IGS

INGENIEURGESELLSCHAFT
STOLZ mbH

15. Mai 2024

RADVERKEHRSANALYSE ODER-NEIßE-RADWEG 2023

Projekt 23N009

RADVERKEHRSANALYSE

Oder-Neiße-Radweg 2023
Kurzbericht

Erstellt im Auftrag

Landkreis Spree-Neiße / Wokrejs Sprjewja-Nysa
Heinrich-Heine-Straße 1
03149 Forst (Lausitz) /Baršć (Łužyca)

im Auftrag aller Projektpartner

Bearbeitung

Uli Dürhager
Katrin Galka
Andrea Tiffe

Projektdaten

Laufzeit: APR 2023 – MAI 2024
Stand: 17.05.2024

IGS Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH | Heinrich-Grüber-Straße 19 | 12621 Berlin

1 Einleitung

Ausgangslage und Überblick

Der Oder-Neiße-Radweg ist als D-Route 12 ein Radfernweg des Radnetzes Deutschland mit internationalem Charakter. Entlang der deutsch-polnischen Grenze führt er die Radfahrenden von der Quelle der Neiße im tschechischen Nova Ves auf rund 630 km durch weite Landschaften und historische Altstädte. Der deutsche Abschnitt verläuft von Zittau in Sachsen bis ins Seebad Ahlbeck in Mecklenburg-Vorpommern.

In den letzten Jahren hat der Oder-Neiße-Radweg im Vergleich zu anderen Radfernwegen Deutschlands an Bedeutung verloren. Um diesem Trend entgegen zu wirken, hat die vorliegende Radverkehrsanalyse das Ziel, den Oder-Neiße-Radweg als gesamten Radweg in Zukunft voranzubringen und nachhaltig zu etablieren. Dafür wurde unter der Federführung des Landkreises Spree-Neiße eine länderübergreifende Kooperation mehrerer Partner aus Sachsen, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern initiiert, die kommunale Institutionen und Tourismusverbände mit einschließt.

Vereinbartes Ziel aller beteiligten Akteure ist es, neben der Zusammenarbeit und gemeinsamen Datennutzung auch die künftige Umsetzung der Maßnahmen im Sinne einer qualitativen Verbesserung der Infrastruktur und Angebotsentwicklung sowie einer abgestimmten Kommunikation miteinander anzugehen. Dazu gehört auch die Einführung eines zentralen Routenmanagements, welches die Aufgaben des Marketings koordiniert, bzw. übernimmt und Infrastrukturaufgaben in Abstimmung mit den zuständigen Institutionen koordiniert.

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum umfasst den gesamten Abschnitt des Oder-Neiße-Radweges innerhalb Deutschlands (rd. 580 km). In Sachsen (rd. 115 km) und Brandenburg (rd. 285 km) wurde das Radverkehrsgeschehen mit Hilfe von Radverkehrszählungen und Befragungen untersucht. Für den Abschnitt in Mecklenburg-Vorpommern (rd. 180 km) konnten teilweise Daten aus einer vorangegangenen Radverkehrsuntersuchung (2022-2023) des dort auftraggebenden Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern e.V. genutzt werden.

Mit der durchgeführten Radverkehrsanalyse Oder-Neiße-Radweg 2023 ist es erstmals möglich, ein valides Abbild zum Radverkehrsgeschehen des gesamten Weges darzustellen, aktuelle und belastbare Nutzerdaten sowie eine Datengrundlage für die Planung und Evaluierung von Infrastruktur- und Marketingmaßnahmen in Gänze vorzulegen.

2 Methodik

Eine Radverkehrsanalyse basiert methodisch auf zwei wesentlichen Erhebungselementen: Einerseits sieht sie kontinuierliche Radverkehrsmessungen und andererseits Befragungen von Radfahrenden an den Standorten der kontinuierlichen Radverkehrsmessungen vor. Die Auswertung der erhobenen Daten im Rahmen der Datenanwendung stellt den dritten methodischen Baustein einer Radverkehrsanalyse dar.

Kontinuierliche Radverkehrsmessungen

Zur Erfassung der Radverkehrsmengen im Untersuchungsgebiet werden mehrere automatische Radzählgeräte an Erhebungsquerschnitten mit einem repräsentativen Radverkehrsaufkommen installiert. Die Zählgeräte erfassen kontinuierlich richtungsgetrennte Daten über die Radverkehrsmengen für den gesamten Jahresverlauf bzw. die Radsaison.

Befragungen von Radfahrenden

Die face-to-face-Befragungen erfolgen an mehreren Wochenenden über die Sommermonate (meist Juni bis September) jeweils in der Nähe eines Radzählgerätes, so dass alle befragten Radfahrenden auch zahlenmäßig erfasst werden. Über die Abfrage des Fahrtzwecks können die gezählten Radfahrenden verschiedenen Nutzendengruppen zugeordnet werden. Dabei werden Alltagsradfahrende von Tagestouristen, Radwandernden und Regioradelnden unterschieden. Die touristischen Nutzendengruppen werden mit modular aufgebauten, standardisierte Fragebögen befragt (vgl. **Bild 1**), der Alltagsradverkehr wird nur zahlenmäßig erfasst.

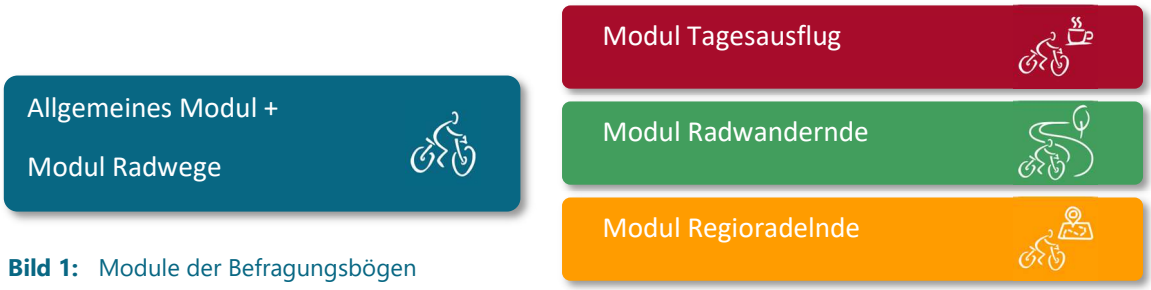


Bild 1: Module der Befragungsbögen

Der Fragebogen wurde 2009 in der Modellregion Brandenburg entwickelt und für die Befragungen auf dem Oder-Neiße-Radweg angepasst. Der Aufbau ermöglicht Befragungen von mehreren Personen in nur einem Interview, auch wenn einzelne Personen unterschiedliche Angaben machen.

Datenanwendung

Durch die Verknüpfung der Befragungsdaten mit den Daten der Radverkehrsmessung wird ein differenziertes Bild der Radverkehrsnachfrage im Untersuchungsgebiet erstellt,

das als Grundlage für vielfältige Auswertungen hinsichtlich der ökonomischen Bedeutung des Radweges dient. Aus den Zähl- und Befragungsergebnissen können die Anzahl der Radtouristen, die getätigten Gesamtausgaben und die darauf basierende Wertschöpfung berechnet werden. Das macht eine Gegenüberstellung der Ausgaben und Einnahmen ebenso möglich wie die Berechnung des Beschäftigungsäquivalentes.

3 Ergebnisse der Radverkehrsmessung

Messergebnisse

Im Jahr 2023 wurden auf dem Oder-Neiße-Radweg an insgesamt 9 Messquerschnitten Radverkehrsmessungen durchgeführt (vgl. **Bild 2**) – an 2 Dauerzählstellen in der Oberlausitz in Sachsen und 5 in Brandenburg. Von 2 Messquerschnitten in Mecklenburg-Vorpommern wurden die Erhebungsdaten vom TMV e.V. zur Verfügung gestellt. Die Radverkehrszahlen wurden für das gesamte Jahr (01.01. bis 31.12.) und die Radsaison (01.04. bis 31.10.2023) erhoben.

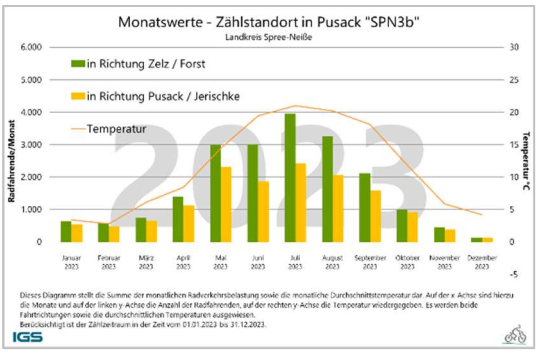
- **Ueckermünde:** 83.900 RF/a
  71.300 RF/Saison (85 %)
- **Löcknitz:** 28.600 RF/a
  24.800 RF/Saison (87 %)
- **Staffelde:** 23.009 RF/a
  20.446 RF/Saison (89 %)
- **Groß Neuendorf:** 31.636 RF/a
  28.269 RF/Saison (89 %)
- **Lebus, Frankfurt (Oder):**
  42.445 RF/a
  37.690 RF/Saison (89 %)
- **Guben:** 52.049 RF/a
  42.981 RF/Saison (83 %)
- **Pusack:** 34.772 RF/a
  30.019 RF/Saison (86 %)
- **Krauschwitz*:** 18.002 RF/a
  17.144 RF/Saison (95 %)
  * Erhebungszeitraum 20.06. – 31.12.
- **Ostritz:** 42.020 RF/a
  38.616 RF/Saison (92 %)

Bild 2: Mess- und Befragungsquerschnitte auf dem Oder-Neiße-Radweg

In Summe wurden an den Querschnitten am Oder-Neiße-Radweg in der Radsaison 2023 (April bis Oktober) mehr als 320.000 Radfahrende gezählt, die Jahresbelastung liegt bei knapp 370.000 Radfahrenden.

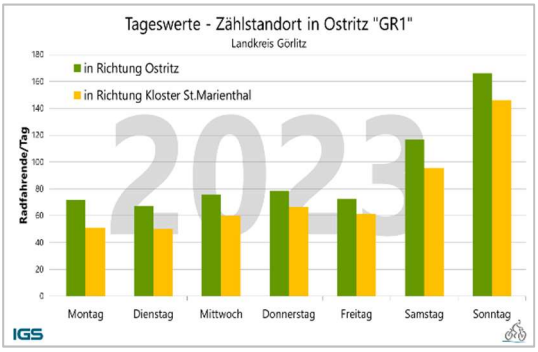
Auswertung der Messungen

Die erhobenen Daten werden geprüft, plausibilisiert und bereinigt. Für jeden Messquerschnitt werden ausführliche Datenauswertungen durchgeführt und in Diagramme übertragen. Folgende Auswertungen werden unterschieden:



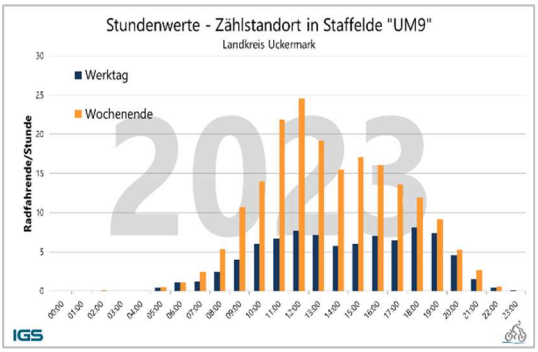
Monatswerte: Summe der monatlichen Radverkehrsbelastung (= Anzahl der Radfahrenden), getrennt nach Fahrtrichtungen, Durchschnittstemperatur
(x-Achse: Monate, linke y-Achse: Anzahl der Radfahrenden, rechte y-Achse: Temperatur)

Beispiel: Pusack



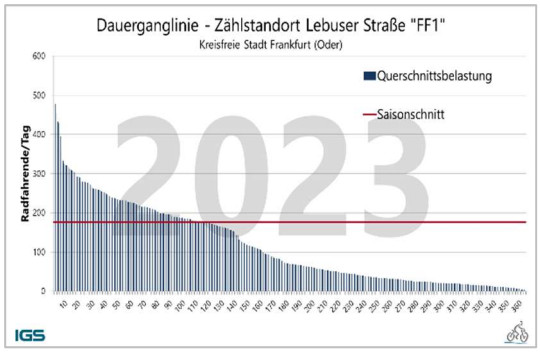
Tageswerte: Durchschnittliches Radverkehrsaufkommen pro Wochentag, getrennt nach Fahrtrichtung (Feiertage werden zu den Sonntagen gezählt)
(x-Achse: Wochentage, y-Achse: Ø Anzahl der Radfahrenden)

Beispiel: Ostritz



Stundenwerte: Durchschnittliches Radverkehrsaufkommen pro Stunde (0 Uhr bis 24 Uhr), getrennt nach Werktagen und Wochenenden
(x-Achse: Stunden des Tages, y-Achse: Ø Anzahl der Radfahrenden)

Beispiel: Staffelde



Dauerganglinien: Rangfolge der täglichen Radverkehrsmengen des Jahres und Darstellung des Saisondurchschnitts (x-Achse: Rang, y-Achse: Anzahl der Radfahrenden)

Beispiel: Lebus

4 Befragungsergebnisse

Auf dem Oder-Neiße-Radweg wurden 2023 in 645 Interviews insgesamt 1.205 Radfahrende befragt. Bei den Befragungen wurden drei radtouristische Nutzendengruppen unterschieden und mit eigenständigen Fragebögen interviewt (vgl. **Kapitel 2**):

Tagestouristen / Tagesausflügler unternehmen einen eintägigen Ausflug mit dem Hauptmotiv Fahrradfahren, der mindestens zwei Stunden dauert

Regioradelnde sind übernachtende Radreisende mit dem Hauptmotiv bzw. der Hauptaktivität Fahrradfahren und einer festen Unterkunft

Radwandernde sind Reisende mit dem Hauptmotiv bzw. der Hauptaktivität Fahrradfahren und wechselnden Unterkünften.

47,6 % und damit fast die Hälfte der 2023 am Oder-Neiße-Radweg befragten Radfahrenden gehörte zur Gruppe der Radwandernden (n= 573).

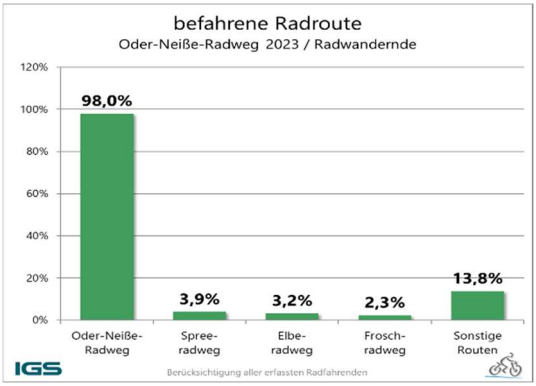


Bild 3: Angabe zu befahrenen Radroute

In dieser Gruppe gab der überwiegende Teil der Befragten (98 %) an, den Oder-Neiße-Radweg zu befahren (vgl. **Bild 3**: Angabe zu befahrenen Radroute). Andere Radwege (wie der Spree- oder Elberadweg) spielten für die befragten Streckenradelnden bestenfalls eine untergeordnete Rolle.

Drei Viertel der Befragten äußerten Interesse an einem Besuch der polnischen Seite. Umgekehrt waren auch zahlreiche polnische Gäste in den Befragungszeiträumen auf dem Oder-Neiße-Radweg unterwegs. Rd. 30 % der Radwandernden waren nicht befragbar, die genaue Anzahl der polnischen Gäste kann darum hier nicht beziffert werden. An den Interviews teilgenommen haben 74 Radwandernde aus dem Ausland, überwiegend aus Polen. Stettin (PL) gehörte neben drei

Ortschaften an der Ostsee und Zittau in Sachsen zu den TOP 5 der angegebenen Reiseziele der Radwandernden.

Da Start- und Zielpunkt bei Streckentouren in der Regel voneinander abweichen, war die Bahn in der Gruppe der Radwandernden zur Anreise das Verkehrsmittel der Wahl. Von den 65 % der Befragten, die mit der Bahn anreisten, nutzen knapp 10 % das Deutschlandticket für die Fahrt. Fast ein Fünftel der Befragten startete die Radreise mit dem Rad. Erst dahinter folgte das Auto mit unter 15 %.

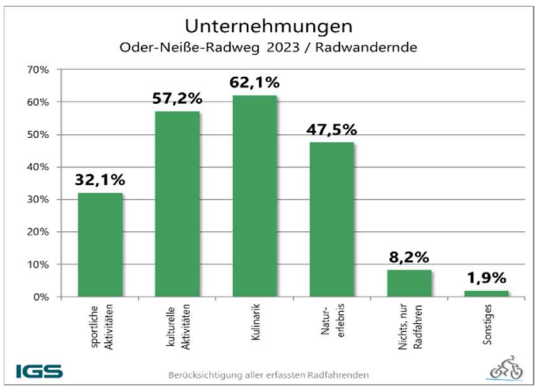


Bild 4: Unternehmungen neben dem Radfahren

Für die Radwandernden war neben dem Fahrradfahren auch gutes Essen wichtig, ebenso wie kulturelle Aktivitäten und das Erleben der Natur (vgl. **Bild 4**). Für Gastgeber würden zwei Drittel der Befragten von ihrer geplanten Strecke abweichen, im Durchschnitt bis zu 9 km. Für Sehenswürdigkeiten ist die Bereitschaft für Abstecher sogar noch höher: drei Viertel der Befragten würden ihre ursprüngliche Route verlassen und bis zu 10 km Umweg auf sich nehmen, um sich POIs anzusehen.

In den Befragungen wurde auch die Afrikanische Schweinepest (ASP) thematisiert, gegen deren Ausbreitung seit 2020 an der deutsch-polnischen Grenze Schutzmaßnahmen getroffen werden (wie Schutzzäune und zu schließende Tore). Über 90 % der Radwandernden gaben an, die Problematik der ASP zu kennen. Von den Vorsichtsmaßnahmen entlang des Radweges fühlten sich aber nur die wenigsten gestört (unter 10 %).

Auf die Frage nach der Zufriedenheit mit dem Oder-Neiße-Radweg schnitt die Oberfläche am besten ab. 95 % bewerteten die Oberflächenbeschaffenheit mit sehr gut oder gut. Das Serviceangebot wurde jedoch von vielen als ausbaufähig eingestuft – hier war vor allem der Wunsch nach mehr Verpflegungsmöglichkeiten (Getränkeversorgung und Wasserstellen, Gaststätten und Cafés, Imbisse und sonstige Versorgungsmöglichkeiten) sowie Rastplätzen und Fahrradboxen vorrangig. Dennoch würden 98,2 % der Befragten den Oder-Neiße-Radweg weiterempfehlen.

Die face-to-face-Befragungen wurden ergänzt durch eine Online-Befragung für Radreisende, die den Oder-Neiße-Radweg befahren, aber nicht an der Befragung vor Ort teilgenommen haben (weil sie den Messquerschnitt nicht zum Befragungszeitpunkt passiert oder den Oder-Neiße-Radweg bereits in einem Vorjahr befahren haben). Da die Online-Teilnehmenden nicht (alle) durch die Radzählgeräte erfasst werden konnten, diente diese Erhebung der Einordnung der Befragungsergebnisse vor Ort auch als Monitoring.

5 Ökonomische Bedeutung des Oder-Neiße-Radwegs

Für den Einsatz öffentlicher Finanzmittel ist die Frage entscheidend, welche gesamtwirtschaftlichen Effekte und welche Wertschöpfung durch die Schaffung einer Infrastruktur für den Fahrradtourismus in einer Region bewirkt werden können. Nur wenn sich durch die Realisierung von touristischen Radrouten ein günstiges gesamtwirtschaftliches Einnahmen-/Kosten-Verhältnis erreichen lässt, sind die hierzu erforderlichen Investitionen der öffentlichen Haushalte vor dem Hintergrund begrenzter Geldmittel zu rechtfertigen.

Für die Berechnung der wirtschaftlichen Effekte durch den Fahrradtourismus sind die Anzahl der Radtouristen (Radreisende und Tagestouristen) und deren Ausgabeverhalten die wesentlichen Grundlagen. Beides lässt sich aus den Zähl- und Befragungsdaten ableiten.

Radwandernde + Regioradelnde = Radreisende + Tagestouristen = Radtouristen

Radreisende: Anzahl, Etappenlänge und Dauer der Reise, Ausgabeverhalten

Für das Untersuchungsjahr 2023 ist über die gesamte Länge des Oder-Neiße-Radweges in Deutschland von insgesamt 22.000 Radreisenden auszugehen. Diese teilen sich folgendermaßen auf:

- 9.000 Radwandernde fahren Ø 73 km am Tag, sind knapp 10 Tage unterwegs und geben pro Kopf rd. 80 € am Tag aus (davon rd. 45 € für Übernachtungen)
- 13.000 Regioradelnde fahren Ø 50 km am Tag bei rd. 5 Tagen Reisedauer und rd. 70 € Tagesausgaben pro Person (davon rd. 33 € für Übernachtungen)

Für den Oder-Neiße-Radwege lassen sich aufgrund der vorliegenden Daten insgesamt rd. 87.000 Etappen (inkl. Übernachtungen) für das Jahr 2023 ableiten.

Tagestouristen: Länge, Dauer und Häufigkeit der Touren, Ausgabeverhalten

Die meisten der befragten Tagestouristen unternahmen im Jahr 2023 deutlich mehr als eine Tagestour. Aufgrund der räumlichen Nähe (rd. 90 % starten ihre Tagestour von zu Hause) finden diese Ausflüge häufig im Bereich des Oder-Neiße-Radweges statt.

- Durch Tagestouristen werden insgesamt rd. 170.000 Etappen von Ø 53 km Länge gefahren, die pro Kopf-Ausgaben liegen bei rd. 18,30 €

Gesamtumsätze der Radtouristen = Radreisende + Tagestouristen

Aus den am Oder-Neiße-Radweg gefahrenen Etappen und dem Ausgabeverhalten der Radreisenden (Radwandernde und Regioradelnde) und Tagestouristen lassen sich deren Gesamtausgaben ableiten. Die Gesamtausgaben der Radtouristen liegen für die

Radreisenden bei **rd. 7 Mio. €** (brutto) bzw. **rd. 6,3 Mio. €** (netto) / 2023

Tagestouristen bei **rd. 3,1 Mio. €** (brutto) bzw. **rd. 2,7 Mio. €** (netto) / 2023

insgesamt bei **rd. 10 Mio €** (brutto) bzw. **rd. 9 Mio. €** (netto) / 2023.

Einnahmen-/Kosten-Verhältnis

Die Ausgaben der Radtouristen (= Einnahmen durch den Radtourismus) sind der maßgebliche Kennwert für die Berechnung des Einnahmen-/Kosten-Verhältnisses. Dabei werden die Einnahmen aus dem Fahrradtourismus den Kosten gegenübergestellt, die an öffentlichen Investitionen (für Neu- bzw. Ausbau und Erhalt der Infrastruktur, deren Abschreibung und für die Vermarktung) erforderlich sind. Das Einnahmen-/Kosten-Verhältnis liefert einen ersten Hinweis auf den effizienten Einsatz öffentlicher Finanzmittel für die Realisierung touristischer Radrouten. Ein günstiges Verhältnis besteht dann, wenn die Einnahmen die Ausgaben überwiegen. **Die Brutto-Einnahmen durch den Radtourismus auf dem Oder-Neiße-Radweg lagen 2023 bei rd. 10 Mio. €.**

Die Investitionskosten für den Oder-Neiße-Radweg werden unter Berücksichtigung der Abschreibungsdauer ermittelt und auf jährliche Kosten pro Kilometer normiert. Auch die weiteren jährlichen Kosten werden auf den Streckenkilometer bezogen. Für die Berechnung der Kosten wurde ein mögliches Szenario mit 20 % Anteil an Neubaustrecken im Verlauf des Oder-Neiße-Radweges angenommen. Bei den Kosten für Herstellung und Erhalt des Radweges wurden Standardwerte zugrunde gelegt. Da die Herstellungskosten für Radwege je nach **Ausbauform und Ausstattung stark variieren, wurde ein Mittelwert von 200.000 €/Jahr für die Herstellung plus Erhaltungskosten von 700 €/Jahr je gebautem Kilometer (touristischem) Radweg angesetzt. Für die jährlichen Marketing- und Personalkosten werden 150 €/km*a angenommen.**

Das Einnahmen-/Kosten-Verhältnis stellt sich also mit 20 % angenommenem Neubauanteil wie folgt dar (vgl. **Bild 5**):

Einnahmen durch den Radtourismus am Oder-Neiße-Radweg 2023	rd. **10 Mio. €** (brutto)
Kosten für Bau und Erhalt der Infrastruktur Berücksichtigung der o. g. Kosten, der Radweglänge und der Abschreibungsdauer	rd. **1,4 Mio. €**/Jahr (20 % Neubau)
Einnahmen-/Kosten-Verhältnis	**7,1** (20 % Neubau)

Bild 5: Übersicht über die Einnahmen durch den Radtourismus und Kosten für den Radwegeerhalt

Wertschöpfungsberechnungen für die untersuchte Region

Die Radreisenden und die Tagestouristen bringen einen erheblichen wirtschaftlichen Effekt für die Region. Durch die Befragung der Radfahrenden konnte das durchschnittliche Ausgabeverhalten der Radreisenden und Tagestouristen auf dem Oder-Neiße-Radweg festgestellt werden. In Kombination mit dem ermittelten touristischen Radverkehrsaufkommen lässt sich der wirtschaftliche Effekt – die sog. Wertschöpfung – durch den Radtourismus herleiten.

Die Wertschöpfung wird auf Basis der erhobenen Ausgaben pro Nutzendengruppe berechnet. Die Ergebnisse der Radverkehrsmessungen lassen nur grobe Rückschlüsse zur Aufteilung der Nutzendengruppen zu. Mit Hilfe der Befragungsergebnisse und unter Berücksichtigung einer jahreszeitlichen Verteilung des touristischen Radverkehrs können jedoch die Anteile der Radreisenden (= Radwandernde + Regioradelnde) und Tagestouristen am gesamten Radverkehrsaufkommen hergeleitet werden. Dafür werden verschiedene Kennwerte zugrunde gelegt (wie beispielsweise Reisedauer, Reiseweite, Etappenlänge und Fahrtweite von Tagestouren).

Für jede touristische Nutzendengruppe (Tagestouristen, Radwandernde und Regioradelnde) werden Wertschöpfungsberechnungen durchgeführt. Die Berechnung der Wertschöpfung basiert auf der Anzahl und dem Ausgabeverhalten der Radtouristen. Um die Wertschöpfung zu berechnen, werden die Netto-Einnahmen zugrunde gelegt. Für den Oder-Neiße-Radweg wurden Einnahmen durch den Radtourismus in Höhe von insgesamt **rd. 9 Mio. € (netto)** ermittelt. Daraus ergeben sich die

- **1. Umsatzstufe der Wertschöpfung** durch die Radtouristen von **rd. 3,9 Mio. €** (2,8 Mio. € durch Radreisende; 1,1 Mio. € durch Tagestouristen)
- **2. Umsatzstufe der Wertschöpfung** durch die Radtouristen von **rd. 1,5 Mio. €** (1 Mio. € durch Radreisende; 0,5 Mio. € durch Tagestouristen)
- Die **Gesamtwertschöpfung** durch die Radtouristen auf dem Oder-Neiße-Radweg liegt somit bei **rd. 5,4 Mio. €** jährlich.

Wertschöpfungsquoten und Beschäftigungsäquivalent

Die Wertschöpfungsquote der 1. Umsatzstufe gibt den Anteil des Nettoumsatzes an, der unmittelbar zu Löhnen, Gehältern oder Gewinnen, also zu Einkommen, wird. Dies kommt insbesondere Gastronomie- und Beherbergungsbetrieben zugute.

In der Wertschöpfungsquote der 2. Umsatzstufe werden alle Einkommenswirkungen dargestellt, die von den Profiteuren der 1. Umsatzstufe für Vorleistungen verschiedener Art ausgegeben werden, beispielsweise für Lebensmittelzulieferer oder Wäschereien.

Unter der Annahme eines durchschnittlichen Bruttojahresgehalts im Gastgewerbe / in der Touristikbranche von € 40.000.- ergibt sich durch die ermittelte Gesamtwertschöpfung ein Beschäftigungsäquivalent von **rd. 135 Personen**.

6 Zusammenfassung und Ausblick

Im Jahr 2023 wurden am Oder-Neiße-Radweg an 9 Messpunkten Radverkehrszählungen durchgeführt: 5 in Brandenburg, 2 in Sachsen und 2 in Mecklenburg-Vorpommern. An 7 Messpunkten wurden in 645 Interviews 1.205 Radtouristinnen und -touristen befragt.

Damit liegt eine umfangreiche, valide Datenlage zum Radverkehrsaufkommen und zur aktuellen Nutzung des Oder-Neiße-Radweges vor. Die Ergebnisse der Radverkehrsanalyse zeigen die aktuelle wirtschaftliche Bedeutung und das Potential des Oder-Neiße-Radweges. Die langjährigen Messungen zeigen: Es gibt Schwankungen im Radverkehrsaufkommen, die Tendenz über die Jahre ist jedoch steigend.

Die Mess- und Befragungsergebnisse eignen sich als Grundlage für die Vermarktung und als Argumentationshilfe für die Rechtfertigung von Investitionen in die Infrastruktur. Um den Oder-Neiße-Radweg auch in Zukunft nachhaltig weiterzuentwickeln, ist ein professionelles, länderübergreifendes Radroutenmanagement notwendig. Dafür sollte die Kooperationsvereinbarung fortgesetzt werden, um Zuständigkeiten und Finanzierung durch die 3 Bundesländer, die 3 Landes- und 6 lokalen Tourismusverbände sowie die 8 Landkreise und kreisfreien Städte zu regeln. Für ein erfolgreiches Radroutenmanagement sollten außerdem eingerichtet werden:

- Eine zentrale Koordinierungsstelle
- Eine Arbeitsgruppe für Infrastrukturthemen (Qualitätsverbesserung der Wege-Infrastruktur, der touristischen Begleitinfrastruktur und der Beschilderung)
- Eine Arbeitsgruppe für Marketingthemen (Qualitätsmanagement und Vermarktung der Radroute)
- Eine zentrale Ansprechperson für die Gäste
- Eine gemeinsam genutzte Geo-Datenbank
- Eine regelmäßige Evaluation, um den Erfolg der Maßnahmen zu messen

IGS | Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH

Hammfelddamm 6
41460 Neuss

T (0 21 31) 79 18 92 – 0
F (0 21 31) 79 18 92 – 30
E info@igs-ing.de

Heinrich-Grüber-Straße 19
12621 Berlin

(030) 439 7281 – 7
(030) 439 7281 – 6
www.igs-ing.de