Lokalisierung/Verortung auf Karte
  - Zuordnung einer Priorität (A, B, C)
  - Zuordnung eines Zeithorizonts (kurz-, mittel-, langfristig)
  - Zuordnung zu Baulastträger
  - Verweis bei Deckungsgleichheit mit Maßnahmen des Radverkehrskonzept des Landkreises Mainz-Bingen
  - Kostenschätzung (nach Sichtprüfung)
- **Ziel: Herstellung einer durchgängigen, guten Basisqualität**
- **Behebung der Mängel**
  - Fokus auf Maßnahmen mit Priorität A → Diese Schwachstellen MÜSSEN beseitigt werden!
  - Herstellung der Basisqualität sind Investitionskosten der Kommunen
  - Teilfinanzierung mit Hilfe von Fördermitteln möglich

### Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur

#### Maßnahme I-03: Anpassung und Optimierung der HBR-Wegweisung

- **Anpassung der Zielwegweisung auf Basis der finalen Routenführung/Feinplanung**
  - Prüfung der Wegweiserstandorte
  - Ergänzung von Zwischenwegweisern
  - Markierung der Routen mit Einschubplaketten
- **Prüfung der Aufnahme ausgewählter touristischer Ziele (Sehenswürdigkeiten) in HBR-Zielwegweisung in Abstimmung mit den Touristikern**
- **Prüfung der Einbindung relevanter Zielpiktogramme für Infrastruktureinrichtungen (Bahnhof, Fähre, Touristinformation) in HBR-Wegweisung**



© Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz 2014: Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz: Pfeilwegweiser mit Einschubplaketten (oben), „Aufgelöster“ Tabellenwegweiser mit Einschubplaketten (unten)

## Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur

### Maßnahme I-04: Verbesserung der fahrradspezifischen Infrastruktur

- **Flächendeckendes Netz an Radservicestationen**
  - in allen Kristallisationsorten
  - an ausgewählten Raststationen (siehe unten)
  - an sonstigen relevanten Knotenpunkten
- **Sicherstellung einer flächendeckenden und gleichmäßigen Verteilung von Rastmöglichkeiten für Radfahrer entlang der Routen**
  - Optimierung vorhandener Rastmöglichkeiten (Reparatur, Erhöhung der Aufenthaltsqualität)
  - Schließung von Lücken (z.B. Mainz-Ingelheim-Runde)
  - Ergänzung von Fahrradabstellanlagen an Rastplätzen
- **Erweiterte Raststationen mit ergänzendem Service-Angebot** inkl. Informationsangebot, Witterungsschutz, ggf. Versorgung → begrenzte Anzahl; sehr ausgewählte Stellen
- **Gewährleistung gesicherter Radabstellmöglichkeiten**

### Best-Practice: Weinviertel

#### Weinviertel Rastplätze und Radler-Raststationen

Im österreichischen Weinviertel wurden entlang wichtiger Radrouten 17 Weinviertler Rastplätze sowie acht Radler-Raststationen mit Selbstbedienung errichtet – immer dort, wo es besonders schöne Aussichtspunkte oder Orte mit hoher Aufenthaltsqualität gibt.

Die einheitlich gestalteten Weinviertel Rastplätze bestehen aus einer Tisch-Bank-Kombination, einer Pergola, Radabstellanlagen, Abfallbehälter und einem Fahnenmast mit Weinviertel Fahne, die auch als Landmarke dient. Die Radler-Raststationen gehen noch einen Schritt weiter: Neben den oben genannten Ausstattungsmerkmalen gibt es hier auch grundlegende Orientierungs- und Informationsmöglichkeiten sowie eine „Kasse des Vertrauens“. Gegen Bezahlung können gekühlte Getränke zur Selbstbedienung aus einem Kühlschrank genommen und verzehrt werden. An einigen Stationen steht auch ein kostenfreier Trinkwasserbrunnen zur Verfügung.

Das schlägt zwei Fliegen mit einer Klappe: Es bietet den Gästen einen tollen Service und schafft einheitliche Qualitäts- und Aufenthaltsstandards in der Region.

Weitere Informationen unter:  
[www.weinviertel.at/radler-rast](http://www.weinviertel.at/radler-rast)

## Maßnahmen im Handlungsfeld Infrastruktur

### Maßnahme I-05: Ausbau von Erlebnisinfrastruktur

- **Ausbau von Erlebnisinfrastruktur entlang ausgewählter Routen basierend auf**
    - Thema der Route (basierend auf Profilthemen)
    - Bedürfnissen der Zielgruppe
- z.B.
- **Inszenierung von Ausblicken/Weitblicken**  
"Rheinhessenfenster"
  - **Inszenierung besonderer Weinlagen**
  - **Ausbau Tische des Weins, Wingertsschaukeln**

### Best-Practice: Fränkisches Weinland Erlebnisinfrastruktur zum Weinerleben

Die Urlaubsregion Weinland Franken vermarktet seine „besonderen Orte des Weinerlebens“ unter der Bezeichnung terroir f. Darunter finden sich ausschließlich Orte, die das Thema Wein mit einem architektonisch oder landschaftsgestalterischem Anspruch inszenieren und es dem Gast somit ermöglichen, das Thema Wein auf eine ganz besondere Art und Weise zu erleben.

Weitere Informationen unter:  
[www.franken-weinland.de/erlebnis/terroir-f/](http://www.franken-weinland.de/erlebnis/terroir-f/)

### Best-Practice: Oberpfalz Inszenierung von Weitblicken mit Landschaftskinos

Im Oberpfälzer Jura wurden insgesamt vier Landschaftskinos errichtet. Es handelt sich dabei um „Open-Air Kinosäle“, bei denen anstelle eines Filmes die Landschaft bewundert wird. Die Installationen machen somit die Landschaft zum Hauptdarsteller und lenken durch die Inszenierung den Blick des Gaste aktiv auf die Schönheit der Landschaft.

Weitere Informationen unter:  
[www.juradistl.de/die-juradistl-erlebnisse](http://www.juradistl.de/die-juradistl-erlebnisse)

### Maßnahmen im Handlungsfeld Qualität und Service

#### Maßnahmen QS-01: Ausbau der Kristallisationsorte zu fahrradfreundlichen Ankerpunkten im Netz

- **Steigerung der Anzahl Bett+Bike zertifizierter Betriebe** bzw. Steigerung der zielgruppenorientierten Beherbergungsbetriebe
  - Information & Sensibilisierung
  - Direkte Ansprache
  - ggf. Anreize und Leistungsvorteile für zertifizierte Betriebe
- **Sicherung ausreichender quantitativer und qualitativer gastronomischer Angebote**
  - Sensibilisierung für Bedürfnisse von Radfahrern
  - Sensibilisierung für Gewährleistung radfahrerfreundlicher Öffnungszeiten
- **Sensibilisierung der Mitarbeiter in Touristinformationen** und fahrradfreundliche Ausrichtung

#### Best-Practice: HeideRegion Uelzen Zentrale Übernachtungsorte als Ankerpunkte

Die HeideRegion Uelzen bietet 36 Sternradrouten auf 900km nach dem ADFC zertifizierten Radwegen und ist damit eine der wenigen ausgezeichneten RadReise-Regionen in Deutschland.

Zentrale Anlaufstellen im umfangreichen Netz sind die größeren Orte in der Region. Hier finden sich Sehenswertes, Kultur und Veranstaltungen genauso wie sehr gut ausgebaute Infrastruktur von Bahnhof bis Übernachten, Supermarkt bis Restaurant, Radverleih bis Tourist-Info. Von diesen Orten ausgehend kann der Gast die Region auf beschilderten Rundtouren zwischen 18km und 88km erkunden und kommt stets wieder an seinen Ausgangspunkt zurück.

Weitere Informationen unter:  
[www.radregion-uelzen.de](http://www.radregion-uelzen.de)

## Maßnahmen im Handlungsfeld Qualität und Service

### Maßnahme QS-02: Sensibilisierung der Leitungsträger entlang der Routen für die Bedürfnisse von Radtouristen

- Sensibilisierung der Leistungsträger entlang der touristischen Routen für die Bedürfnisse von Radtouristen
- Direkte Ansprache und Sensibilisierung ausgewählter Gastronomen und Winzer zur Sicherung eines gastronomischen Angebotes entlang der Routen

#### z.B. durch

- persönliche Gespräche
  - Schulungen/Infoveranstaltungen
  - Bereitstellung von Informationsmaterial
- zur Realisation von bspw.**
- mobilen Gastronomieangeboten
  - Selbstbedienungsangeboten/offene Hoftore
  - Abstimmung bezüglich der Öffnungszeiten und Ruhetage



© BTE 2018: Ausrichtung an den Bedürfnissen von Radtouristen am Beispiel vorhandener Serviceangebote in Rheinhessen; oben links: Winzer in Nierstein, oben rechts: Radservice in Gau-Algesheim, unten links: Empfohlener Radlertreff in der Verbandsgemeinde Eich, unten rechts: Obst-O-Mat in Gau-Algesheim

### Maßnahmen im Handlungsfeld Qualität und Service

#### Maßnahme QS-03: Ausbau der Fahrradfreundlichkeit im ÖPNV in Rheinhessen (Bahn, Fähren)

- **Vertretung touristischer Interessen bei über-regionalen und regionalen Verkehrsträgern zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit in Verkehrsmitteln**
  - Sicherstellung und Verbesserung der Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV (Niederflurbahnen, Wägen bzw. Fähren mit ausreichend Stellplätzen)
  - Beibehaltung der kostenfreien Fahrradmitnahme nach 9:00 Uhr
  - Angebote von Kombi-Tickets für Fähren auf rheinübergreifenden Touren
  - Mehrzweckabteile bei Radveranstaltungen
- **Vertretung touristischer Interessen gegenüber der Deutschen Bahn zur Sicherung und dem weiteren Ausbau der barrierefreien/fahrradfreundlichen Infrastruktur in Bahnhöfen**
  - Fokus: Kristallisationsorte
  - Unterwegsbahnhöfe an touristischen Routen

#### Best-Practice: HeideRegion Uelzen Fahrradfreundlichkeit im ÖPNV

Nach dem Motto „Bahn & Bike“ ist es in der HeideRegion Uelzen problemlos möglich, vom Fahrrad auf die Bahn und umgekehrt umzusteigen. Das gesamte Radrouten-netz ist sehr gut an den öffentlichen schienen-gebundenen Personennahverkehr angebunden. Mit 13 Bahnhöfen im Landkreis Uelzen gibt es ein dichtes Netz an kleineren Zu- und Ausstiegsmöglichkeiten. Aus den umliegenden Großstädten Hamburg und Hannover ist die Region in 40 Minuten, aus Bremen, Braunschweig und Berlin in ca. 2 Stunden erreichbar. Dies ist sowohl für Tages- als auch übernachtende Gäste sehr attraktiv.

Von besonderer Bedeutung sind vor allem die während der Radsaison zusätzlich angehängten Mehrzweckwagen, die Platz für bis zu 40 Fahrräder bieten. Diese vergrößern die Kapazität für Fahrrädern gegenüber den Wintermonaten deutlich, in denen im Steuerwagen lediglich acht Fahrräder mitgenommen werden können. Für Gruppenreisende gibt es die Möglichkeit vorab Plätze für das Fahrrad zu reservieren.

Weitere Informationen unter:  
[www.radregion-uelzen.de/service/bahn-bike/](http://www.radregion-uelzen.de/service/bahn-bike/)

## Maßnahmen im Handlungsfeld Qualität und Service

### Maßnahme QS-04: Prüfung der Etablierung regionsweiter Radservices

- **Prüfung der Etablierung eines Gepäckservices**
  - Streckenradler (Rheinradweg)
  - ggf. innerhalb von Radpauschalen
  - zur Vermittlung an Radreiseveranstalter
- **Prüfung der Etablierung eines "Notfall-telefons"/mobilen Reparaturservices**

### Best-Practice: Fränkisches Weinland Vermarktung von Radservices

Auf der Internetseite des Fränkischen Weinlands steht dem Gast eine übersichtliche Auflistung aller Serviceinfrastrukturen wie etwa Rad- und E-Bike-Verleihangebote, E-Bike-Ladestationen, Rad-Reparaturstationen, Schlauchautomaten, Gepäckfächer oder Fahrradboxen zur Verfügung. Die Auflistung kann nach Standort sortiert werden. Zusätzlich sind die Services auf einer Karte verortet und können per Mausclick in einen persönlichen Urlaubsplaner geladen werden, der als PDF gespeichert werden kann.

Weitere Informationen unter:

[www.fraenkisches-weinland.de/radfahren/](http://www.fraenkisches-weinland.de/radfahren/)

HOME > AKTIV > RADFAHREN > ALLE SERVICEANGEBOTE

### ALLE SERVICEANGEBOTE RUND UMS RADFAHREN

Das Fränkische Weinland ist Radfahr-Land – und beim Service für Radler ist an alles gedacht.

Wer unterwegs Station macht, um die Orte und Städte im Fränkischen Weinland zu entdecken, braucht sich um Sicherheit von Gepäck und Rad keine Sorgen zu machen: In abschließbaren Gepäckfächern und Fahrradboxen ist alles bestens untergebracht. Am MainRadweg besteht zudem Gelegenheit, sich in einer Radwegkirche eine Auszeit zu gönnen.

ALLE SERVICEANGEBOTE (11)

sortieren: Vordefiniert Ort

Standort   Alle Orte

**E-BIKE LADESTATION & GEPÄCKSAFES FÜR RADLER** Kitzingen

Gepäcksafer mit 11 Fächern, um bequem ohne Gepäck die Stadt zu erkunden. Gebühr für große Fächer 1,00 €, kleine Fächer 0,50 €. E-Bike Ladestation

**E-BIKE LADESTATION MIT GEPÄCKAUFBEWAHRUNG** Tauberbischofsheim

8 Fächer, je mit Stromanschluss, Münzpfandschloss passend für 1 €, 50-Cent-Münze oder Chip (kostenfreie Nutzung), Gepäckfach für Fahrradhelm, Akku, Kleinigkeiten.

**E-BIKE LADESTATION UND GEPÄCKSCHLIEßFÄCHER** Karlstadt

12 Gepäckschließfächer mit Ladestation; Preis inklusive Gepäckaufbewahrung 1,00 € / 2,00 € Pfandmarke Foto: Kornelia Winkler

© Fränkisches Weinland 2019: Screenshot von [www.fraenkisches-weinland.de/radfahren/alle-serviceangebote/#](http://www.fraenkisches-weinland.de/radfahren/alle-serviceangebote/#)



### Maßnahmen im Handlungsfeld Angebote und Produkte

#### Maßnahme AP-01: Schärfung des Profils Rheinhessens als fahrradfreundliche Region/ Radfahrregion

- **Entwicklung geeigneter Radpauschalen für Übernachtungs- und Tagesgäste mit Fokus auf die rheinhessischen Zielgruppen** (Aktive Naturgenießer, Kleinstadt-Genießer)
- **Weiterentwicklung vorhandener Veranstaltungen mit Radbezug**, d.h. Etablierung bereits vorhandener Radveranstaltung, Durchführung von Veranstaltungen in Abstimmung mit der RHT
- **Prüfung einer Zertifizierung als ADFC-RadReise-Region** unter Berücksichtigung der notwendigen Mindestkriterien

#### Best-Practice: Schlosspark im Allgäu Auszeichnung als ADFC-RadReiseRegion

Der Schlosspark im Allgäu ist eine der bisher wenigen vom ADFC ausgezeichneten RadReiseRegionen in Deutschland. Zehn Regionalrouten, die zwischen 25km und 55km lang sind, führen vor allem Genussradler auf dem „Emmentaler Radweg“, der „Forggensee-Runde“ oder der „Panorama-Runde“ quer durch den Schlosspark. Auf allen Wegen kann ein Thema erlebt werden, was ein wesentliches Kriterium für die ADFC-Zertifizierung ist. Daneben werden auch Aspekte wie die Länge zwischen 25km und 65km, eine sehr gute Beschilderung und Oberflächenqualität sowie Serviceleistungen wie Radverleih und die Anbindung an Bus und Bahn bewertet. Die längeren Touren können durch „Abkürzungen“ aufgeteilt werden, um große Routen zu verkürzen.

Zusätzlich zu den Rundtouren in Tagesformat verbindet eine 219km lange „Hauptroute“ – die sogenannte Schlossparkrunde – die Region mit all ihren Highlights auf einer mehrtägigen Rundtour. Diese Hauptroute ist ebenfalls als ADFC-Qualitätsradroute mit 5 Sternen ausgezeichnet und bietet dem Gast somit höchste Qualität.

Weitere Informationen unter:

<https://www.schlosspark.de/schlosspark-erleben/>

### Maßnahmen im Handlungsfeld Angebote und Produkte

#### Maßnahme AP-02: Steigerung der Erlebbarkeit entlang der Radrouten

- **Thematische Inszenierung der Radrouten zur Steigerung der Erlebbarkeit** für die Zielgruppen in Rheinhessen (Aktive Naturgenießer, Kleinstadt-Genießer) basierend auf
  - Namensgebung der Routen,
  - Profilthemen (Wein, Rhein, Kultur, Weitblick)
  - Bedürfnissen der Zielgruppe

#### Best-Practice: Weinviertel

Erlebbarkeit des Themas Wein entlang der Strecke

In der „Weintour mit Einsichten – Weinviertel DAC Radtour“ im Weinviertel in Österreich steckt das drin, was auch drauf steht. Auf einer Rundroute mit 55km Länge erlebt der Gast eine Fülle an Angeboten rund um das Thema Wein. Neben dem größten historischen Weinkeller Österreichs führt die Radtour vorbei an drei Kellergassen, vier Vinotheken, 17 Heurigen (d.h. Straußwirtschaften) sowie 54 Weingütern und Winzern. Dies entspricht fast einer Dichte von einem Weingut/Winzer je Kilometer.

Die Erwartungen, die grundsätzlich mit dem Namen und der Vermarktung einer Route geweckt werden, sind hier auf beeindruckende Art und Weise mit Angeboten und Erlebnissen für den Gast untermauert und garantieren ein echtes Erleben des Themas.

Weitere Informationen unter:

[www.weinviertel.at](http://www.weinviertel.at)

# **Modell für Wegemanagement und Marketing**

## Analyse der Ausgangslage im Wegemanagement

### Beschreibung der Ausgangslage

Wie die Befahrung gezeigt hat, sind die Qualitäten der Radwege sowie der wegebegleitenden Infrastruktur in sehr unterschiedlichem Zustand und weisen punktuell **erhebliche Mängel in der Basisqualität** auf (siehe Kapitel 3). Dies offenbart die heterogenen Zuständigkeiten in Rheinhessen, die zum Teil durch unterschiedliche Wartungsturnusse, unterschiedliche Wartungsansprüche etc. begründet sind. Gelder für das **überregionale Marketing** im Radtourismus stehen nicht explizit zur Verfügung, d.h. es gibt **kein Budget**, um den Radtourismus als Thema zu vermarkten.

### Ergebnisse der Strukturanalyse

Zur Analyse der aktuellen Situation erfolgte eine systematische Abfrage aller, in das touristische Radwegenetz angebundener, Kommunen mit Hilfe eines Fragebogens (18 Kommunen haben sich an der Abfrage beteiligt). Die Ergebnisse konnten zum Teil durch Expertengespräche vervollständigt werden. Die vollständige Auswertung der Ergebnisse der Abfrage sind Teil der umfangreichen Projektunterlagen, die der Rheinhessen-Touristik GmbH vorliegen. Wesentliche **Kernergebnisse** sind:

### Wartung

- Ein Großteil (**15 von 18**) der Kommunen beteiligt sich an der zweijährig (in geraden Jahren) durchgeführten Befahrung bzw. der **Wartung**, durchgeführt **durch das Planungsbüro VIA eG**, koordiniert durch das LBM. Diese Befahrung erfolgt auf dem gesamten HBR-Netz (Alltags- und touristische Routen) nach einem umfangreichen Leistungskatalog. Andere Kommunen führen **keine regelmäßige** Wartungsbefahrung durch, wobei davon ausgegangen werden kann, dass unter den Kommunen, die nicht geantwortet haben, weitere, zusätzliche Kommunen sind, die keine Wartungsbefahrungen durchführen. Die Befragten sind mit der Durchführung durch VIA **sehr zufrieden**, da eine externe Befahrung das eigene Personal entlastet.
- Eigene – **über die turnusmäßige zweijährige Befahrung durch VIA** hinausgehende – Wartungsbefahrungen führen nur **7 von 18 Kommunen** durch. Diese werden durch den Bauhof, den Hausmeister oder Touristiker in teilweise unregelmäßigen Turnussen durchgeführt. Nicht immer erfolgt die Befahrung gemäß den HBR-Vorgaben, d.h. es liegen uneinheitliche Bewertungsmaßstäbe vor und es erfolgt keine direkte Rückkopplung mit dem LBM.

## Analyse der Ausgangslage im Wegemanagement

### Wegemanagement/Prozesse

- Fast ein Viertel der Befragten (4 von 18 Kommunen) **kennt die Empfehlungen und Vorlagen** des LBM zur Wegewartung **nicht**.
- 28% (5 von 13 Kommunen) erachten die Zuständigkeiten und Abläufe in der Bearbeitung des Wegemanagements für nicht eindeutig geklärt, es herrscht **Unklarheit über die Prozessketten**.
- Die Beseitigung von Mängeln erfolgt gleichermaßen **intern**, d.h. meist über den eigenen Bauhof, oder **extern**. In 56% der Kommunen gibt es jedoch **keine Dokumentation oder Abnahme der Mängelbeseitigung**.
- Der **Aufwand und die Kosten** für das Wegemanagement belaufen sich je VG zwischen **30 bis 200 Stunden** sowie **2.600 EUR und 5.000 EUR**. 7 Kommunen bewerten den Aufwand als mittel, 3 als hoch.

### Mängelbeseitigung

- Die Beseitigung von Mängeln erfolgt häufig **verzögert**, da die Kapazitäten in den Gemeinden gering sind. Diese **langen Reaktionszeiten** werden

als negativ bewertet. 7 von 15 Kommunen (fast 50%) geben an, dass die Abstimmung zwischen dem Wegemanager und der ausführenden Stelle (Mängelbeseitigung) **mittel bis schlecht funktioniert**.

### Prozessketten

- Die Prozessketten in den Ortsgemeinden sind sehr unterschiedlich: **Für die Beseitigung von kurzfristigen Mängeln** (z.B. bei Meldung durch einen Gast in der Touristinformation) sind je nach VG manchmal der Bauhof, manchmal die VG, manchmal Ortsgemeinden und manchmal auch Touristiker vor Ort verantwortlich.
- Auch bei dem Umgang mit **Baumaßnahmen** zeigt sich, dass die Prozesse unterschiedlich funktionieren. Damit ist sowohl die Durchführung der Umleitungsbeschilderung, als auch die Kommunikation der Streckensperrung im Internet gemeint.

## Grundsystematik des Modells

### Hintergrund zur Modellentwicklung

Zur Sicherung des langfristigen Erfolgs des Radtourismus in Rheinhessen bedarf es eines zukunftsfähigen Modells zur Erfüllung der Aufgaben des Wegemanagements und des Marketings. Dabei gilt es folgende Aspekte zu berücksichtigen:

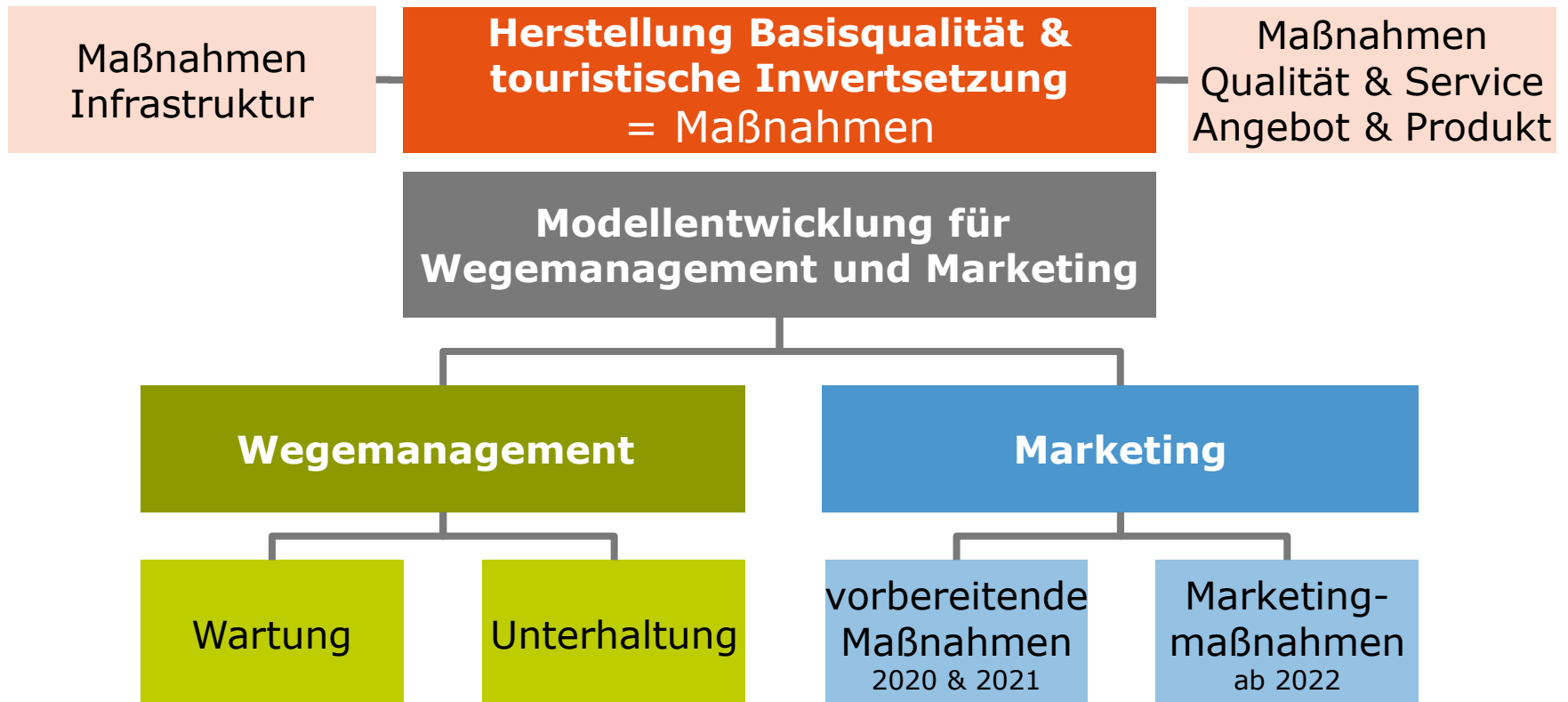
- **Nicht Teil des Modells**, aber erforderlich, ist die **Herstellung der Basisqualität** mit dem Ziel, die Schwachstellen im Netz zu beseitigen, sowie die **touristische Inwertsetzung** der Wege. Diese Leistung kann nur über Investitionskosten der Kommunen erbracht werden. Die erforderlichen Maßnahmen sind in der Maßnahmenplanung (siehe Kapitel 6) berücksichtigt, wenngleich der Fokus auf den Maßnahmen mit der Priorität A liegt. Eine Finanzierung über Fördermittel ist gewünscht und in Teilen bereits durch die Rheinhessen-Touristik GmbH vorgeplant (in diesem Kapitel aber nicht weiter berücksichtigt). Auch die **Aufrechterhaltung** der guten Basisqualität ist nicht Teil des Modells.

- Im **Wegemanagement** berücksichtigt das Modell zwei Teilbereiche und stellt je Teilbereich einen Lösungsvorschlag für ein Modell vor:
  - **Wartung**, d.h. Kontrolle und Beseitigung der bei einer Streckenwartung (Befahrung) behebbaren Unterhaltungsmängel
  - **Unterhaltung**, d.h. Gesamterledigung der zur verkehrssicheren Nutzung erforderlichen Maßnahmen am Weg, Wegrand/Grünschnitt und Wegweisung
- Im **Marketing** gilt es zwischen
  - **vorbereitenden Maßnahmen**, die in den Jahren 2020 und 2021 realisiert werden müssen sowie
  - **Marketingmaßnahmen**, die sobald der optimierte Netzplan realisiert ist, d.h. ab 2022 zu unterscheiden.

Nachfolgende Abbildung stellt die **Grundsystematik des Modells** dar.

## Grundsystematik des Modells

Verschiedene Aspekte des Modells und ihre Grundsystematik



© BTE 2019: Grundsystematik des Modells

## Modell für das Wegemanagement

Das grundlegende Ziel des Wegemanagements ist die kontinuierliche und langfristige **Sicherung der Basisqualität** der touristischen Radrouten. Dabei ist das Wegemanagement keine rein touristische Leistung, sondern **Teil der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht**. Folgende Leistungen werden im Modell unterschieden:

- Modell für Wartung der Radwege
- Modell für Unterhaltung der Radwege

Beide Modelle werden nachfolgend beschrieben.

### Modell für die Wartung der Radwege

Es bedarf einer jährlichen, einheitlichen Kontrolle der Wegequalität, d.h. eine Verstetigung und Vereinheitlichung der **Wartung**. Dies bedeutet:

- Die Kommunen verpflichten sich zu einer Teilnahme an der zweijährigen „**großen**“ **Wartung** in geraden Jahren (ab 2020). Die Koordination erfolgt durch die RHT, die Beauftragung eines externen Dienstleisters durch die Kommunen. Diese Wartung wird für das gesamte HBR-Netz (auch Alltagsrouten, die nicht Teil des touristischen Radroutennetzes sind) mit einem

vollständigen, umfangreichen Leistungskatalog durchgeführt. Für die große Wartung werden Kosten in Höhe von ca. 40-60 EUR/km fällig (abhängig von Vandalismus etc.).

- Zusätzlich dazu wird eine neue **alternierende Zwischenbefahrung**, in ungeraden Jahren ab 2021 eingeführt, die von der RHT koordiniert und durch einen externen Dienstleister durchgeführt wird. Diese „kleine“ Wartung wird nur auf den touristischen Radrouten mit einem reduzierten Leistungskatalog umgesetzt. Aufgrund des geringeren Leistungskataloges fallen Kosten in Höhe von ca. 30 EUR/km an.
- Es bedarf einer verbindlicheren Regelung, welche Schäden bis wann zu beheben sind.

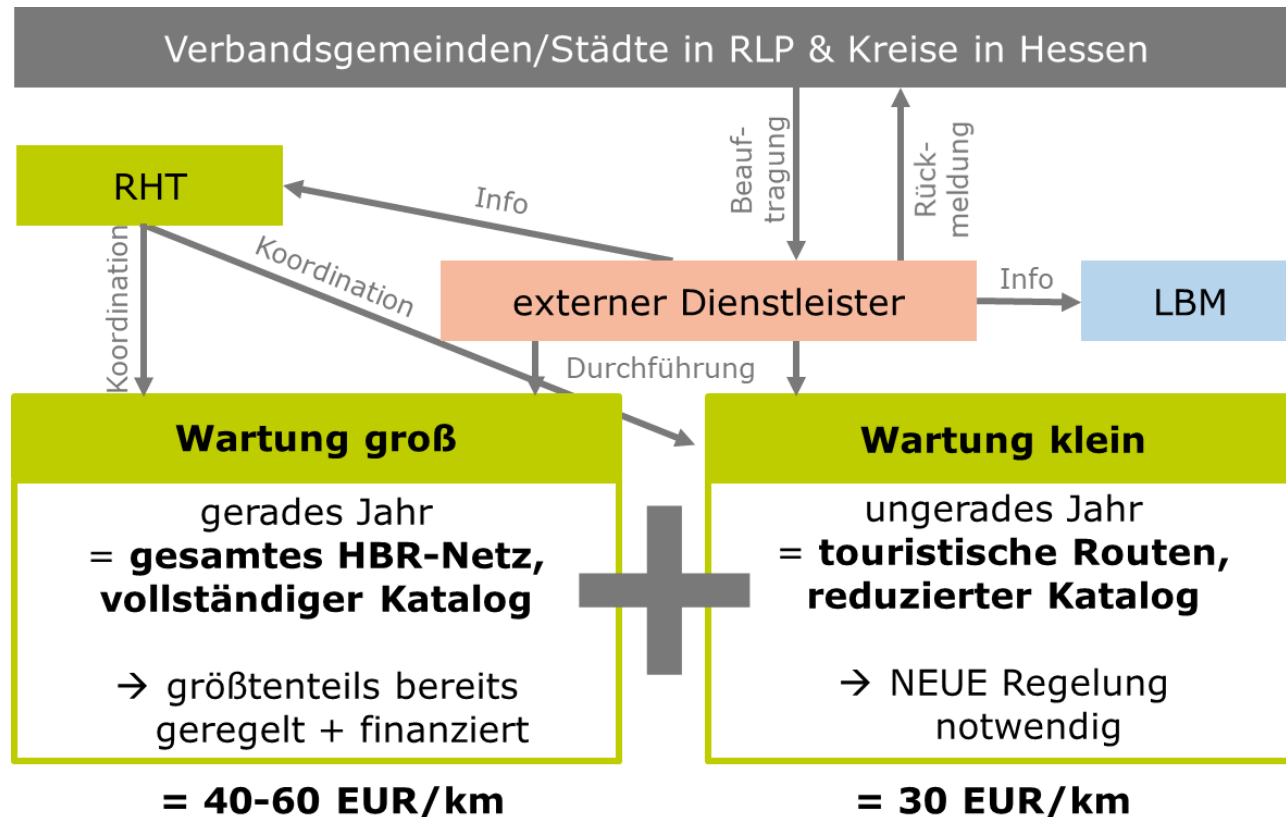
Die Wartung ist **nicht Teil des Umlageschlüssels**, sondern erfolgt durch eine direkte Beauftragung und Finanzierung durch die Verbandsgemeinden/Kommunen.

Nachfolgende Abbildung fasst das Modell für die Wartung schematisch zusammen.



## Modell für das Wegemanagement – Fokus Wartung

### Empfehlung zur Umsetzung des Modells für die Wartung



## Modell für das Wegemanagement

### Modell für die Unterhaltung der Radwege

Im Rahmen der Analyse wurde deutlich, dass in Rheinhessen zum Teil unklare Prozessketten bei der Meldung/Beseitigung von Mängeln vorherrschen und die Reaktionszeiten bis zur Beseitigung der Mängel zum Teil lang ist. Ein Großteil der Kommunen ist damit nicht zufrieden. Anfallende Mängel müssen – besonders im Falle einer Gefahrensituation – kurzfristig beseitigt werden. Um diese kurzfristige Behebung von Mängeln am touristischen Radwegenetz sicherstellen zu können, sieht das Modell für die Unterhaltung folgendes Vorgehen vor:

- Die im Routennetz angebotenen Kommunen zahlen einen **jährlichen Beitrag** in einen **gemeinsamen Pool**.
- Die **Rheinhessen-Touristik GmbH** ist als **Koordinator** befähigt mit diesem „gesammelten“ Geld im Sinne der Unterhaltung zu arbeiten. Welche Leistungen mit dem Geld abgedeckt werden, wird vorab gemeinsam definiert.
- Die Ausführung erfolgt über einen **externen Dienstleister** (z.B. eine Schilderfirma in der Region), die Finanzierung der Beseitigung von Mängeln erfolgt aus dem gemeinsamen Pool.

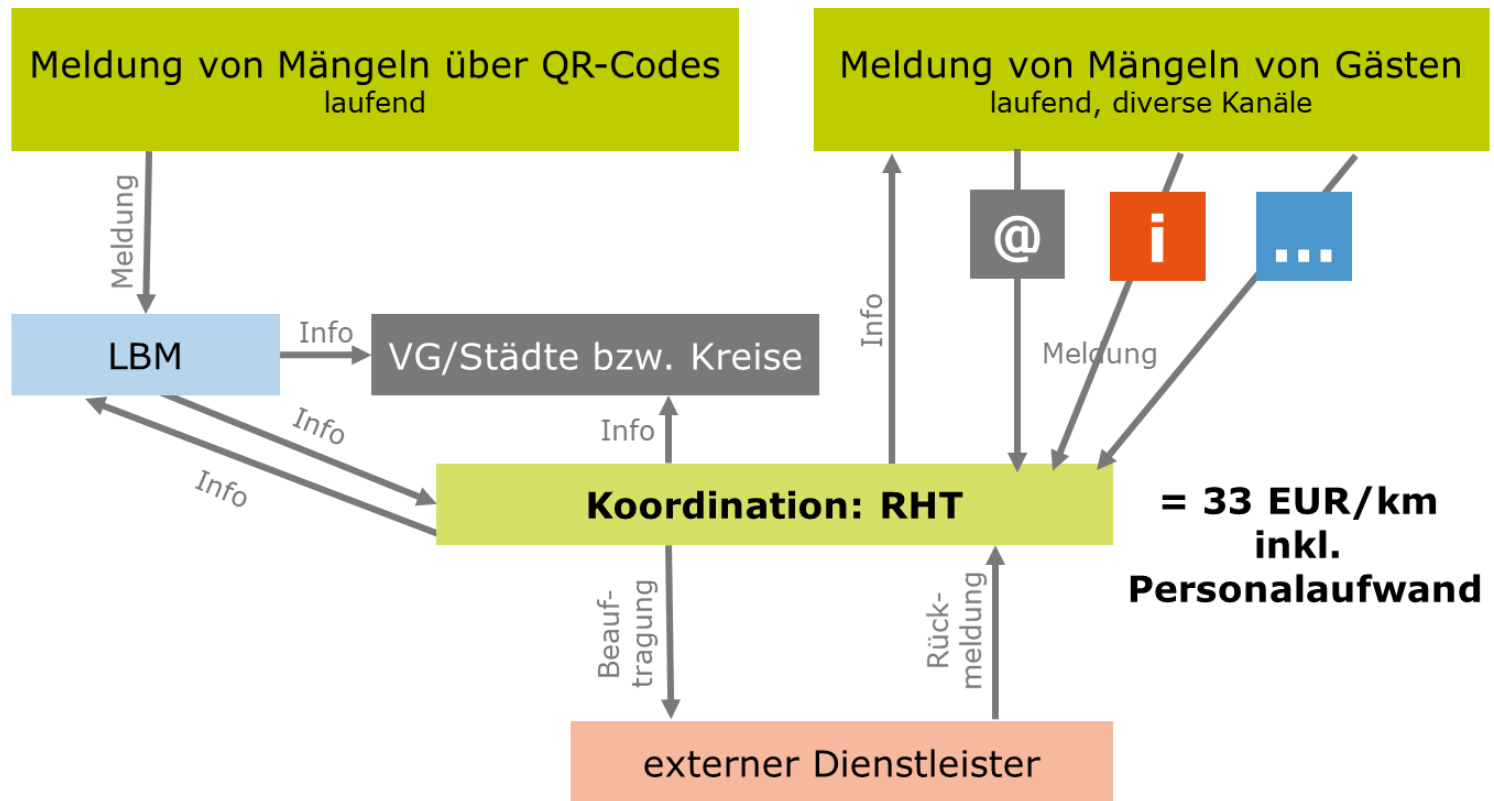
- Der Dienstleister ist verpflichtet eine entsprechende **Rückmeldung nach Mängelbeseitigung** zu geben.

Bei der Regelung muss berücksichtigt werden, dass die Vereinbarung der gemeinsamen Unterhaltung nicht von der grundsätzlichen Verkehrssicherungspflicht befreit.

Nachfolgende Abbildung fasst das Modell für den Unterhalt der Radwege zusammen:

## Modell für das Wegemanagement – Fokus Unterhaltung

### Empfehlung zur Umsetzung des Modells für die Unterhaltung



## Modell für das Marketing

Grundlegendes Ziel des Marketing-Modells ist es, eine kontinuierliche und langfristige Vermarktung des Radwegeangebotes in Rheinhessen zu ermöglichen. Als **Aufgabenträger** wurde die **Rheinhessen-Touristik GmbH** identifiziert, die diese Leistungen bereits für andere Produkte, u.a. die Hiwweltouren oder den Rhein-TerrassenWeg, übernimmt. Aufgrund der Neukonzeption des Routennetzes (siehe Kapitel 5) und den zur Umsetzung notwendigen Maßnahmen (siehe Kapitel 6) muss zwischen zwei unterschiedlichen Arten von Marketing-Leistungen unterschieden werden:

### Vorbereitende Maßnahmen (2020/2021)

Ab dem Jahr **2020 bis** zum Start der (ersten) Routen in das überregionale Marketing im Jahr **2022**, müssen **Marketing-Vorleistungen** erbracht werden. Diese Vorleistungen braucht es, damit Rheinhessen überhaupt mit einem optimierten Netzplan in die Vermarktung gehen kann. Sie richten sich vorrangig nach Innen, d.h. beziehen sich auf Gremienarbeit oder Maßnahmen zur Willensbildung, der Vorbereitung, Koordination und Abwicklung von Förderprojekten oder klassischen Innenmarketingleistungen wie dem Sensibilisieren von Leistungsträgern und dem Erstellen von Leitfäden. Ergänzend sind auch weitere vorbereitende Maßnahmen wie die Profil- oder Logoentwicklung von Wegen, Pressearbeit etc. notwendig. Ein Teil der Leistungen kann mit einem Umfang von ca. 40 h/Woche durch die

**Rheinhessen-Touristik** erbracht werden, für einzelne Leistungen werden **externe Dienstleister** beauftragt (Budget ca. 30.000 EUR/Jahr).

### Marketing-Maßnahmen (ab 2022)

**Ab 2022** können klassische **Marketing-Maßnahmen** umgesetzt werden. Hierzu zählen unter anderem Maßnahmen im Print-Bereich, die Beteiligung auf Messen und Veranstaltungen, die Produkt- und Angebotsentwicklung, Online-Marketing inkl. Content-Produktion sowie Medien- und Pressearbeit. Überregionales Marketing hat das Ziel, neue Gäste auf die Radrouten in Rheinhessen aufmerksam zu machen, sie zu informieren und für einen Aufenthalt in den Betrieben bzw. generell in der Region zu gewinnen. Abhängig vom Umfang der jeweiligen Leistungen lassen sich **unterschiedliche Marketing-Pakete** zusammenstellen, die von Basis – mit wenigen inkludierten Leistungen – über Standard bis hin zu Premium – mit einer Vielzahl inkludierter Leistungen – reichen. Mit der Anzahl der Leistungen des Paketes steigen auch die Kosten (Basis: 15.000 EUR, Standard: 30.000 EUR, Premium: 45.000 EUR). Nach der Präsentation aller Pakete hat die Lenkungsgruppe sich für die **Pakete Standard oder Premium** ausgesprochen.

Eine detaillierte Übersicht beider Marketingleistungen ist im Protokoll der Gesellschafterversammlung aufgelistet.

## Modell für das Marketing

### Leistungspakete in den unterschiedlichen Marketing-Paketen

	Leistung	Basis	Standard	Premium
Print	Darstellung im Urlaubsmagazin	✓	✓	✓
	Radfaltkarte (Neuaufgabe)	✓	✓	✓
	Vermarktung in weiteren Printmedien		✓	✓
Messen & Veranstaltungen	Präsentation auf Messen	✓	✓	✓
	Präsentation auf Veranstaltungen	✓	✓	✓
	Entwicklung von Messeequipment		✓	✓
Produkt-/Angebotsentwicklung	Bearbeitung von Buchungsanfragen	✓	✓	✓
	Pauschalentwicklung	✓	✓	✓
	Entwicklung von Merchandising-Produkten			✓
	Planung, Umsetzung und Marketing von Radevents			✓
Online-Marketing	Darstellung auf www.rheinhessen.de	✓	✓	✓
	Einbindung Outdooractive und Tourenplaner RLP	✓	✓	✓
	Einbindung in den Rheinhessen-Newsletter	✓	✓	✓
	Content-Produktion (Texte, Video, Snack-Content, Bild)		✓	✓
	Social-Media-Marketing (Facebook, Instagram)		✓	✓
Medien & Pressearbeit	Einbindung in Pressereisen	✓	✓	✓
	Pressemitteilungen	✓	✓	✓
	Presseeinladungen	✓	✓	✓
	Fotoshooting	✓	✓	✓
	Anzeigen und Advertorials		✓	✓
	Radiobeiträge		✓	✓
	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Radevent			✓

## Finanzierung des Modells

Die Finanzierung des Gesamtmodells soll über eine Interessensbekundung der an das Radroutennetz angrenzenden Kommunen gesichert werden. Die Kommunen sollen sich dazu verpflichten, bei der Umsetzung eines wettbewerbsfähigen Radroutennetzes in Rheinhessen ihre notwendigen Maßnahmen zu erbringen und die gemeinsam im Modell aufgezeigten Aufgaben zu erfüllen. Ziel ist es, überregional und national – vielleicht sogar international – auf das Radroutennetz in Rheinhessen aufmerksam zu machen und Gäste für einen Besuch zu gewinnen. Dies mündet in einer verbesserten Auslastung des Gastgewerbes und damit in einer Steigerung der Wertschöpfung für die Betriebe vor Ort. Öffentliche Investitionen können durch erhöhte Steuereinnahmen somit anteilig kompensiert werden.

### Finanzierungsmodell basierend auf Kilometerschlüssel

Für die Berechnung des Finanzierungsmodells für das Wegemanagement und das Marketing eignet sich am besten ein Kilometerschlüssel. Das heißt, die Kommunen übernehmen proportional zu ihrem Anteil am touristischen Radroutennetz einen Teil der notwendigen Kosten. Für die Berechnung zugrunde gelegt werden folgende Kilometer je Kommune, wobei Teilstücke, auf denen zwei Wege trassengleich geführt sind, nur einmal berücksichtigt werden.

Stadt/Verbandsgemeinde/Kreis	km im Wegenetz
VG Rhein-Selz	66,5
VG Alzey-Land	32,4
Ingelheim + Heidesheim a.R.	31,9
Worms	30,4
Mainz	29,2
Groß-Gerau (Kreis)	28,2
VG Gau-Algesheim	26,1
VG Wöllstein	25,8
VG Wörrstadt	25,0
Alzey	23,4
VG Wonnegau	18,4
VG Bodenheim	17,4
VG Eich	15,7
VG Nieder-Olm	15,6
Rheingau-Taunus (Kreis)	12,5
Bingen am Rhein	10,4
VG Monsheim	10,0
VG Sprendlingen-Gensingen	9,4
Kirchheimbolanden	7,1
Budenheim	6,1
<b>GESAMT</b>	<b>441,5</b>

© BTE 2019: Wegenetz-Kilometer je Kommune

## Finanzierung des Modells

### Finanzierung des Wegemanagements

Für die Berechnung des Wegemanagements wurden differenziert nach Aufgaben folgende Berechnungsschlüssel genutzt:

- Die **Wartung** ist **nicht Teil des Umlageschlüssels**, sondern erfolgt durch eine direkte Beauftragung und Finanzierung durch die Verbandsgemeinden/ Kommunen. Für die Durchführung der Wartung durch einen externen Dienstleister sollten die Kommunen folgende Budgets in der Haushaltsplanung berücksichtigen:
  - **„Große Befahrung“** in geraden Jahren (d.h. 2020, 2022, ...) mit Kosten von **40-60 EUR/km** abhängig von der Kommune
  - **„Kleine“ Befahrung** in ungeraden Jahren (d.h. 2021, 2023, ....) mit Kosten in Höhe von **30 EUR/km**
- Für die **Unterhaltung** wird ein Betrag von **33 EUR/km** in einem Pool gesammelt. Dieser Betrag beinhaltet neben Materialkosten auch Personalkosten in Höhe von 1h/Woche.

Hinzu kommen bzw. von den Kommunen berücksichtigt werden müssen Gelder, die für Maßnahmen, die im Wegebau erforderlich sind, benötigt werden.

### Finanzierung des Marketings

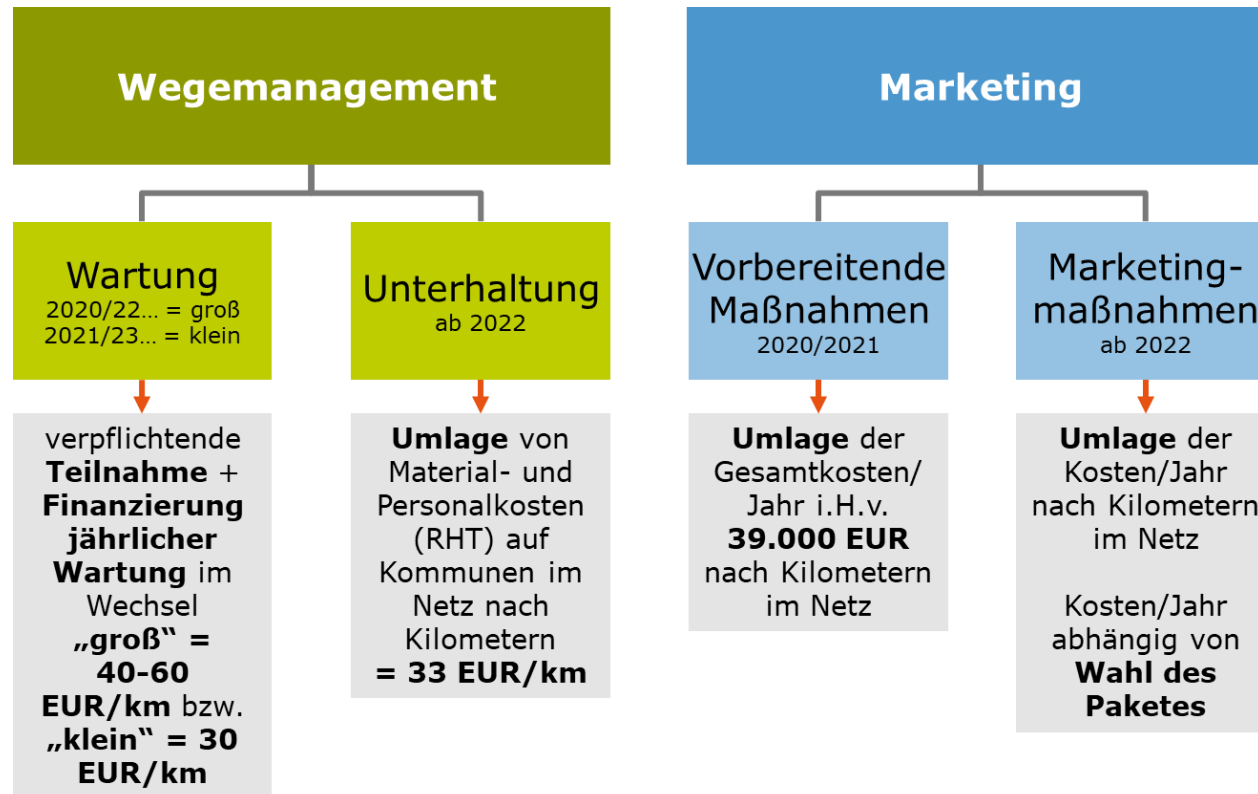
Für die Berechnung des Marketings wurden – ebenso differenziert nach Aufgaben – folgende Schlüssel für die Berechnung verwendet:

- Die **vorbereitenden Maßnahmen** erzeugen einen **Aufwand bei der Rheinhessen-Touristik** von ca. 40h/Woche in den Jahren 2020 und 2021. Da ein Teil der Stelle (25h) bereits finanziert ist, wird eine zusätzliche Kraft mit 15h/Woche für die Koordination der Maßnahmen benötigt. Zusätzlich wird ein Budget für die Beauftragung einer externen Begleitung, z.B. für die Logoentwicklung, Content-Produktion etc. benötigt. Insgesamt belaufen sich die Kosten auf 39.000 EUR/Jahr, d.h. **88,50 EUR/km**.
- Da sich die Lenkungsgruppe für **Marketing-Maßnahmen** aus dem **Paket Standard** (Gesamt 30.000 EUR) oder **Premium** (Gesamt 45.000 EUR) ausgesprochen hat, werden hierfür – abhängig von der Wahl des Paketes – **68 EUR/km oder 102 EUR/km** als Basis der Umlage verwendet.

## Finanzierung des Modells

### Empfehlung zur Umsetzung des Modells für die Unterhaltung

Hinweis: Es gilt zu berücksichtigen, dass die **Wartung** nicht Teil der Umlage ist. Die Kosten der Marketing-Maßnahmen ab 2022 differieren je nach Wahl des Paketes.





## Finanzierung des Modells

### **Berücksichtigung unterschiedlicher Kosten nach Jahr**

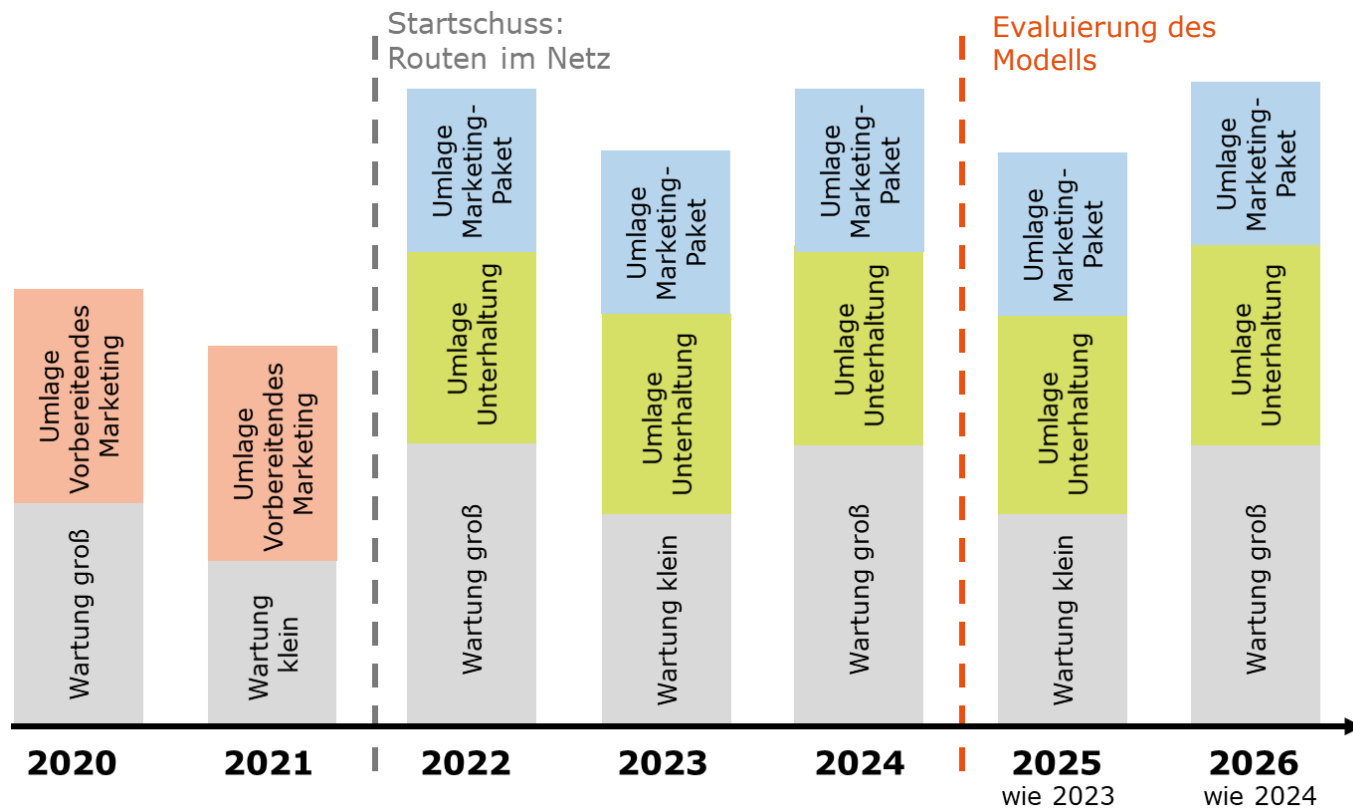
Aufgrund der Unterscheidung von

1. **großer und kleiner Wartung** im Bereich des Wegemanagements sowie
2. **vorbereitender Marketing-Maßnahmen 2020/2021 und Marketing-Maßnahmen ab 2022** im Bereich Marketing,

ergeben sich für das Modell unterschiedliche Gesamtkosten pro Jahr. Wie sich diese in den nächsten sieben Jahren zusammensetzen, zeigt die Abbildung auf der nachfolgenden Seite.

## Finanzierung des Modells

### Berücksichtigung unterschiedlicher Kosten nach Jahr



© BTE 2019: Schematische Darstellung der Kosten pro Jahr

## Weitere Schritte zur Modellumsetzung

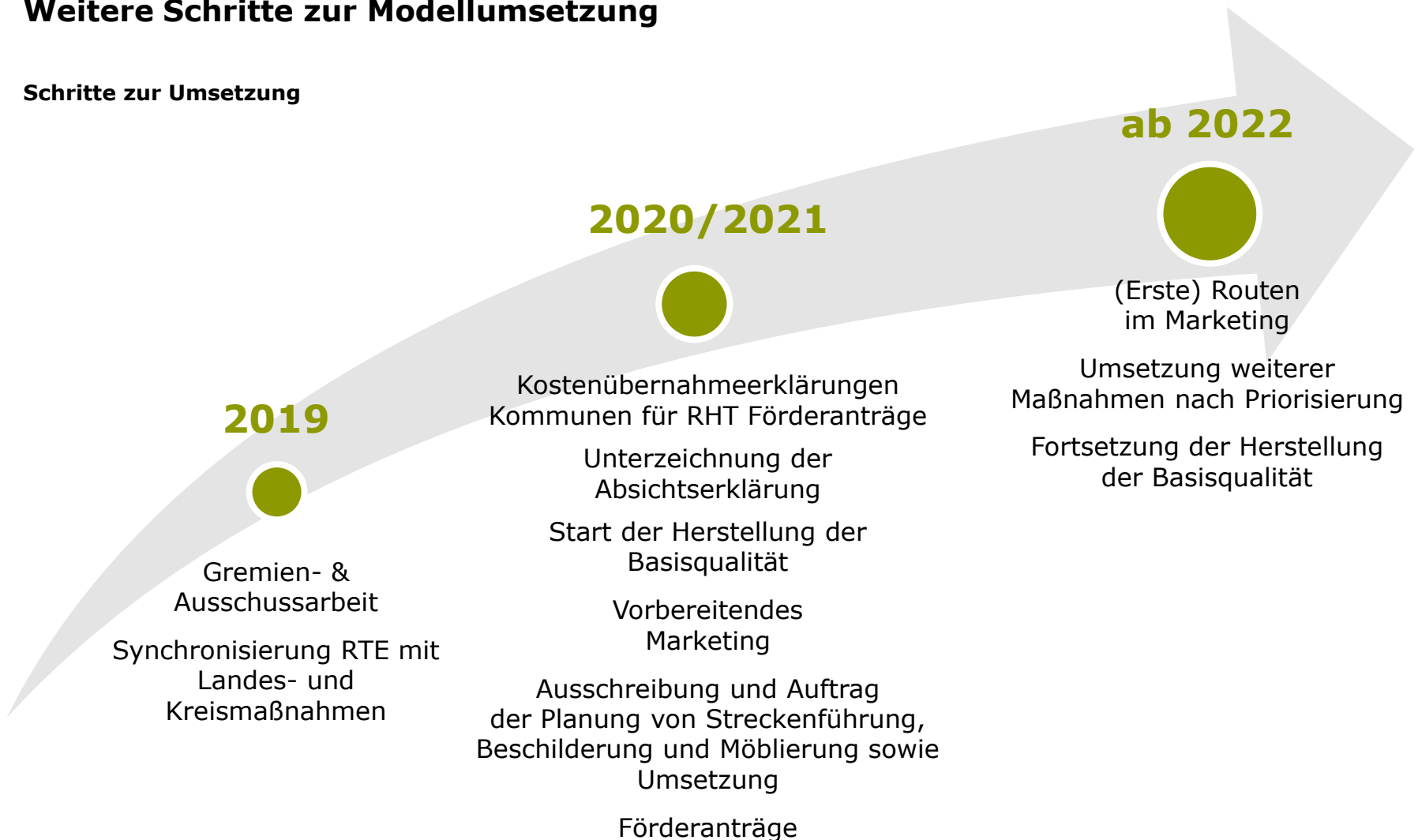
### Maßnahmenplanung zur Modellumsetzung

Wenngleich in der Maßnahmenplanung das Handlungsfeld Modell nicht gesondert aufgegriffen wurde, werden nachfolgend weitere Schritte zur Umsetzung des Modells zusammengetragen:

- **Klärung von individuellen Fragen zum Modell**, zur Berechnung in den Kommunen (u.a. als Teil der vorbereitenden Marketing-Maßnahmen)
- **Unterzeichnung einer kommunalen Absichtserklärung** zur Umsetzung eines wettbewerbsfähigen Radwegenetzes
- **Lösungsfindung zum Umgang mit dem Wegemanagement** von auf Wirtschaftswegen geführten Radwegen (in Abstimmung mit weiteren Partnern wie dem DLR)

## Weitere Schritte zur Modellumsetzung

### Schritte zur Umsetzung



# Fazit

## Fazit

### Strategische Grundlage für den Radtourismus

Die Neuausrichtung des Radtourismus ist eines von sieben Leitprojekten der **Tourismusstrategie Rheinhessen 2025**. Die wesentliche Handlungsgrundlage für diese Neuausrichtung und damit die Leitplanken für die Tourismusarbeit im Bereich Radtourismus in den nächsten Jahren liefert der nun vorliegende **Rad-touristische Entwicklungsplan**. Dieser entstand in einem Zeitraum von knapp 10 Monaten in einem engen, destinations- und LEADER-gebietsübergreifenden Partizipationsprozess mit Partnern aus Tourismus und Verwaltung.

Auch die im Oktober 2018 veröffentlichte **Tourismusstrategie des Landes Rheinland-Pfalz** begründet die Neuausrichtung des Radtourismus. Zum einen fordert sie eine stärkere Verknüpfung der für das Land identifizierten Zielgruppen mit Themen, also ein besseres **themenorientiertes Zielgruppenmarketing**. Zum anderen gilt es laut Tourismusstrategie die finanziellen Ressourcen künftig noch stärker auf sogenannte **Impulsinvestitionen** zu fokussieren, also auf jene Investitionen, die lokale und regionale Wertschöpfungseffekte auslösen. Das wohl beste rheinhessische Beispiele für Impulsinvestitionen sind die **Hiiweltouren**, die prädikatisierten Wanderwege, die gezeigt haben, dass eine klare Fokussierung auf Qualität und die

Bedürfnisse der Zielgruppe mittelfristig zum Erfolg führen. Auch Investitionen in den Radtourismus können als Impulsinvestitionen gesehen werden.

### Gründe für den Radtouristischen Entwicklungsplan

Die Gründe für die Erstellung des Radtouristischen Entwicklungsplans und damit die Schaffung konzeptioneller Grundlagen für die Verbesserung des radtouristischen Angebotes in Rheinhessen liegen auf der Hand: Laut ADFC-Travelbike Radreiseanalyse 2018 **fahren 79% der Deutschen Fahrrad**. Mit 11,9 Mio. Radreisen mit Übernachtung und 266 Mio. Tagesausflügen mit dem Rad in der Freizeit oder im Urlaub ist der Fahrradtourismus-Markt groß. Dank eines **Bruttoumsatzes von 3,9 Mrd. Euro** (im Jahr 2009) sorgt der Radtourismus damit auch für beachtliche Umsätze vor Ort.

Aber: Der **Wettbewerb** im Radtourismus ist **hart umkämpft!** Die Wettbewerbsanalyse hat gezeigt, dass sich einige Regionen bereits sehr erfolgreich auf den Weg gemacht haben, sich im Radtourismus zu profilieren. Wesentliche Erfolgsfaktoren hierbei sind eine hohe **Qualität** der Radwege und des begleitenden Angebotes, eine konsequente **Zielgruppenorientierung** bei Angeboten und Produkten sowie **hohe Professionalität in Marketing und Organisation**.

## Fazit

### Potenzial in Rheinhessen ist da – Handlungsbedarf aber auch

In einer umfangreichen Analyse wurde das gesamte radtouristische Streckennetz sowie das begleitende Angebot auf den Prüfstand gestellt. Es wird deutlich: Rheinhessen hat eine **sehr gute Ausgangslage** und viel auf der „Haben-Seite“. Hierzu zählen die vielfältige Weinkulturlandschaft, idyllische Ortskerne und größere Städte mit einem facettenreichen kulturellen Angebot, tolle Weitblicke von den „1.000 Hügeln“ sowie ein größtenteils guter Beschilderungsstandard nach HBR-Vorgaben. Auch der Rheinradweg, der als international bekannter Radweg durch die Region führt, ist ein wichtiges Zugpferd der Radregion Rheinhessen.

Um im Radtourismus wettbewerbsfähig zu bleiben, gibt es aber auch **Handlungsbedarf**: Beispielsweise bei der Konzeption der Routen, die im bisherigen Routennetz fast ausschließlich als Streckentouren konzipiert sind, und der Routenführung, die Ortskerne und Sehenswürdigkeiten oft nicht optimal einbindet oder stark straßenbegleitend verläuft. Auch hinsichtlich der Oberflächenqualität auf einigen Abschnitten, der Fahrradfreundlichkeit der Betriebe und des ÖPNV oder dem Angebot geöffneter (Wein)-Gastronomiebetriebe entlang der Routen gibt es Nachbesserungsbedarf.

### Empfehlung eines wettbewerbsfähigen, touristischen Radroutennetzes

Die konzeptionellen Überlegungen zur Neuausrichtung des Radtourismus in Rheinhessen orientierte sich eng an den **Bedarfen und Präferenzen der Zielgruppe**. Hierfür wurden die Aktiven Naturgenießer sinnbildlich „aufs Rad gesetzt“ und bei der Planung ihre Wünsche nach Komfort, Service und Qualität berücksichtigt. Eine gutachterliche Empfehlung mündete schließlich im Entwurf eines wettbewerbsfähigen, touristischen Radroutennetzes: Von **Kristallisationsorten** – also zentralen, mit den wesentlichen touristischen Grundinfrastrukturen ausgestattet Orten – ausgehend, wurde ein Netz aus **Rundtouren zwischen 20 und 60 km** entwickelt. Die Rundrouten binden den international bekannten Rheinradweg, die schönsten rheinhessischen Orte und Städte sowie relevante Sehenswürdigkeiten ein und machen entlang der Routen ein **Erleben der für Rheinhessen typischen Themen** Wein, Rhein, Kultur und Weitblick möglich. Dabei führen die Routen größtenteils auf bereits bestehenden HBR-beschilderten Wegen und wurden lediglich in andere Zuschnitte gebracht. Wenngleich bereits bei der Konzeption der Routen auf eine gute Oberflächenqualität geachtet wurde, sind zur Umsetzung dieses Netzes noch einige Maßnahmen zu erledigen.

## Fazit

### Maßnahmen zur Umsetzung

Der an den Netzplan geknüpfte **Maßnahmenkatalog** fasst daher zusammen, was zur Realisierung des Netzes sowie zur allgemeinen Verbesserung der Qualität im Radtourismus in Rheinhessen noch zu tun ist. In den Handlungsfeldern **Infrastruktur, Qualität und Service** sowie **Angebote und Produkte** werden insgesamt elf Maßnahmenbereiche benannt, in denen die Rheinhessen-Touristik, die Kommunen, der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Touristiker, Leistungserbringer und weitere Partner nun aktiv werden müssen. Die Maßnahmen reichen dabei von konkreten Verbesserungen bestehender Oberflächen auf bestimmten Routenabschnitten zur Herstellung der Basisqualität, über den Ausbau der Erlebbarkeit auf den Routen bis hin zur allgemeinen Steigerung der Fahrradfreundlichkeit in rheinhessischen Betrieben entlang der Route.

### Modell zur langfristigen Sicherung und Vermarktung des Netzes

Neben den oben genannten Maßnahmen zur Herstellung der Basisqualität der Radrouten sowie der touristischen Inwertsetzung, legt der Radtouristische Entwicklungsplan auch ein Modell vor, das die Finanzierung des Wegemanagements und Marketings nachhaltig sichern soll. Zur Entwicklung des Modells wurden die notwendigen

Aufgaben identifiziert und ihnen Kosten zugeordnet. Die Verteilung der Kosten erfolgt schließlich basierend auf einem **Schlüssel in Abhängigkeit von den Routenkilometern** im Netz. Das heißt: Die Kommunen übernehmen proportional zu ihrem Anteil am touristischen Radroutennetz einen Teil der notwendigen Kosten für **Wartung und Unterhaltung** sowie für **vorbereitende und endkundenorientierte Marketingleitungen**.

### Ausblick

Der Maßnahmenkatalog ist lang, das Modell scheint auf den ersten Blick komplex. Dennoch: Mit dem radtouristischen Entwicklungsplan wurde ein wichtiger Baustein geliefert, um das radtouristische Angebot konsequent auf den Wettbewerb und die Bedürfnisse der Gäste auszurichten und weiterzuentwickeln. Die Umsetzung des Konzeptes in den kommenden Jahren ist nur möglich, wenn alle Partner an einem Strang ziehen und gemeinsam das **Ziel der Profilierung Rheinhessens als Radregion** verfolgen.

Nicht nur erfolgreiche Wettbewerber, auch die Hiwweltouren haben gezeigt: Klare Zielgruppenorientierung, hohe Qualität, Rheinhessen-Erlebnisse entlang der Route und die Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren sind die wesentlichen Erfolgsfaktoren für erfolgreiche Infrastrukturentwicklung. Packen Sie es an!



# **Anhang**

## Übersicht der umfangreichen Projektunterlagen

Der vorliegende Bericht dokumentiert das gesamte Projekt und fasst die wesentlichen Aussagen zusammen. Darüber hinaus sind weitere, umfangreiche Projektunterlagen entstanden und angefertigt worden, die an dieser Stelle aufgelistet werden.

### Dokumentation der Sitzungen und Termine

- Auftaktgespräch am 22.06.2018
- Kick-Off Veranstaltung am 23.08.2018
- Expertenrunden am 18.09. und 27.09.2018
- Persona-Workshop am 16.10.2018
- 1. Lenkungsgruppensitzung SWOT am 16.10.2018
- Zukunfts- und Profil Werkstatt am 20.11.2018
- 2. Lenkungsgruppensitzung Profil am 29.01.2019
- 3. Lenkungsgruppensitzung Netzplan am 19.02.2019
- 4. Lenkungsgruppensitzung Maßnahmen am 14.03.2019
- 5. Lenkungsgruppensitzung Modell am 26.03.2019
- Abschlussveranstaltung auf dem Tourismustag Rheinhessen am 04.06.2019

### Ausführliche Analyse-Ergebnisse

- Auswertung der Befragung von Radreiseveranstalter
- Bewertungsmatrix der bestehenden Routen und Ergebnis der Befahrung
- Befahrungs-Dokumentation der bestehenden Routen in Wort und Bild
- Befahrungs-Dokumentation der gescouteten Routen in Wort und Bild
- Auswertung der Befragung zum aktuellen Wegemanagement

### Maßnahmenplanung

- Vollständiger Maßnahmenkatalog als dynamische Excel-Tabelle

Die genannten Dateien können auf Wunsch per E-Mail an [karen.jaeger@rheinessen.info](mailto:karen.jaeger@rheinessen.info) bei der Rheinhessen-Touristik GmbH angefordert werden.

## Linkliste

### Tourismusstrategie Rheinhessen

- [Leitprojekt "Neuausrichtung Radtourismus"/ Rad-touristischer Entwicklungsplan](#)

### Touristische Zielgruppen Rheinland-Pfalz

- [Aktive Naturgenießer: Bernd und Ulrike Blum](#)
- [Kleinstadt-Genießer: Christiane und Mathias Urban](#)
- [Video: Zielgruppenmarketing im Tourismus in Rheinland-Pfalz](#)
- [Hintergrundinformationen zu den Zielgruppen/ Personas](#)

### Benchmark-Regionen

- [HeideRegion Uelzen](#)
- [Saale-Unstrut-Region](#)
- [Fränkisches Weinland](#)
- [Schlosspark Allgäu](#)
- [Weinviertel \(AUT\)](#)

### Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e.V. (ADFC)

- [ADFC Travelbike Radreiseanalyse 2018](#)
- [ADFC Travelbike Radreiseanalyse 2019](#)
- [ADFC Kriterien für Qualitätsradrouten](#)
- [Bett+Bike Kriterien für Unterkunftsbetriebe](#)

### Sonstige Best-Practice-Beispiele

- [Erlebnisinfrastuktur Terroir F Franken](#)
- [Erlebnisinfrastuktur Juradistl Landschaftskino](#)

### Radwegeplanung

- [Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz \(HBR\)](#)