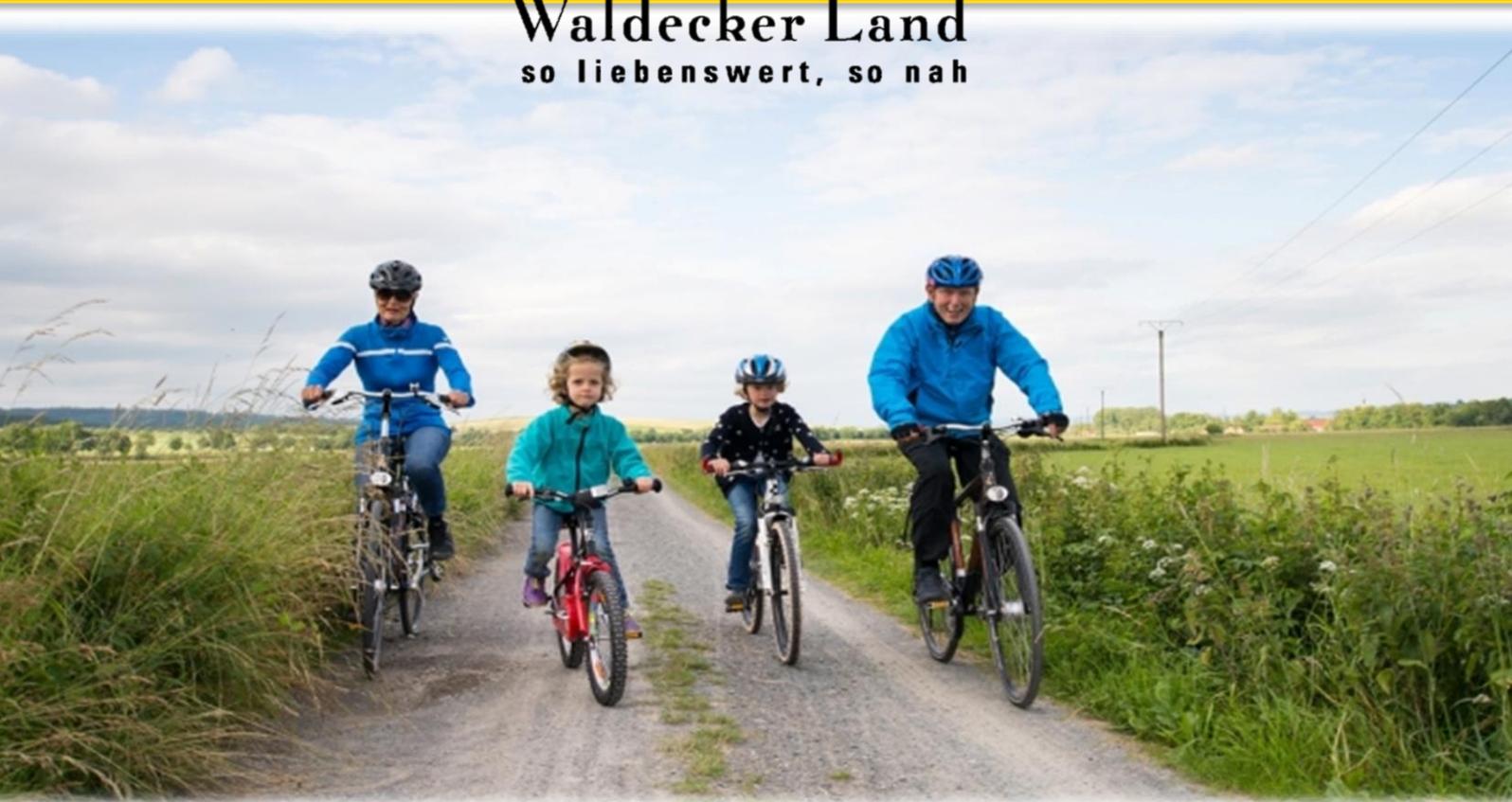




Waldecker Land
so liebenswert, so nah



Konzept für den

Radtourismus

im

Waldecker Land

Überarbeitete Version 2018
Touristik Service Waldeck-Ederbergland GmbH
in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Radtourismus

1. Einleitung

1.1. Was kann das Radtourismuskonzept leisten?

1.2. Bestandsanalyse - Radtourismus in Deutschland

- 1.2.1. Typisierung der Fahrradfahrer - Zielgruppen
- 1.2.2. Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus
- 1.2.3. Anbieterstruktur
- 1.2.4. Allgemeine Daten zur Fahrradnutzung in Deutschland
- 1.2.5. Marktforschungsergebnisse zum Fahrradausflugstourismus
- 1.2.6. Marktforschungsergebnisse zum Fahrradurlaub

2. Bestandsanalyse – GrimmHeimat NordHessen und Waldecker Land

2.1. Bestandsanalyse GrimmHeimat NordHessen

- 2.1.1. Radschnellwege
- 2.1.2. Hessische Radfernwege
- 2.1.3. Regionale Radrouten
- 2.1.4. Freizeitrouten

2.2. Bestandsanalyse Waldecker Land

2.2.1. Nach Kategorie der touristischen Radwege

- 2.2.1.1. Radschnellwege
- 2.2.1.2. Hessische Radfernwege
- 2.2.1.3. Regionale Radrouten

2.2.2. Nach Subregionen im Waldecker Land

- 2.2.2.1. Region Burgwald und Ederbergland
- 2.2.2.2. Erlebnisregion Edersee
- 2.2.2.3. National- und Naturpark Kellerwald-Edersee
- 2.2.2.4. Rad-ErlebnisPark Diemelsee
- 2.2.2.5. Naturpark Diemelsee
- 2.2.2.6. Bike Welt Willingen und Bike-Arena Sauerland
- 2.2.2.7. Nordwaldeck
- 2.2.2.8. Sonstige Projekte
- 2.2.2.9. Fazit
- 2.2.2.10. Elektrofahrräder
- 2.2.2.11. Verdichtung des Netzes durch Schlaufen in Form von Halbtages- und Tages Routen- mit Genussradeln (Anlagen)

3. Vorschläge für ein Gesamtkonzept aus touristischer Sicht – Radwegenetz

Waldecker Land

- 3.1. Vorbemerkungen
- 3.2. Definition Radroutennetz
- 3.3. Einführung eines digitalen Wegemanagementsystem

4. Umsetzung des Konzeptes

4.1. Wer ist zu beteiligen?

- 4.1.1. Kommunen
- 4.1.2. Touristische Arbeitsgemeinschaften
- 4.1.3. Fachbehörden
- 4.1.4. Vereine und Verbände
- 4.1.5. Leistungsträger aus dem Hotel- und Gaststättenbereich

4.2. Vorgehensweise

- 4.2.1. Arbeitskreis Radtourismus Waldecker Land
- 4.2.2. Touristische Radbeauftragte im Waldecker Land

4.3. Ziele und Zeitrahmen

4.3.1. kurzfristige Ziele (innerhalb 1 Jahres)

- 4.3.1.1. Klassifizierung Eder-Radweg
- 4.3.1.2. Verdichtung des Radwegnetzes im Ederbergland
- 4.3.1.3. Nordwaldeck – Planung Twiste-Radweg
- 4.3.1.4. Erhöhung der Zahl der „Bett & Bike-Betriebe“

4.3.2. mittelfristige Ziele (3 - 4 Jahre)

- 4.3.2.1. Weitere Infrastruktur an den Radrouten
- 4.3.2.2. Schulung der Leistungsträger

4.3.3. langfristige Ziele (länger als 5 Jahre)

- 4.3.3.1. Qualitätsverbesserung, Qualitätsmanagement
- 4.3.3.2. Außen- und Innenmarketing
- 4.3.3.3. Weitere Maßnahmen

5. Sicherung der Nachhaltigkeit

5.1. Externe Evaluation

- 5.1.1. Radwegemanagementsystem Nordhessen
- 5.1.2. Landkreisbezogene Evaluation

5.2. Zuständigkeit

- 5.2.1. Infrastruktur
- 5.2.2. Marketing
- 5.2.3. Informationsfluss

5.3. Finanzierung

- 5.3.1. Infrastruktur
- 5.3.2. Marketing

6. Anlagenverzeichnis

7. Literatur- und Quellenverzeichnis

1. Einleitung

1.1. Was kann das Konzept für den Radtourismus im Waldecker Land leisten?

Die Koordination des Radverkehrs ist in der Praxis abhängig von vielen Rahmenbedingungen, die im Landkreis Waldeck-Frankenberg nicht fördernd wirken. Ein Hauptproblem ist, dass die Wahrung radverkehrlicher Interessen keiner zentralen Institution beim Landkreis Waldeck-Frankenberg unterliegt (*die Landkreise Kassel und Schwalm-Eder haben hier seit Jahren bereits Radwegbeauftragte installiert, die direkt beim Kreis angesiedelt sind, wie z. B. beim Landkreis Kassel oder die als fachlich versierte „Dritte“ gegen eine Aufwandsentschädigung tätig werden, wie beim Schwalm-Eder-Kreis. Im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes „Märchenhaft radeln in der GrimmHeimat NordHessen“ gibt es mittlerweile auch einen Radbeauftragten beim Werra-Meißner-Kreis. Für das Waldecker Land nimmt der Geschäftsführer der TSWE GmbH diese Funktion im Sinne des Nordhessenkonzeptes wahr.*)

Die Belange der Radverkehrsplanung pendeln zwischen den unterschiedlichsten Zuständigkeiten hin und her. Die Entwicklung und Umsetzung eines Gesamtkonzeptes ist daher sehr schwierig. Eine dringende Aufgabe ist es, dem Gewirr von Zuständigkeiten eine nachvollziehbare Grundstruktur gegenüber zu stellen.

Langfristiges Ziel sollte sein, das Waldecker Land durch ein System beschilderter Wegstrecken weiter zu erschließen, und somit ein Radrouten-Netzwerk zu schaffen. Weiterhin sollten Detailplanung, Fördermittelbeschaffung und –aufsicht sowie Koordinierung bei der Umsetzung regionaler Radwegenetze, Entwicklung vermarktungsfähiger Angebote und entsprechende Öffentlichkeitsarbeit möglichst zentral erfolgen.

In diesem Konzept wird das Thema „Radfahren“ aus touristischer Sicht behandelt. Nicht erörtert wird das Thema „Radwegbau“. Hier liegt die Planungshoheit nach wie vor bei den Kommunen bzw. bei begleitenden Radwegen im Zuge von klassifizierten Straßen beim jeweiligen Baulastträger. Wenn im Konzept die Rede von Radwegen ist, dann ist der Radweg als besonders gekennzeichnete und abgetrennte Teil einer Straße oder mit selbstständiger Linienführung dem Fahrradverkehr dienend gemeint. Verläuft der touristische Radverkehr auch auf klassifizierten Straßen sowie land- und forstwirtschaftlichen Wegen, dann handelt es sich um eine Radroute.

1.2. Radtourismus in Deutschland

Radfahren ist nahezu überall in Deutschland möglich. Es gilt als gesunder Ausgleichs- und Ausdauersport und als besonders gesunde, emissionsfreie umweltschonende und energiesparende Freizeitaktivität. Daher ist es kein Wunder, dass der Radtourismus in Deutschland nach wie vor boomt. Der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) und die DZT (Deutsche Zentrale für Tourismus) arbeiten eng zusammen um Deutschland als „radtouristische Destination“ weiter erfolgreich zu vermarkten (www.deutschland-tourismus.de, ADFC-Publikation „Deutschland per Rad entdecken“). Gerade auch für ausländische Gäste wird Deutschland als Radfahrer-Urlandschaft deutlicher wahrgenommen, so dass Steigerungen der Gästezahlen zu vermelden sind. Derzeit gibt es ca. 200 Radfernwege mit über 50.000 km Radstrecke (Radfernwege sind überregionale, beschilderte Radrouten abseits von Hauptverkehrsstraßen, die überwiegend dem touristischen Fahrradverkehr dienen und bestimmte Mindeststandards aufweisen, wie z.B. durchgängige, sichere Befahrbarkeit, vorhandene Wegweisung, Kartenmaterial und touristische Infrastruktur).

Quelle: Mafo-Rundschau Fahrradtourismus, Nordrhein-Westfalen Tourismus e. V. 2007

Momentan gibt es zwölf überregionale Routen mit einer Gesamtlänge von rd. 12.000 km, die das Netz der deutschen Radfernwege prägen. Die radtouristische Attraktivität der

durchnummerierten D-Routen liegt in den weiten Strecken und den zu erlebenden Abwechslungen (Anlage 1: D-Routennetz der Radwege in Deutschland).

Beispielsweise leitet die D-Route 9 den Radfahrer von der Unterweser bis in die Alpenregion. Den Radwanderern soll des Weiteren die Möglichkeit geboten werden, überall auf gut ausgebauten und verkehrssicheren Strecken mit einer einheitlichen Beschilderung sowie einer entsprechenden Infrastruktur unterwegs zu sein. Dazu zählen auch: fahrradfreundliche Hotels entlang der Routen und kompetente Informationsangebote vor Ort. Dieses ADFC-Projekt „D-Netz“ entsteht aus den bereits vorhandenen Radrouten, die Regionen und Bundesländer verbinden und zu den schönsten Deutschlands gerechnet werden dürfen.

Der Oder-Neiße-Radweg, eine überaus beliebte deutsche Urlaubsrouten, wird die D-Route 12 sein und ist als solche rund um Frankfurt/Oder auch schon ausgeschildert. Mittlerweile ist überall in Nordrhein-Westfalen die D-Routen-Ausschilderung komplett, ebenso für die Region Fulda/ Bad Hersfeld und den Main-Radweg in Franken. Sieben der zwölf D-Routen werden Teil des europäischen Radfernwegennetzes (EuroVelo-Netz) sein (Anlage 1: D- Routennetz der Radwege in Deutschland).

Zwei der sogenannten D-Routen verlaufen durch Nordhessen:

Zum einen ist dies die D-4-Route (= Mittellandrouten, die Aachen mit Zittau verbindet), die von Marburg über Neustadt nach Schwalmstadt führt und dann von Oberaula über den R11 (Hersfeld-Rotenburg) sowie den Fulda-Radweg nach Bad Hersfeld und weiter über den Solztal-Radweg ins Werratal und danach weiter bis nach Thüringen geht.

Zum anderen ist es die D-9-Route (= Nordsee – Alpen, die Bremerhaven mit Füssen verbindet), die in Nordhessen identisch mit dem Fulda-Radweg ist.

1.2.1. Typisierung der Fahrradfahrer –Zielgruppen

Grundsätzlich können Radfahrer nach dem Zweck, der Häufigkeit und der Dauer ihrer Fahrten unterschieden werden.

Generell gibt es zwei Typen von Radfahrern: Alltagsradler und Freizeitradler.

Während die Alltagsradler ihr Fahrrad für den täglichen Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkauf und für ihre sonstigen Besorgungen ganz oder überwiegend nutzen („der Weg ist die Strecke zum Ziel“), geht es beim Freizeitradler bzw. Fahrradtouristen um Erholung bzw. sportliche Betätigung („der (Rad)Weg ist das Ziel“). Das Radfahren ist für diese Gruppe alleiniger Zweck der Fahrt.

Bei den Radtouristen – und um die geht es bei diesem Konzept – kann man nach der Länge der Tätigkeit „Radfahren“ nochmals zwei Gruppen unterscheiden:

- Ausflugsradler und
- Fahrradtouristen.

Bei den Ausflugsradlern dauert die Radtour nur einen Tag und es wird meist nur das Fahrrad genutzt bzw. in Kombination mit Pkw und/oder ÖPNV.

Fahrradtouristen können wiederum in Kurzreiseradler und Reiseradler unterschieden werden. Die Kurzreiseradler sind 2-4 Tage unterwegs. Sie nutzen nur das Fahrrad oder das Fahrrad und ÖPNV seltener das Fahrrad und den Pkw.

Bei Reiseradlern dauert die Reise mindestens 5 Tage und sie nutzen nur das Fahrrad, aber auch Fahrrad im Umweltverbund oder Fahrrad und ÖPNV oder Fahrrad und Pkw.

Darüber hinaus können die Radtouristen noch in Radtouristen im engeren Sinne, Radtouristen im weiteren Sinne und Radtouristen in Spezialsegmenten eingeteilt werden.

Radtouristen im engeren Sinne verbringen ihre Zeit mehrheitlich auf dem Rad, Radtouristen im weiteren Sinne benutzen in ihrem Urlaub auch das Rad, aber Radfahren spielt keine Hauptrolle.

Bei den radtouristischen Spezialsegmenten ist das Radfahren eine Kombination mit anderen Reisemotiven, Urlaubsformen oder Aktivitäten z.B. Paddel & Pedale, Rad & Schiff, Bike & Wellness, Studienradreisen, Gourmetradreisen (Anlage 2: Typisierung der Pauschalanbieter im Radtourismus).

Mögliche Zielgruppen können in Anlehnung an das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr e.V. an der Universität München (dwif) (2005) sein:

- Tourenradler: bevorzugen gut ausgebaute, autofreie Radfernwege, Wege mit gleich bleibenden Anforderungen, Strecke: 50-80 km pro Tag; wechseln täglich das Quartier, Dauer: 5-8 Tage (auch bis zu 2-3 Wochen), Radfahren steht im Vordergrund.
- Genussradler: suchen gut ausgebaute Radwege (Rad soll von selbst rollen), Strecke: 30-50 km pro Tag; Dauer: ca. 7 Tage; besonderes Interesse an Natur, Kultur, Gesundheit und Besichtigungen.
- Familien mit Kindern: autofreie, flache, gut ausgeschilderte Wege, viele Rast-, Spiel- oder Erkundungsmöglichkeiten entlang der Strecke, Strecke: 15–40 km am Tag, Übernachtung bevorzugt in Jugendherbergen, Heu-Hotels und auf Campingplätzen.
- Mountainbiker: Naturbelassene Wege, wünschen spezielle Mountainbike-(MTB): Wegweisung, erwarten Rundkurse mit unterschiedlichen Leistungsanforderungen (Höhenmeter, Länge, Hindernisse); Dauer: ca. 3-4 Tage in einer Region.
- Radsportler: gute, durchgängig asphaltierte Wege, die auch von Begleitfahrzeugen befahren werden können; Strecke: 60-200 km pro Tag, Dauer: i. d. R. 2-4 Tage in einer Region.

Bei den Radlern steht nicht nur die körperliche Fitness im Mittelpunkt, sondern auch das direkte Naturerleben und die Bewegung an der frischen Luft. Die Freude am Radfahren steht jedoch im Vordergrund.

Als wichtigste Aktivitäten, die mit einer Radtour verbunden werden nennen zahlreiche Studien:

- Städte besichtigen
- Gut Essen und Trinken
- Historische Bauwerke besichtigen
- Weinproben/Weinfeste besuchen
- Museen besuchen
- Bootstouren durchführen.

Im Rahmen der Radreiseanalyse 2007 wurden auch die Anforderungen der Radfahrer an einen Radweg erfragt.

Sehr wichtig sind: das Landschaftserlebnis (98%), eine eindeutige und durchgängige Wegweisung (96%), eine verkehrsfreie Strecke (87%).

Wichtig sind: Unterkunft u. Gastronomieangebote an der Strecke (78%), Breite und sicher zu befahrene Radwege (72%), Weniger wichtig sind: glatte asphaltierte Oberfläche (48%), das kulturelle Angebot.

Verschiedene Befragungen belegen, dass Radtouristen Menschen mittleren Alters sind bzw. dass „Jungsenioren“ in dieser Zielgruppe stark vertreten sind (Durchschnittsalter: um die 50 Jahre).

Sie haben meist ein über dem Durchschnitt liegendes Bildungsniveau und sind häufig in Gruppen unterwegs, wobei das Paar (54 %) überwiegt, gefolgt von Gruppen mit Freunden (34%) und der Familie mit Kindern (13%).

Laut einer ADFC Umfrage haben 2006 80% der Radreisenden über 500 € für Radreisen und Kurzurlaube ausgegeben. 51,3% haben mehr als 1.000 € ausgegeben. Im Durchschnitt lagen die Ausgaben für eine Radreise bei 1.169 € pro Person. Die Tagesausgaben der Fahrradtouristen schwanken je nach Befragungsregion und Radtourismussegment sehr stark zwischen durchschnittlich 60-70 € bei Mountainbikern und 40-50 € bei Gruppenradlern. Aktuelle Befragungen aus Rheinland-Pfalz aus dem Jahre 2007 kommen auf Durchschnittswerte von 48,9 € pro Person und Tag.

Quellen: ADFC = ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017, ADFC- Radreiseanalyse 2007

1.2.2. Wirtschaftsfaktor Fahrradtourismus

Auf der Basis der Grundlagenuntersuchung der ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017 ergibt sich die Zahl von **153 Mio.** Tagesausflügen mit dem Rad im Jahr 2016.

Quelle: ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017 www.adfc.de/radreiseanalyse

Auf der Basis des „Qualitätsmonitors Deutschland Tourismus 2007“ ergibt sich die Zahl von:

22,0 Mio. Radurlaubern (enge Definition)

37,8 Mio. Urlaubern mit Nebenmotiv Radurlaub

79,9 Mio. Urlaubern mit gelegentlicher Nutzung des Rades (weite Definition)

Insgesamt ergeben sich jährlich **175 Mio.** Aufenthaltstage.

Die Ausgaben pro Tag liegen bei Ausflüglern bei 17 € pro Person und bei Übernachtungsradlern bei 54 € pro Kopf und Tag.

Damit ergeben sich:

Bruttoumsätze 153,0 Mio. x 16 € = 2,448 Mrd. € (63,3 %)

22,0 Mio. x 64,60 € = 1,421 Mrd. € (36,7 %).

Der Gesamtbruttoumsatz liegt bei 3,869 Mrd. €. 63 % der Umsätze bei den Ausflüglern entfallen auf Gastronomie und Beherbergung.

63,8 % der Umsätze bei den Übernachtungsradlern entfallen auf die Beherbergung und 36,2 % auf die Gastronomie.

Zusammen entfallen: 45,6 % auf die Gastronomie

17,1 % auf die Beherbergung

25,0 % auf den Einzelhandel

Davon: 11,6 % für Lebensmittel

13,3 % für Einkauf sonstiger Waren

Die Einkommenswirkung liegt insgesamt bei 1,892 Mrd. € (2/3 auf der 1. Umsatzstufe und 1/3 auf der 2. Umsatzstufe).

Die Wertschöpfungsquote liegt mit 38 % leicht unter dem Durchschnitt des Gesamttourismus.

1.2.3. Anbieterstruktur

Die Zahl der kommerziellen Radreiseveranstalter in Deutschland ist von ca. 40 im Jahre 1992 auf über 200 im Jahre 2007 gestiegen. Eine erste grobe Typisierung der Veranstalter zeigt die Anlage 2.

Nach Erhebungen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (ADFC) organisieren 88% der befragten ADFC-Mitglieder ihre Radreise selbst. Radreisende bevorzugen individuelle Reisen und nur 12% buchen eine vom Veranstalter organisierte Reise bzw. eine teilweise mit Hilfe eines Veranstalters organisierte Reise. Die Veranstalter bieten bevorzugt Radpauschalen für das Ausland an. Große Veranstalter bieten überwiegend Hotels mit Fahrradverleih an, kleine Veranstalter ein breites Spektrum an Pauschalangeboten für verschiedene Zielgruppen.

Dabei werden folgende Konzepte verfolgt:

- **Geführte Gruppentour:** Zu einem festen Termin ist eine Gruppe mit vorgegebenen Teilnehmerkreis mit einem landeskundigen Reiseleiter unterwegs. Ein Begleitbus transportiert das Gepäck. Unterkunft, Besichtigungen und Verpflegung sind organisiert.
- **Halbgeführte Tour:** Ein Begleitfahrzeug fährt auf der gleichen Strecke wie die Radler, um jederzeit Hilfe leisten zu können. Der Fahrer des Begleitbusses bespricht die nächste Tagesetappe und gibt Besichtigungstipps. Die Unterkunft ist vorgebucht.
- **Individuelle Tour:** Für Radfahrer geeignet, die eine Region lieber erkunden. Die Hotels und Routen sind organisiert, die Radler bekommen das Infomaterial gestellt und können ihre Tagesetappen selbst planen. Das Reisegepäck der Radfahrer wird vom Veranstalter getrennt transportiert.

Zu den bekannten Radreiseveranstaltern zählen: Velociped, Radissimo, Rotalis, BergRadTouren, DNV-Tours, Rückenwind Reisen, aber auch größere Veranstalter wie DERTOUR, AMEROPA, Wikinger und Spezialveranstalter wie forumandersreisen.

Kunden sind den Reiseveranstaltern treu. 82% der Kunden von Rotalis sind „Wiederholungskunden“, die bereits mindestens eine Reise mit Rotalis gemacht haben.

1.2.4. Allgemeine Daten zur Fahrradnutzung in Deutschland pro Tag 0,285 Mrd. Verkehrsbewegungen in Deutschland

- davon 9,8 % mit dem Fahrrad
- pro Jahr 10,162 Mrd. Bewegungen (incl. Hin- und Rückweg) mit dem Fahrrad (einfach 5,081 Mrd. Bewegungen)
 - 35,7 % davon zu Freizeitzwecken
- Durchschnittlich werden bei den Fahrten mit dem Rad 65 km zurückgelegt
- 54,21 % der mit Fahrrädern pro Jahr in Deutschland zurückgelegten Streckenkilometer haben freizeithlichen Hintergrund
- 73 Mio. Fahrräder gibt es in deutschen Haushalten
- 118 Mio. € sind jährlich an Kosten für die Erstellung und den Unterhalt des fahrradtouristischen Wegenetzes anzusetzen
- Bei 22 Mio. Fahrradurlaubern mit Übernachtungen und durchschnittlich 10 Tagen Urlaub mit einer durchschnittlichen Reisegruppengröße von 2,9 Personen ergeben sich Anreisekosten in Höhe von 320 Mio. € (bei 0,60 € pro km)
- 153 Mio. Tagesreisen mit dem Fahrrad bei durchschnittlicher Anfahrt von 100km x 0,60 € und 2,5 Personen pro Pkw ergeben 3,67 Mrd. €
- Insgesamt ergeben sich so 4 Mrd. €
- Der Gesamtumsatz in der deutschen Fahrradindustrie 2016 betrug 5,2 Mrd. €
 - Davon 50 % durch Fahrräder und 50 % durch Zubehör
 - Marktanteil des Facheinzelhandels 70 %

- Gesamtumsatz ca. 5 Mrd. € davon 27,8 % touristisch relevant = 1,185 Mrd. €
- Herstellungskosten von Fahrradwegen pro Jahr = 0,45 Mrd. € davon 23,7 % touristisch relevant = 106,7 Mio. €
- Insgesamt werden dem Bereich Fahrradtourismus in Deutschland pro Jahr Umsätze von 4,5 Mrd. € zugeordnet
- Die Nettowertschöpfung beträgt 2,07 Mrd. €
- Anzahl der Vollzeitarbeitsplätze liegt bei 278.000 Personen

Quellen: ADFC = ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017; Pressedienst-Fahrrad GmbH 2016; Verkehr in Zahlen 2016/2017 (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/K/verkehr-in-zahlen-2016-2017.pdf?__blob=publicationFile.)

1.2.5. Marktforschungsergebnisse zum Fahrradausflugstourismus

Typischer Fahrradtourist

- Fortgeschrittenes Alter
- Lebt in einer Partnerschaft ohne Kind
- Verfügt über ein überdurchschnittliches Einkommen

Jede 3. von Tagesreisenden unternommene Radtour findet in einer Großstadt statt.

Anteil fahrradtouristischer Tagesreisen an den Tagesreisen insgesamt

Hessen	2,9 % = 8,2 Mio.	Platz 8	281 Mio.
RLP	5,0 % = 10,2 Mio.	Platz 6	204 Mio.
NRW	4,0 % = 27,7 Mio.	Platz 1	700 Mio.
Nieders.	4,7 % = 14,6 Mio.	Platz 3	310 Mio.
Thüringen	3,7 % = 3,7 Mio.	Platz 13	74 Mio.
Bayern	5,2 % = 27,5 Mio.	Platz 2	530 Mio.

- Die durchschnittliche Entfernung für den einfachen Weg beträgt bei einem Tagesfahrradausflug 65 km.
- Auf das Sommerhalbjahr (Mai-Oktober) entfallen ca. 80 % aller Fahrradausflüge.

Quellen: ADFC = ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017; Verkehr in Zahlen 2016/2017

1.2.6. Marktforschungsergebnisse zum Fahrradurlaub

- 95 % der Fahrradurlauber in Deutschland stammen aus Deutschland
- 5 % kommen aus dem Ausland (hauptsächlich Niederlande und Schweiz)
- der Hauptquellmarkt im Inland ist NRW
- die Hessen machen derzeit unterproportional Fahrradurlaub in Deutschland
- 46 % der Radurlauber besuchen häufiger eine Region
- 34 % waren erstmals dort
- Stammgäste zeigen im Vergleich zu anderen Urlaubergruppen eine außerordentliche hohe Wiederbesuchsabsicht (Note: 1,3)
- Fahrradurlauber sind als Erstbesucher kritischer gestimmt (Note: 1,8)
- Das Durchschnittsalter liegt mit 47,5 Jahren leicht über dem Schnitt der Deutschlandurlauber (46,0 Jahre)

15 – 24 J.	3 %	25 – 44 J.	39 %	45 – 64 J.	47 %	65 & Älter	11 %
------------	-----	------------	------	------------	------	------------	------
- Leichte Mehrheit an männlichen Radreisenden mit 58 %, 42 % sind weiblich

- Fahrradurlaub in Deutschland ist geprägt von individuellen, kleinen Reisegruppen:

Paare: 54 %	Freunde: 34 %	Allein: 18 %
Fam. + Kinder u. 14: 7 %	Fam. Mit Jugendlichen 14+: 4 %	Reisegruppen: 5 %
- 46 % der Radreisen haben eine Dauer von 4 – 7 Nächte, 26 % sind bis zu 3 Nächte unterwegs, 20 % der Radreisenden bleiben sogar 8 – 14 Nächte
- 2/3 der Radler informieren sich vor Beginn der Reise über das Zielgebiet

Internet allgemein	90 %
Radkarte	55 %
Radreiseführer	40 %
Touristinfo	28 %
Digitale Karten für PC	24 %
- rund 30 % informieren sich vorher nicht
- bei der Wahl der Unterkunft gibt es eine besondere Affinität zur Ferienwohnung
 - das mittlere Preissegment 3 Sterne liegt an 1. Stelle
 - gefolgt vom 4 Sterne-Niveau

	Radurlauber	sonstige Urlauber
FeWo	43 %	26 %
Camping	19 %	4 %
Hotel / Hotel garni	16 %	43 %
Pension / Gasthof	10 %	7 %
Erholungsheim	9 %	9 %
- das Hauptverkehrsmittel zur Anreise sind der PKW und die Bahn mit je 35 %, 21 % starten Ihre Reise mit dem Fahrrad direkt von zu Hause und nur 2 % reisen mit dem Fernbus
- 93 % der Radreisenden nutzen im Urlaub ihr eigenes Fahrrad.

Trekkingrad – 72 %	Mountainbike – 15 %	E-Bike – 13 %
--------------------	---------------------	---------------
- Zu den Motiven der Radreisenden gehört vor allem die Natur zu erleben und sich sportlich zu betätigen.

Natur erleben	88,1 %
Aktiv Sport treiben	69,7 %
Etwas für die Gesundheit tun	61,1 %
Ausgleich zum Alltag	58,9 %
Andere Regionen kennenlernen	58,2 %
Frei und unabhängig sein	46,1 %
Nachhaltig reisen	26,1 %
Abendteuer bestehen	19,8 %
Kontakt mit Bevölkerung vor Ort	18,2 %
Sonstiges	4,6 %
- Eine Radreise wird in den meisten Fällen mit einer anderen Urlaubsform kombiniert.

Städteurlaub	46 %
Wanderurlaub	39 %
Kultururlaub	38 %
Badeurlaub	30 %
Familienurlaub	30 %
Wellnessurlaub	18 %
Sporturlaub	15 %
Gesundheitsurlaub	9 %
Fitnessurlaub	6 %
Shoppingurlaub	6 %

- Qualität des Angebots

Insgesamt bewerten Radurlauber das touristische Angebot etwas kritischer als andere Urlauber

Karten und Radführer boten zuverlässige Informationen	76,6 %
Unterkünfte hatten eine gute Qualität	73,9 %
Daten aus dem Internet boten zuverlässige Informationen	73,4 %
Radrouten waren gut ausgeschildert	68,6 %
Region war gut auf Bedürfnisse von Radreisenden eingestellt	67,4 %
Radrouten waren autoverkehrsarm	65,2 %
Informationen der Tourismusorganisationen waren hilfreich	65,0 %
Gastronomie war gut auf Bedürfnisse der Radtouristen eingestellt	61,7 %
Radrouten hatten gute Oberflächen	61,4 %
An-/Abreise war mit ÖV problemlos möglich	57,5 %

Quellen: ADFC = ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017

2. Bestandsanalyse – GrimmHeimat NordHessen und Waldecker Land

2.1. Bestandsanalyse GrimmHeimat NordHessen

Radtourismus stellt auch für die GrimmHeimat NordHessen ein wichtiges „Geschäftsfeld“ dar. Vor allem in den Landkreisen Kassel, dem Schwalm-Eder-Kreis und Hersfeld-Rotenburg wurden ausgangs der 90iger Jahre und zu Beginn des neuen Jahrtausends – vor allem entlang der Weser und der Fulda investiert. Mittlerweile gibt es in Nordhessen hunderte Kilometer touristischer Radrouten, die nach und nach zu einem Wegenetz miteinander verbunden wurden. Auch spezielle Radlerfeste, wie das „Sattelfest“, die Eder-Bike-Tour und seit 2017 auch der Diemelradweg-Tag, tragen zur Stärkung des Radtourismus bei.

2.1.1. Radschnellwege

Radschnellwege sind Radverkehrsverbindungen, die direkt geführt und qualitativ hochwertig Wohn- und Gewerbegebiete bzw. Stadtzentren miteinander verknüpfen. Ihr besonderes Merkmal ist die Möglichkeit einer gleich bleibenden Fahrgeschwindigkeit mit relativ geringem Energiebedarf, was durch Kreuzungsfreiheit (Unter- und Überführungen), Geradlinigkeit bzw. große Kurvenradien, durch gute Oberflächenbeschaffenheit und größere Radwegbreiten erreicht wird.

Dieser Planungsansatz hat seinen Ursprung in den Niederlanden und findet zunehmend Nachahmung in Europa. In Deutschland gibt es erste Ansätze in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg und im Ruhrgebiet.

2.1.2. Hessische Radfernwege (insgesamt 3.300 km)

Der R1- Fulda-Radweg (236 km) beginnt in Gersfeld (Rhön) und endet an der Weser in Bad Karlshafen.

Der R2- Vier-Flüsse-Tour (202 km) beginnt an der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen und endet in Sinnatal/Spessart an der Landesgrenze zu Bayern.

Der R4 – Märchen und Sagenroute (402 km) führt von Bad Karlshafen bis nach Hirschhorn (Odenwald).

Der R5 – Nordhessen quer (234 km) verläuft beginnend im Westen bei Willingen bis Wanfried an der Werra im Osten.

Der R6 – vom Waldecker Land ins Rheintal (406 km) beginnt in Diemelstadt und endet in Lampertsheim an der Bergstraße.

Der R7 – Domtour von der Werra zur Lahn (215 km) führt von der thüringischen Landesgrenze bei Philippsthal bis nach Limburg an der Lahn.

Der R8 – Westerwald – Taunus-Bergstraße (271 km) beginnt in Frankenberg/Eder und endet in Heppenheim/Bergstraße.

2.1.3. Lokale/Regionale Radrouten

Neben den o. a. Radfernwegen bieten sich weitere gut ausgebaute Radrouten an den Flüssen von Werra, Weser, Schwalm, Eder und Diemel an:

Werratalradweg (ca. 300 km) von Sachsenbrunn in Thüringen bis Hann. Münden.

Herkules-Wartburg Radwanderweg (156 km)

Kassel-Edersee-Radweg (73 km)

2.1.4. Freizeitrouten

Daneben gibt es in jedem Landkreis in Nordhessen ein unterschiedlich dichtes Netz von regionalen Radrouten, die die hessischen Radfernwege und überregionalen Radrouten sinnvoll ergänzen und regional vernetzen.

2.2. Bestandsanalyse Waldecker Land (Anlage 3: Radwegeübersichtskarte WL)

2.2.1. Nach Kategorie der touristischen Radrouten

2.2.1.1. Radschnellwege - entfallen

2.2.1.2. Hessische Radfernwege

Durch das Waldecker Land verlaufen die Hessischen Radfernwege R5, R6 und R8.

Der R5 beginnt in Willingen und verbindet die Stadt Korbach, den Edersee und die Stadt Bad Wildungen und endet bei Wanfried an der Werra.

Der R6 beginnt in Diemelstadt-Wrexen und verläuft über Bad Arolsen, Waldeck, Edersee, Frankenberg, Rosenthal, Kirchhain und weiter bis nach Lampertsheim an der Bergstraße.

Der R8 startet in Frankenberg und führt über Battenberg und Hatzfeld weiter bis nach Heppenheim an der Bergstraße.

2.2.1.3. Regionale Radrouten

Vier überregionale Themenradrouten führen durch das Waldecker Land:

Der Eder-Radweg und der Diemelradweg, die den Hessischen Radfernwegen gleich gestellt sind sowie die GeoRadroute Ruhr-Eder und die OranierFahrradroute. Bis auf die OranierFahrradroute werden alle Radrouten bereits intensiv vermarktet.

- **Diemelradweg 110 km:**

Eine aktuelle Befahrung durch einen Spezialisten und die anschließende Auswertung hat ergeben, dass die Infrastruktur am Diemelradweg als gut zu bezeichnen ist. Eine Aktualisierung der Beschilderung mit neuem Logo ist im Frühjahr 2016 durchgeführt worden.

Die AG Diemelradweg, in welcher aus dem Waldecker Land die TSWE GmbH sowie die Kommunen Willingen, Diemelsee und Diemelstadt vertreten sind, ist für Planung und Umsetzung zuständig.

Die Befahrung für die Zertifizierung wurde im September 2016 vom ADFC durchgeführt und der Diemelradweg wurde mit 4 Sternen ausgezeichnet.

Marketing: Diemelradweg Flyer, Gastgeberverzeichnis Diemelradweg, Website: www.diemelradweg.de, Beachflags

Diemelradweg-Tag – Erste Veranstaltung 14. Mai 2017 (Vorgesehen ist eine fortlaufende Veranstaltung)

Was noch fehlt ist die stärkere Annahme durch die Leistungsträger im Rahmen von marktfähigen Radpauschalen.

- **Eder-Radweg 171 km:**

Der fast vollständig abseits befahrener Straßen verlaufende Eder-Radweg ist seitens des Landes Hessen in Zusammenarbeit mit dem ADFC-Landesverband Hessen und HessenMobil (ehemals Amt für Straßenverkehr (ASV)) ebenfalls durchgängig – nach dem Prinzip der Radfernwege und zusätzlich mit dem grünen E als Einschub – ausgeschildert worden.

Auf dem Eder-Radweg findet der Radfahrer eine kreis- und länderübergreifende einheitliche Streckenausschilderung vor. Der Eder-Radweg wurde vom ADFC als 3 Sterne Qualitätsradroute für 2018 – 2020 klassifiziert.

Für die ständige Qualitätssicherung und -steigerung sowie die Vermarktung zuständig, ist die Ederkooperation, bestehend aus der Touristik Service Waldeck- Ederbergland GmbH, dem Touristik Verband Siegerland-Wittgenstein, dem Schwalm-Eder-Kreis, sowie der Ederbergland Touristik, der Edersee Touristic GmbH und der Marburg Stadt u. Land Tourismus GmbH.

Der Radweg wurde in 2017 gekürzt. Wegen schlechter Bodenbeschaffenheit wurde der Teilabschnitt zwischen Lützel und Erndtebrück vorübergehend vom Eder-Radweg gelöst. Dieser Teil ist aber weiterhin mit dem E und dem Zusatz Quelle ausgeschildert.

Marketing: Flyer, Website: www.eder-radweg.de

Eder-Bike-Tour – Ein Raderlebnistag für die ganze Familie. Findet jährlich am zweiten Sonntag im Juni statt (Ausnahme: wenn Feiertage auf das Wochenende fallen).

Was noch aussteht ist die stärkere Annahme durch die Leistungsträger im Rahmen von marktfähigen Radpauschalen.

- **GeoRadroute Ruhr-Eder 210 km**

Die Route liegt größten Teils auf bestehenden Radwegen und verbindet das Sauerland mit dem Waldecker Land, NRW mit Hessen.

Die Route führt durch den Geopark GrenzWelten. Unter dem Motto "GrenzWelten – WeltenGrenzen" trägt der Geopark zu einem bewussten Verständnis der Zusammenhänge zwischen Geologie und Landschaft, zwischen Mensch und Natur bei.

Hier gibt es eine AG, in der aus dem Waldecker Land die TSWE GmbH, die Ederbergland Touristik, die Edersee Touristic GmbH, das Tourismus Büro Waldeck, die Wirtschaftsförderung Korbach und die Tourist Information Willingen, Mitglieder sind. Die Geschäftsführung liegt hier bei der Sauerland-Radwelt.

Marketing: Flyer, Website: www.georadroute.de

- **OranierFahrradroute 400 km**

Die OranierFahrradroute verbindet sechs Städte, welche seit Jahrhunderten mit dem Königshaus der Niederlande eng verbunden sind. Auf rund 400 km gibt es prunkvolle Schlösser, Burgen und herrlich angelegte Gartenanlagen in Nassau, Diez, Braunfels, Dillenburg, Siegen und Bad Arolsen zu besichtigen und alles über die Geschichte der beiden Häuser Oranien-Nassau zu erfahren. Die gesamte Strecke ist gut befahrbar und verläuft auf rheinland-pfälzischen, hessischen und nordrhein-westfälischen Fernradwegen.

Marketing: Derzeit verfügbare Flyer in Niederländisch, für 2018 ist ebenfalls ein Druck in Deutsch vorgesehen sowie die Überarbeitung der Website www.oranierfahrradroute.de.

2.2.2. Nach Subregionen im Waldecker Land – Lokale Radrouten/Freizeitroutes

2.2.2.1. Region Burgwald und Ederbergland

Im Rahmen der 2006 von den Landkreisen Marburg-Biedenkopf und Waldeck-Frankenberg für den Bereich des Burgwaldes in Auftrag gegebenen Planung eines „Radnetzes Burgwald“ wurden folgende Radrouten umgesetzt und durchgehend einheitlich beschildert:

- Hessischer Radfernweg R6 (Frankenberg – Bottendorf – Rosenthal – Wohra -..)
- Hessischer Radfernweg R8 (Frankenberg – Allendorf – Battenberg – Hatzfeld -..)
- Lahn-Eder-Radweg (35 km): Aus dem Landkreis Marburg – Biedenkopf von Sarnau kommend über Wetter – Ernsthausen – Wiesenfeld – Anbindung an den Eder-Radweg bei der Schiefer-Mühle. Damit wird eine durchgehende Radwegeverbindung vom Rhein über Lahn und Eder zur Fulda und damit an den Weser-Radweg geschaffen.
- Ohm-Eder Radweg (42,4 km): Frankenberg – Friedrichshausen – Haubern – Halgehausen – Gemünden.
- Treisbachtal-Radweg (21 km): Biedenkopf – Engelbach – Treisbach – Amönau – Wetter

Rundtouren und Lückenschlüsse

- 1. Burgwald Radrundweg (40 km): Cölbe – Schönstadt – Oberrospe – Christenberg – Münchhausen – Wetter – Cölbe
- 2. Otto-Ubbelohde-Radrundweg (51,3 km): Wetter – Sterzhausen – Franzosenwiesen - Christenberg – Münchhausen – Niederasphe – Oberasphe – Wetter.
- Querverbindung von Münchhausen(Lahn-Eder-Radweg) – Wollmar(Otto-Ubbelohde-Radweg) – Laisa – Battenberg – Eder-Radweg (13 km), nahe Battenberg Auhammer (Ecke Dodenauerstraße).
Ausgeschildert als Lokales Radroutennetz (keine touristische Route). Dieser Radweg ist aber wichtiger Verbindungsweg zwischen dem Burgwald und dem Ederbergland, dem Lahn-Eder-Radweg und dem Eder-Radweg)
- Der **Linspher-Radweg** 9 km, der von Allendorf/Eder (vom Eder-Radweg abgehend) bis nach Bromskirchen auf der alten Bahntrasse durch das Tal der Linspher verläuft, wurde durchgehend verlängert bis nach Winterberg.
Dieser Weg ist Teil der 210 km langen GeoRadroute Ruhr-Eder und damit gibt es auch hier eine durchgehende Verbindung vom Ruhrtal-Radweg über die GeoRadroute Ruhr-Eder bis zur Eder weiter über den Lahn-Eder-Weg und den Lahntalradweg zum Rhein.

Auf zwei verschiedenen Routen – dem *Ohm-Eder-Radweg* und dem *Lahn-Eder-Radweg* – kann der Burgwald (kreisübergreifend) erradelt werden.

Der Lahn-Eder-Radweg, der durch den Burgwald verläuft und zwischen Frankenberg/Eder und Sarnau eine Verbindung schafft, gibt dem Radfahrer die Möglichkeit, den Lahntalradweg bei Sarnau zu verlassen und auf dem Lahn-Eder-Radweg nach Frankenberg zu radeln. Von dort geht es weiter auf dem Eder-Radweg, der im Ederbergland 4 Städte/Gemeinden verknüpft, vorbei am Edersee bis nach Baunatal-Guntershausen, um von dort über den Fulda-Radweg/R1 den Weser-Radweg zu erreichen. Hier ist bereits die Vernetzung einiger bedeutsamer Radwanderrouen entlang großer Flüsse Realität.

Derzeitige Planungen

Die ursprüngliche Planung den „Hugenottenradweg“ auch auf das Gebiet des Waldecker Landes auszuweiten und damit Geismar, Ellershausen, Louisendorf in das Radwegenetz mit einzubinden, wurde vom Landkreis Marburg-Biedenkopf eingestellt.

Burgwald

- Der Wohra-Wierra-Radweg wird am 17.06.2018 eröffnet werden. Er verläuft zwischen Neustadt/Hessen und Gemünden(Wohra). Hier entstehen Anschlüsse, in Gemünden an den Ohm-Eder-Radweg und im Bereich Neustadt an die D-Netz Route 4 (Mittelland-Route), den Hessischer Radfernweg R2, den Radweg Deutsche Einheit und der Rhein-Main-Vergnügen Route 11

Ederbergland

- Der Nuhnetal-Radweg ist nach wie vor in Planung und soll voraussichtlich in 2018 umgesetzt werden.

Dieser Weg wird ab Schreufa an den Anschluss des Kreisstraßenbegleitenden Radwegs, der von Frankenberg kommt, gelegt und wird von dort über Neukirchen, Somplar, Rengershausen nach Bromskirchen verlaufen. So entstehen Anschlüsse an die Lichtenfelser Tälertour LR3, an das KnotenPunktNetz in Südwestfalen, die GeoRadroute Ruhr-Eder und den Linspher Radweg bis zum Eder-Radweg.

2.2.2.2. Erlebnisregion Edersee

In der Vergangenheit wurden aufwendige und kostenintensive bauliche Maßnahmen durchgeführt, um den Edersee für Radfahrer attraktiver und sicherer zu gestalten. Radfahrer können nun ohne Gefährdung durch den Straßenverkehr den Edersee auf einem speziellen Radweg umrunden. Dieser Ederseerundweg ist 50 km lang und mit ER einheitlich ausgeschildert. Dazu kommen vier weitere einheitlich ausgeschilderte Radrouten (Anlage 4: Flyer Radfahren am Edersee).

- ER1 – Über das Sachsenhäuser Hügelland (28 km)
- ER2 – Erlebnis Frankenaauer Flur (28 km)
- ER3 – Entlang von Eder und Wesebach (37 km)
- ER4 – Entlang von Eder und Wilde (50 km)
- Seit 2011 verläuft der 26 km lange Ederseebahn-Radweg auf der alten Bahntrasse von Korbach über das Selbacher Viadukt nach Buhlen. Dort erfolgt eine Anbindung über den R6 an den Edersee. Dieser wurde in 2017 durch HessenMobil von der Kreisstraße in die Gemarkung von Affoldern verlegt.
- Kassel-Edersee-Radweg (73 km): Kassel, Vellmar, Ahnatal, Habichtswald, Wolfhagen, Netze, Waldeck, Hemfurth-Edersee
- Seit 2014 gibt es zwei ausgeschilderte Radwege in der Lichtenfelser Region:
- LR1 - Lichtenfelser Rundradweg über Immighausen, Fürstenberg, Rhadern (26 km)
- LR3 - Lichtenfelser Tälertour über Medebach (Stadt Medebach), Lichtenfels/Münden, Neukirchen, Sachsenberg, Oberorke, Ederbringhausen (32 km) – auf den Eder-Radweg (R6, GeoRadroute Ruhr-Eder, OranierFahrradroute)
Hier ist die Beschilderung noch nicht FGSV konform.

2.2.2.3. National- und Naturpark Kellerwald-Edersee

Eine Besonderheit in Hessen ist der **Nationalpark Kellerwald-Edersee**, der mit einem Teil seines Buchenwaldes zum UNESCO Weltnaturerbe Buchenwälder gehört. In diesem unzerschnittenen Waldgebiet befinden sich weder Siedlungen noch Straßen. Dieses Gebiet stellt mit seiner schönen Landschaft, den alten Bäumen (insbesondere Rotbuchen) sowie traumhaften Ausblicken eine Oase der Ruhe und Erholung dar. Da der Nationalpark ein Schutzgebiet nach Bundes- und Landesnaturschutzrecht ist, gelten hier generell besondere Rahmenbedingungen im Hinblick auf Nutzungen jedweder Art. Dies betrifft auch die Wegeführung, die Wegeausbauart sowie die Beschilderung. Alle Wege im Nationalpark sind in einem Wegeplan, der Teil des Nationalparkplanes ist, festgelegt. Der Wegeplan hat eine Gültigkeit von jeweils 5 Jahren und wird regelmäßig überarbeitet. Durch eine ausgeklügelte und sinnvolle Besucherlenkung kann Radfahrern diese eindrucksvolle Natur näher gebracht werden. Dies geschieht über den **Nationalpark-Radwanderweg (RW)** und entsprechende Zubringerradwege (Anlage 5: Nationalparkplan Rad- & Fernwanderwege im Nationalpark Kellerwald-Edersee).

Mit dem jetzigen Radwanderwegesystem ist bereits die maximal zulässige Wegedichte erreicht. Zusätzliche Radwanderwege können im Nationalpark nicht ausgewiesen werden.

Grundsätzlich soll der Radwanderweg im Nationalpark an die Hessischen Radfernwege R5 und R6 und den Eder-Radweg angeschlossen bleiben. Der Radwanderweg wird über die in der Karte kenntlich gemachten Zubringerwege erreicht. Die regionalen Radrouten ER2, ER3 und ER4 bleiben bestehen, können aber jeweils immer nur auf dem Wegesystem verlaufen, das durch den jeweils gültigen Wegeplan des Nationalparks festgeschrieben ist.

Die im Nationalpark als Radwanderwege ausgewiesenen Wege, müssen den Kriterien der IUCN und EUROPARC entsprechen und weichen daher von den außerhalb von Schutzgebieten üblichen Kriterien für Radwege ab. Generell kann nicht immer eine Standardbreite von 2m gewährleistet werden und eine Asphaltdecke ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Die Oberflächenbeschaffenheit weist i. d. R. nur eine minimale Befestigung auf und besteht aus Material des anstehenden Grundgesteins (i. d. R. Grauwacke).

Im Nationalpark wird die Beschilderung des Radwanderwegesystems ausschließlich von der Nationalparkverwaltung durchgeführt.

Radwegekonzept Naturpark Kellerwald-Edersee

Der Naturpark Kellerwald-Edersee hat auf der Grundlage des Entwicklungsplanes Naturpark Kellerwald-Edersee (2003) im Jahr 2004 ein Verkehrskonzept „Nationalparkregion Kellerwald-Edersee“ in Auftrag gegeben, in welchem auch ein Radtourismuskonzept enthalten ist und 2005 zur Abstimmung vorgelegt wurde.

In dem Radkonzept werden alltagstaugliche Routen untersucht und vorgestellt, die mindestens 3-4m breit sind und mindestens als geschotterte Wirtschaftswege bezeichnet werden können.

Weitere Kriterien sind:

- möglichst geringe Steigungen (4% bis maximal 7%)
- geringer Ausbaubedarf
- Routen auf geschotterten Wanderwegen (*dies sollte die Ausnahme bleiben; Konfliktpotential z. T. hoch*)

Bestandserhebung für den Bereich Radwandern im Naturpark Kellerwald-Edersee

Hessische Radfernwege: R4, R5, R6 und Eder-Radweg

Regionale Radwege: R19 = Gilsatalweg.

Ziel:

Die Gemeindezentren der größeren Gemeinden und relevante touristische Sehenswürdigkeiten (mindestens regionale Bedeutung) topographisch günstig und möglichst mit kurzen Verbindungen vernetzen (Anlage 6: Vernetzungszustand und Sehenswürdigkeiten im Naturpark Kellerwald-Edersee – Stand 2011).

Eine Übersichtskarte der geplanten touristischen Routen ist als Anlage 7: Karte Radwandern im Naturpark Kellerwald-Edersee - Stand 2011 beigelegt.

Die grundlegenden Kriterien für das Konzept sind der Anlage 8: Kriterien Radkonzept Naturpark Kellerwald-Edersee - Stand 2011 zu entnehmen.

Planung von 2011 siehe Anlagen 9 mit 9 1 und 9 2: Planung Naturpark Kellerwald-Edersee - Stand 2011.

Aufgrund der personellen Situation des Naturpark Kellerwald-Edersee konnte das Konzept von 2011 bis 2017 nicht weiter geführt werden, dies ist für 2019 vorgesehen.

2.2.2.4 Rad-ErlebnisPark Diemelsee

Die Gemeinde Diemelsee beabsichtigt kurzfristig das vorhandene Radwegenetz der Ferienregion Diemelsee umfangreich zu erweitern. Durch die Erweiterung wird die Ferienregion Diemelsee u.a. ein attraktives Urlaubsziel für Fahrradfahrer aller Zielgruppen. Die umliegenden Städte und Gemeinden (Bad Arolsen, Willingen, Hansestadt Korbach, Brilon, Marsberg) werden zusätzlich an die Region angebunden. Durch die Erweiterung des Wegenetzes wird die Ferienregion Diemelsee über die Anbindungen an die Hess. Radfernwege und überregionale Radrouten erschlossen (Anlage 10: Radkonzept Diemelsee).

a.) im Osten: Hess. Radfernweg R6, OranierFahrradroute

b.) im Westen: Hess. Radfernweg R5, GeoRadroute Ruhr-Eder, Bike-Welt Willingen

c.) im Süden: Hess. Radfernweg R5, über Ederseebahn-Radweg, an den Eder-Radweg
Die bereits ausgewiesenen und beschilderten Fahrradwege (Diemelradweg, WI 4, MB Touren Bike-Arena Willingen) werden an alle Ortschaften der Gemeinde über ein schlaufenartiges Wegenetz angebunden.

Durch die Erschließung können Gäste und Einheimische alle Lebensmittelmärkte, Bäckereien, Metzgereien, Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten bequem mit dem Fahrrad erreichen.

Die Weiterführung des Knotensystems aus Nordrhein-Westfalen in den Landkreis Waldeck-Frankenberg und gleichzeitige sofortige Erschließung der möglichen Streckenabschnitte wären in dem Bereich möglich.

2.2.2.5. Naturpark Diemelsee

Neben dem hessischen Radfernweg R5 und dem Diemelradweg, verläuft auch die 210 km lange GeoRadroute Ruhr-Eder durch den Naturpark Diemelsee, sowie einige Strecken der Bike-Arena-Sauerland (für Mountainbiker). In Korbach existieren zwei Rad-Rundtouren (KB 1 und KB 2, siehe Kap. 2.2.2.10).

- Diemelradweg: 110 km Diemelquelle in Willingen-Usseln – Diemelsee – Marsberg – Diemelstadt – Bad Karlshafen

Gut ausgebauter Fluss-Radweg mit Anbindung an den Weser-Radweg im Norden und im Süden an den R5. Der Weg wurde im Frühjahr 2016 komplett neu ausgeschildert. Im Herbst 2016 wurde der Diemelradweg mit 4 ADFC Sternen zertifiziert.

Ebenso gibt es 4 Genussradeltouren – Willingen, diese sind ausgeschildert und als Karte von einem Abreißblock erhältlich (siehe Punkt Genussradeln).

2.2.2.6. Bike-Welt Willingen u. Bike-Arena-Sauerland

Die Bike Arena Sauerland ist ein Radwegenetz im südlichen und östlichen Sauerland in den Kreisen Olpe, Hochsauerland sowie zum Teil in Soest und Waldeck-Frankenberg. Das im Frühjahr 2001 eröffnete Radwegenetz umfasst eine Gesamtlänge von etwa 1.700 km. Die 37 Strecken der Bike-Arena sind in verschiedene Schwierigkeitsgrade von leicht bis schwer unterteilt. Durch die eindeutigen Unterscheidungen in punkto Schwierigkeit der einzelnen Routen, spricht die Bike-Arena-Sauerland eine große Zielgruppe von Radfahrern an, die von Mountainbikern über Rennradfahrer und Trekkingradler bis hin zu Gelegenheitsradfahrern reicht.

Für das Radtourismuskonzept Waldecker Land sind die Routen in und rund um Willingen von Bedeutung.

Alle Touren starten am Besucherzentrum

11 Mountainbike Touren (ausgeschildert)

- Dörfer-Tour 49 km
- Sportstätten-Tour 38 km
- Hochheide-Tour 19 km
- Familien-Tour 18 km
- Diemelsee-Tour 54 km
- Winterberg-Tour 50 km
- Grenz-Kamm Trail 40 km
- Hochplateau Runde 66 km
- Kahle Pön Tour 15 km
- Diemelsee ü. St. Muffert 50 km
- Willinger Trail-Quartett 60 km

Kids Mountainbike Netz

- Vogeltour 4,90 km
- Hasentour 4,59 km
- Eichhörnchentour 7,63 km
- Bären tour 5,27 km

14 Rennrad Touren (nicht ausgeschildert)

- Diemelsee Runde 49 km
- Vom Ittertäl ins Diemeltal 38 km
- Diemelsee - Bruchhausen 80 km
- Bildchen & Medebacher Bucht 108 km
- Diemelsee - Impressionen 44 km
- Kahler Asten 77 km
- Upland-Rundkurs 45 km

- Westliches Waldeck 58 km
- Rund um das Willinger Bergmassiv 63 km
- Zur Aabachtalsperre 100 km
- Drei-Seen-Tour 120 km
- Sauerland Zwei-Länder-Schleife 128 km
- Tour de Willingen 118 km
- Willinger Bergprüfung 88 km

Durch die zahlreichen Kreuzungspunkte sind Radfahrer nicht an die vorgegebenen Routen gebunden, sondern können sich ihre Routen individuell zusammenstellen.

So lassen sich die in das Radwegenetz Bike-Arena-Sauerland eingebundenen Städte wie Winterberg, Hallenberg, Medebach und Brilon gut erreichen.

Die Touren der Bike-Arena-Sauerland werden zweimal jährlich auf ihre Qualität geprüft.

2.2.2.7. Nordwaldeck

- **OranierFahrradroute**

Die OranierFahrradroute führt aus Richtung Dillenburg kommend über den Eder-Radweg und über Waldeck (R6) nach Bad Arolsen. Eine Weiterführung von Bad Arolsen über Volkmarsen - Warburg - Brakel nach Bad Pyrmont ist in Planung.

- **Hessischer Radfernweg R6**

Der R6 führt am Edersee entlang über Waldeck zum Twistesee und weiter nach Bad Arolsen bis nach Wrexen.

2.2.2.8. Sonstige Projekte - Planungen

- **„Seen-Radweg“**: Diesen Radweg gab es in früheren Jahren, er hat die drei Seen, Edersee, Twistesee und den Diemelsee miteinander verbunden. Wegen desolatem Zustand, konnte er touristisch nicht mehr vermarktet werden. Hier ist eine neue Streckenführung in Planung (TSWE).
- **„Grenztrail“** – Mountainbike-Single-Trail durch den Landkreis Waldeck-Frankenberg. Ein weiteres Projekt ist der sich derzeit im Planungsstatus befindliche „Mountainbike-Grenztrail“ (Arbeitstitel), der als ein Single-Trail durch große Teile des Landkreises Waldeck-Frankenberg führen soll. Angedacht sind derzeit ca. 650 km. Neben dem eigentlichen Single-Trail sind noch Erschließungsrouten und ausgehend von den beteiligten Kommunen Schleifen als Rundtouren vorgesehen. Nachdem eine, im Frühjahr 2017 unter finanzieller Beteiligung des Landkreises Waldeck-Frankenberg und der beteiligten Kommunen in Auftrag gegebene, erste Machbarkeitsstudie einer Spezialfirma vorliegt, soll das Projekt nun konkreter ausgearbeitet werden. Die vorliegende Studie enthält eine Zielgruppendefinition, den groben idealen Streckenverlauf mit Kostenschätzungen und ein grob skizziertes Marketingkonzept sowie ein Betriebskonzept und einen Zeitplan für die Umsetzung. Als weitere Schritte sind erste Abstimmungen mit den Grundeigentümern und den Genehmigungsbehörden vorgesehen. Parallel dazu wird beim Land Hessen nachgefragt welche Förderung möglich sein könnte, da derzeit von Gesamtkosten in Höhe von ca. 15 Mio. € ausgegangen wird. Als frühester Fertigstellungstermin wird derzeit das Jahr 2022/23 genannt.

Dieses Projekt wird den Landkreis bei der Zielgruppe der Mountainbiker bezüglich Bekanntheitsgrad weit nach vorne bringen. Damit verbunden sind zusätzliche Übernachtungen und damit eine deutliche Erhöhung der Wertschöpfung.

2.2.2.9 Fazit

Die in den Kapiteln 2.2.2.1 bis 2.2.2.8 aufgeführten Radrouten lassen deutlich erkennen, dass die Ferienregion Waldecker Land von einer großen Anzahl an Radrouten erschlossen wurde. Diese sind weitestgehend gut ausgeschildert, aber überwiegend nicht FGSV konform. Das bedeutet, dass die Beschilderung nicht den Bundesweiten Kriterien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) entspricht, da die Wegweisungssystematik in Hessen eine andere ist.

Quelle: „Handbuch Radwegweisung Hessen“

Zusätzlich muss bei allen Radrouten die weitere Infrastruktur überprüft werden. Nicht nur eine perfekte Beschilderung macht eine qualitativ hochwertige Radroute aus, sondern auch Rastplätze, die mit Bänken, Tischen, Abfallbehältern usw. ausgestattet sind. Der Radfahrer sollte zusätzlich auch auf Besonderheiten und Sehenswürdigkeiten entlang der Wegstrecke hingewiesen werden, und beim Eintreffen in eine Ortschaft, aber auch beim Passieren einer Ortschaft, auf entsprechende Einkehrmöglichkeiten aufmerksam gemacht werden.

Um den Radfahrern eine optimale Vorbereitung auf eine Radtour bereits im Vorfeld zu geben, ist es notwendig, aussagekräftige Informationen (Broschüren, Flyer, Internetseiten) zur Verfügung zu stellen. Die Bündelung dieser Radrouten-Angebote sollte unter einem Internetportal erfolgen (z. B. <http://www.waldecker-land.de/was-sie-tun-sollten/radfahren.html>).

In Anbetracht der hier genannten Ausführungen lässt sich festhalten, dass es grundsätzlich um eine Optimierung und themenorientierte Führung von bereits vorhandenen Radrouten geht. Die Planungen für ein touristisches Radroutennetz sollten sich somit an den vor Ort vorhandenen Wegen orientieren. Eine weitere Optimierung der Radwegequalität, der Wegweisung und des Kartenmaterials, sowie die Anforderungen an fahrradfreundliche Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe (Bett & Bike), stellen weitere Voraussetzungen für ein qualitativ hochwertiges Radwegenetz dar.

Ein zusätzliches Qualitätsmerkmal ist die verkehrliche (Fern)Anbindung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Hier hat sich die Infrastruktur inzwischen deutlich verbessert. Die Schienenverbindung zwischen Frankenberg/Eder und Korbach, sowie der Einsatz von Bussen mit Gepäckträgern und Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern in den Zügen sind mittlerweile gegeben. Auf einigen Strecken verkehren auch Busse mit Anhängern (Anlage 11: NVV Karte WL Radbusse 2017, Anlage 12: NVV Auflistung Buslinien mit Fahrradmitnahmemöglichkeit).

Der Fahrradtourismus ist nach wie vor einer der wichtigsten Urlaubstrends. Um sich aus der Masse der Anbieter (Regionen) hervorzuheben, gilt es, Qualität hinsichtlich der Infrastruktur, als auch der Dienstleistung zu bieten. Der Radfahrer ist zwar seinem Fahrrad treu, aber nicht der Region. Schließlich ist es auch nicht „nur“ damit getan, Radrouten zu konzipieren und umzusetzen, sondern durch eine nachhaltige Pflege dafür Sorge zu tragen, dass ein radtouristisches Konzept auch langfristig für alle Beteiligten ein Erfolg darstellt. Für eine erfolgreiche Positionierung im Bereich „Fahrradfreundliche Region“ unter den genannten Qualitätsaspekten ist somit eine enge Zusammenarbeit aller beteiligten Akteure unumgänglich – es gilt, die bei der Zusammenarbeit entstehenden Synergien zu nutzen.

2.2.2.10. Elektrofahrräder (E-Bikes)

E-Bike fahren nimmt immer mehr zu, vor allem für ältere Menschen ist es eine gute Gelegenheit mit Leichtigkeit die Radwege des Waldecker Landes zu erkunden. Die Landschaft ist für E-Bikes wie geschaffen.

In der Vergangenheit gab es ein einheitliches Konzept der GrimmHeimat NordHessen in Absprache mit dem Landkreis Waldeck-Frankenberg, dem Schwalm-Eder-Kreis, dem Werra-Meißner-Kreis, dem Kreis Kassel und der Stadt Kassel. Die GrimmHeimat NH hat sich als einheitliche „Elektrofahrradregion“ präsentiert

Von 2011 bis 2013 wurde hierbei eng mit dem Marktführer für den E-Bike-Vertrieb, der Firma movelo zusammengearbeitet.

Dabei entstand ein Netz von E-Bike- Verleih- und Akkuwechselstationen. Im Raum Willingen wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Sauerland Tourismus e. V. ein eigenes E-Bike-Verleihnetz Sauerland aufgebaut.

Ende 2013 wurde die Zusammenarbeit mit der movelo GmbH und den Akkuwechselstationen beendet, da durch eine Weiterentwicklung der Akkus keine speziellen Lademöglichkeiten bzw. der Akkuwechsel notwendig waren. Die Akkus können heute an normalen Steckdosen aufgeladen werden. Die GrimmHeimat und alle Beteiligten entschieden sich ab 2014 mit der Firma Heinrich Müller E-Bikes zusammen zu arbeiten.

Im Laufe des Jahres 2015 haben sich die Mehrheit der TAGs und TIs innerhalb der GrimmHeimat NordHessen dafür ausgesprochen, das System auch für andere Verleiher zu öffnen und nicht mehr über die GrimmHeimat federführend zu betreiben.

Mittlerweile bringen die meisten Touristen ihr eigenes E-Bike mit und es reicht der Hinweis auf vorhandene Lademöglichkeiten.

Neben den Verleihstationen, die mit Heinrich Müller E-Bikes zusammenarbeiten, gibt es noch einige andere Anbieter, die auch E-Bikes verleihen.

Aktuell gibt es im Landkreis in 10 Kommunen mit 19 Anbietern die Möglichkeit E-Bikes auszuleihen. Zusätzlich dazu gibt es an 24 Stellen im Landkreis noch Lademöglichkeiten (Anlage 13: E-Bike Verleih- und Ladestationen im WL 2017).

An einigen Bahnhöfen an der reaktivierten Bahnstrecke wie in Frankenberg, Ederbringhausen und Herzhausen gibt es bereits Akkuladeschränke. In anderen Bahnhöfen werden diese nach und nach eingerichtet. Wobei diese Möglichkeiten eher von Pendlern, denn von Touristen genutzt werden.

Eine Möglichkeit ein E-Bike auszuleihen und an einer anderen Stelle wieder abzugeben gibt es in Frankenberg und Korbach bei einem Anbieter. Diese Möglichkeit soll ab 2018 ausgeweitet werden.

Durch die reaktivierte Bahnstrecke hat sich für Touristen die Möglichkeit deutlich verbessert, den Radius ihrer Ausflugsfahrten mit dem E-Bike zu vergrößern.

Was noch fehlt sind Pauschalangebote seitens der Gastgeber, die für die Gäste eine große Bereicherung wären. Hier sollten die Touristiker aktiv werden und die Gastgeber die infrage kommen würden, beraten.

2.2.2.11. Verdichtung des Netzes durch Schlaufen in Form von Halbtages- und Tages Routen mit Genussradeln für E-Bike Fahrer

In 2012 hat sich ein Arbeitskreis (AK) gebildet bei dem das Thema Genussradeln im Vordergrund steht. Damit sollen folgende Zielgruppen angesprochen werden: Radwanderer,

Tourenradfahrer, Familien und Radfahrer mit E-Bikes. Es sollen hier keine Themen-Radrouten entstehen sondern die Routen sollen auf bestehenden Radwegen verlaufen. Angestrebt wurden Halbtages- oder Ganztagestouren.

In den letzten Jahren sind durch den AK einige Touren in den unterschiedlichen Regionen entstanden.

Willingen, hat bereits 4 Genussradel-Touren umgesetzt.

Diese sind als Karte von einem Abreißblock erhältlich:

Wi 1 ca. 15 km

Willingen Besucherzentrum: Ortsteil Stryck - Richtung Usseln - Schwalefeld - Willingen

Wi 2 18 km

Willingen Besucherzentrum: Ortsteil Stryck, über Aartal, Ratlar, Schwalefeld, mündet im Radweg Wi 1 Streckenlänge 18 km

Wi 3 ca. 23 km

Willingen Besucherzentrum: Ortsteil Stryck, Richtung Usseln, auf dem Diemelradweg nach Hemmighausen – Eimelrod – Usseln - Willingen

Wi 4 ca. 40 km

Willingen Besucherzentrum - Richtung Diemelsee – Sperrmauer – Diemelradweg nach Usseln - Willingen

Korbach 7 Touren

KB1 21 km „Korbacher Hochfläche“ } ausgeschildert und beworben
KB2 26 km „Landwehr“ }

„Hanse-Tour“ Korbach-Medebach (und zurück) 2 Touren

„Nationalpark-Tour“ Korbach-Herzhausen (und zurück)

2 Touren - Ost: 21,5 km, West: 16,5 km

„Edersee-Tour“ Korbach-Waldeck (und zurück) 46 km

„Auf dem Ederseebahn-Radweg zur Edersee-Sperrmauer“ 34 km

„Auf dem R5 nach Willingen“ 29 km

Edersee 4 Touren

Edersee 1 50 km Radtour um den Edersee

Edersee 2 28 km Radtour vom Edersee in den Nationalpark Kellerwald-Edersee

Edersee 3 46 km Radtour von der Eder über die „Lichtenfelser Tälertour“ in die Waldeckische Schweiz

Edersee 4 58 km Radtour über den Ederseebahn-Radweg zum Edersee

Medebach 4 Touren

M3 20 km Durch das Aar- und Orketal – Forellentour

M5 38,5 km Um die Kernstadt Medebach – Rotmilan Tour } ausgeschildert und beworben

M6 60 km Durch die Dörfer der Stadt Medebach

Medebach Nord – Medebach – Korbach (verläuft zum Teil auf der GeoRadroute Ruhr-Eder) (Siehe gedruckter Flyer „Radtouren rund um Medebach & Winterberg“)

Bis auf wenige Touren müssen alle noch ausgeschildert und in eine gut nutzbare Version gebracht werden (incl. Infrastruktur) (Anlagen 14 1, 14 2, 14 3: Genussradeln).

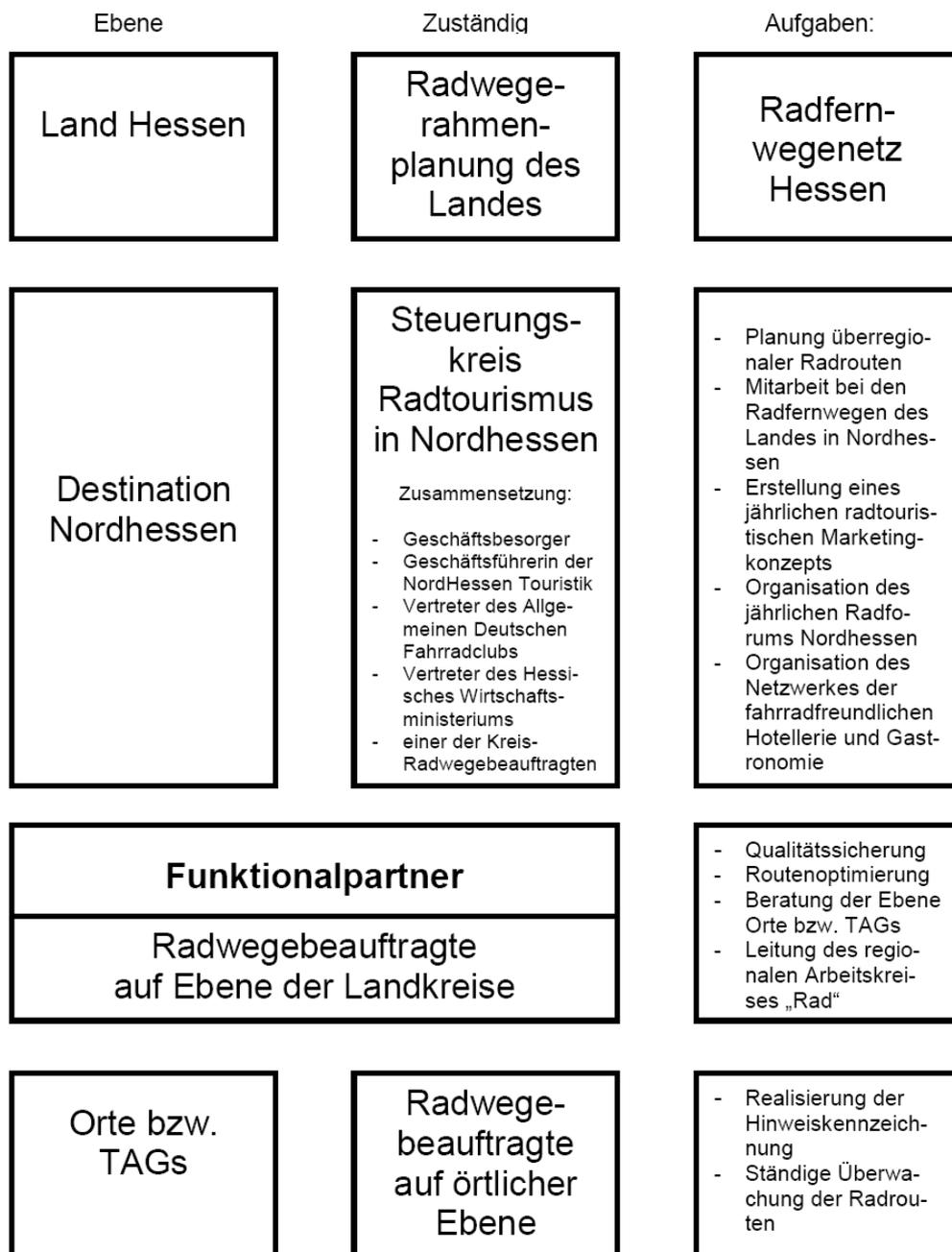
Gerade bei den „Genusstouren“ bietet es sich an diese als Halbtages, aber auch als Tagestouren so anzulegen, dass sie optimal mit E-Bikes befahren werden können. Dazu ist gegebenenfalls eine weitere Verdichtung von Ladestationen notwendig. Hier könnten auch LEADER-Mittel zum Einsatz kommen.

3. Vorschläge für ein Gesamtkonzept aus touristischer Sicht – Radroutennetz Waldecker Land

3.1. Vorbemerkungen

Das touristische Radroutennetz für das Waldecker Land muss sich in das Netz der hessischen Radfernwege sowie der überregionalen Radrouten in der GrimmHeimat NordHessen einfügen. Diesbezüglich ist auch eine organisatorische Umsetzung des Themas „Radtourismus“ für die Destination NordHessen notwendig. Diese ist mit dem Konzept „Märchenhaft radeln in der GrimmHeimat NordHessen“ (Anlage 15: Konzept Märchenhaft radeln in der GrimmHeimat NordHessen) vorgegeben.

Wie die organisatorische Umsetzung erfolgt, zeigt die folgende Abbildung:



3.2. Definition Radroutennetz

Radroutennetze verknüpfen vorhandene regionale bzw. touristische Radwege mit dem Ziel eine Region für Radtouristen attraktiver zu gestalten und diese länger an die Region zu binden. Grundsätzlich geht es um eine Optimierung und themenorientierte Führung von bereits vorhandenen Radwegen, um die Verbesserung der Radwegequalität, der Wegweisung und des Kartenmaterials sowie um Anforderungen an ein fahrradfreundliches Beherbergungs- und Gastronomiegewerbe.

Gute Ausgangsbedingungen zur Förderung des Fahrradtourismus sind zum einen eine verkehrliche Fernanbindung durch Autobahn und Eisenbahn sowie eine sehr gute Ausstattung mit Parkplätzen, die Kurzurlaubern die Mitnahme von Fahrrädern mit dem PKW ermöglichen. Die Planung für ein touristisches Radroutennetz orientierte sich hier an den vor Ort vorhandenen Wegen und umfasste das Grundkonzept des Radwegenetzes sowie die Schaffung einer ergänzenden Infrastruktur (Wegweisung). Die Befahrung eines vorhandenen Netzes ist für die Netzkonzeption von großer Bedeutung.

Im Sinne einer Angebotsplanung orientieren sich Verbindungen an Zielen und Quellen des Radverkehrs. Durch eine Verknüpfung dieser Quellen und Ziele entstehen Verbindungslinien, die die Hauptströme des Radverkehrs aufzeigen, das so genannte Wunschliniennetz.

Folgende Anforderungen wurden bei der Konzeption der Routen berücksichtigt:

- Trennung vom Kfz-Verkehr wo möglich,
- Wo obiger Punkt nicht möglich ist, erfolgt die Führung auf Straßen im Mischverkehr – nicht mehr als 2500 Kraftfahrzeuge täglich sowie geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen,
- Integration von attraktiven Haltepunkten,
- befahrbare Mindestbreite von 2,5 Metern,
- gut befestigte Fahrbahnoberfläche,
- Steigungsstrecken möglichst nicht über sechs Prozent,
- sichere Radwegeführung in Ortsdurchfahrten.

Um Vorzüge einer Region hervorzuheben gilt es, Themenrouten zu entwickeln und diese in ein Radroutennetz einzubinden. Im weiteren Verlauf eines radtouristischen Konzeptes sollten die regionalen Streckennetze entsprechend abgestimmt und in eine „touristische Radwegenetzplanung für die Destination“ integriert werden.

Für die Zertifizierung nach den Kriterien des ADFC ist es unumgänglich, dass die Beschilderung nach einheitlichen Kriterien vorgenommen wird. Die Grundlage dazu ist im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zusammengefasst (Anlage 16: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung).

3.3. Einführung eines digitalen Wegemanagementsystem

Das DMC GrimmHeimat NordHessen hat Anfang 2017 in enger Zusammenarbeit mit den 5 nordhessischen Landkreisen und der Stadt Kassel ein Strategiepapier zur Einführung eines digitalen Wegemanagements ausgearbeitet. Ziel ist die Umsetzung im Rahmen eines Förderantrages zur Stärkung der Nahmobilität. Dabei sollen die Radwege und Radrouten in der GrimmHeimat nach vorgegebenen Qualitätskriterien digital erfasst werden. Federführend für dieses nordhessenweite Projekt ist der Schwalm-Eder-Kreis. Das Förderprojekt soll im Frühsommer 2018 starten und ist auf 2 Jahre angelegt.

Parallel dazu wird im Rahmen eines Förderprojektes der Interkommunalen Zusammenarbeit an der Umsetzung eines nachhaltigen Qualitätsmanagementkonzeptes für Wander- und

Radwege gearbeitet. Die Federführung hat hier der Landkreis Hersfeld-Rotenburg. Das Projekt soll ebenfalls ab Frühsommer 2018 starten.

4. Umsetzung des Konzeptes

4.1. Wer ist zu beteiligen?

4.1.1. Kommunen

Die Kommunen, als Träger der Ortsplanung, müssen in ein Konzept der Radwege im Landkreis Waldeck-Frankenberg eingebunden werden. Einzelne Kommunen haben die Wichtigkeit der Radwege als eine Verbindung der Ortsteile mit der Kernkommune schon früh erkannt und mit den entsprechend zu beteiligten Fachbehörden Radwege geplant und gebaut. Dies betrifft jedoch eher die Radwegeplanung und nicht die Planung von touristischen Radrouten.

4.1.2. Touristische Arbeitsgemeinschaften

Die Touristischen Arbeitsgemeinschaften, wie z. B. die Erlebnisregion Edersee, der Burgwald oder das Ederbergland haben das Thema touristische Radwege in den letzten Jahren ebenfalls forciert.

4.1.3. Fachbehörden

Beim Bau von Radwegen sind sowohl bei den Radwegen – als bei den Verkehrswegen im Sinne der Straßenverkehrsordnung – als auch bei touristischen Radwegen verschiedene Fachbehörden zu beteiligen. Neben den Kommunen ist dies vor allem HessenMobil in Bad Arolsen und die Naturschutzbehörden.

4.1.4. Vereine und Verbände

Bei der Planung und der Umsetzung sowie der dann regelmäßig notwendigen Kontrolle von touristischen Radwegen ist es sinnvoll sowohl den ADFC einzubinden (vor allem die Orts- bzw. Regionalstellen), als auch örtliche Radfahrvereine, die hier ebenfalls gute Mitarbeit leisten können. Auch die regionalen Entwicklungsgruppen Burgwald-Ederbergland, Naturpark Diemelsee/Nordwaldeck und Kellerwald-Edersee müssen bei der Umsetzung eingebunden werden. Gleiches gilt für den Nationalpark und die beiden Naturparke Diemelsee und Kellerwald-Edersee, die bei der Sicherung der Nachhaltigkeit eine führende Rolle übernehmen müssen.

4.1.5. Leistungsträger aus dem Hotel- und Gaststättenbereich

Als Interessenvertretung der Leistungsträger aus dem Beherbergungs- und Gastronomiebereich ist auch der Kreisverband HoGa mit eingebunden.

4.2. Vorgehensweise

4.2.1. Arbeitskreis Radtourismus Waldecker Land

Auf Wunsch des Marketingausschusses (Sitzung am 17.03.2009) und in Anlehnung an das Konzept „Märchenhaft radeln in der GrimmHeimat NordHessen“ wurde im September 2009 ein Arbeitskreis Radtourismus Waldecker Land gegründet, dieser hat in 2011 das „Konzept für den Radtourismus im Waldecker Land“ mit erarbeitet und diesem zugestimmt.

Dem Arbeitskreis gehören nun im Jahre 2017 folgende Vertreter an:

- für das Waldecker Land Klaus Dieter Brandstetter
Gabi Garthe
- für die Stadt Korbach Dr. Marc Müllenhoff
- für die TAG Erlebnisregion Edersee Claus Günther
- für die Stadt Waldeck Claudia Unger
- für die Region Ederbergland-Burgwald Silvia Henk
- für die Region Nordwaldeck Wilhelm Müller
- für die Region Naturpark Diemelsee Dieter Pollack
- für den Diemelsee Klaus Hamel
- für den Naturpark Kellerwald-Edersee Rainer Paulus
- für den Kreisverband DEHOGA Jürgen Figge
- für den Radfahrverein Manfred Knippschild

4.2.2. Touristische Radbeauftragte im Waldecker Land

Nach dem Konzept „Märchenhaft radeln in der GrimmHeimat NordHessen“ gibt es für die Regionen, wie z. B. das Waldecker Land, regionale Radbeauftragte. Hier ist der Geschäftsführer der TSWE GmbH, Herr Klaus Dieter Brandstetter, benannt worden.

Darunter gibt es auf der Ebene der Orte bzw. der Touristischen Arbeitsgemeinschaften örtliche Radbeauftragte.

Die aktuellen Radfahrbeauftragten für die Bereiche Ederbergland, Burgwald, Erlebnisregion Edersee, Waldeck, Korbach, Nordwaldeck und den Naturpark Diemelsee sind der Anlage 17: Radbeauftragte WL zu entnehmen.

4.3. Ziele und Zeitrahmen

Das „Konzept für den Radtourismus im Waldecker Land“ ist in das Konzept „Märchenhaft radeln in der GrimmHeimat NordHessen“ eingebunden.

Auf der Grundlage des „Konzeptes für den Radtourismus im Waldecker Land“ arbeitet der Arbeitskreis Radtourismus Waldecker Land mit dem Marketingausschuss und anderen Beteiligten zusammen. Ziel ist es die Planungen schnellst möglich zu realisieren.

Die zu erfolgende Umsetzung hängt auch davon ab, wie schnell die notwendigen Lückenschlüsse im touristischen Radroutennetz finanziert werden können (eventuell über Fördermaßnahmen).

Um die Nachhaltigkeit zu sichern, wird die entstandene Infrastruktur regelmäßig überprüft und wenn notwendig erneuert. Dazu müssen die entsprechenden Beteiligten bereit sein, dies nicht nur ideell sondern vor allem auch finanziell zu sichern.

4.3.1. Kurzfristige Ziele

Die folgenden aufgeführten Maßnahmen sollten bis Ende 2018 umgesetzt werden:

4.3.1.1. Klassifizierung Eder-Radweg

Der Eder-Radweg wurde komplett im Frühjahr 2016 mit Einschüben bestehend aus dem E mit dem Hessenzeichen, auf hessischer Seite und dem einfachen grünen E auf NRW Seite ausgeschildert. Das Marketing, Website u. Flyer, wurde aufgebaut. So wurde der Eder-Radweg mit **3 Sternen** für die Jahre 2018 – 2020 klassifiziert. Im Bereich der Bodenbeschaffenheit besteht weiterhin ein Manko, was zurzeit mangels finanzieller Mittel nicht beseitigt werden kann. Hierzu gehört vor allem die Strecke Viermünden - Ederbringhausen – Schmittlotheim, sowie einige Abschnitte im Ederbergland. In der Gemarkung zwischen Ederbringhausen und Schmittlotheim existiert eine Schiebestrecke mit Spitzkehre und Wasserlauf mit Steinen,

sowie maroden Palisadenzäunen. Die Breite wurde bei der Klassifizierung mit nur 2 Sternen bewertet, hier heißt es in den nächsten 3 Jahren an der Verbesserung zu arbeiten mit der Bestrebung für den gesamten Radweg eine 4 Sterne Klassifizierung zu erreichen.

In 2017 wurde der Start des Eder-Radwegs nach Erndtebrück verlegt, da die Schwachstellen in der Oberflächenbeschaffenheit im Bereich Lützel - Erndtebrück ebenfalls vorerst nicht beseitigt werden können.

Die erweiterte Eder-Kooperation wird sich zwischenzeitlich noch stärker um die Vermarktung kümmern. Vorgesehen ist den Internetauftritt noch zu optimieren, Pauschalangebote zu schaffen und den Eder-Radweg Flyer zu überarbeiten, sowie die Erstellung eines Corporate Designs mit neuem Logo. Des Weiteren wird eine Neubeschilderung mit dem neuen Eder-Radweg Logo angestrebt.

In Planung ist eine Eder-Radweg Konferenz analog zum Diemelradweg.

4.3.1.2. Verdichtung des Radwegnetzes im Burgwald und Ederbergland

- Nuhnetalradweg von Schreufa – Rengershausen – Somplar – Bromskirchen ist in der Planung für 2017. Er schafft eine Verbindung zwischen Eder-Radweg – LR3 bis nach Bromskirchen zum Linspher Radweg/GeoRadroute Ruhr-Eder.

4.3.1.3. Nordwaldeck – Planung Twiste-Radweg

- Konkrete Planung der Radroute möglichst nahe entlang der Twiste, als zusätzliche Nord-Süd Verbindung von Warburg/Twistemühle bis Twistetal bzw. bis nach Korbach. Voraussichtlicher Routenverlauf: Korbach – Berndorf – Twistetal/Hofgut Rocklingshausen – Twiste – Braunsen – Twistesee – Volkmarsen – Welda – Wormeln – Warburg/Twistemühle. Dabei wird eine Verbindung mit dem Diemelradweg und dem R6 hergestellt.
- Zurzeit ist ein Teilstück als bundesstraßenbegleitender Radweg zwischen Berndorf und Twiste in der Umsetzung. Der erste Teilabschnitt Berndorf – Mühlhausen wurde im Herbst 2016 fertiggestellt. Dieser wäre dann das letzte Verbindungsglied zwischen Korbach, Twistesee und Bad Arolsen. Er ist im Süden angebunden an den Radweg KB2, Richtung Korbach und im Norden an die OranierFahrradroute Richtung Bad Arolsen oder den R6 Richtung Twistesee/Wetterburg.
- Der Weiterbau des zweiten Abschnittes bis Twiste ist für 2018 vorgesehen.
- Der Abschnitt Twistesee Volkmarsen ist bereits fertiggestellt.
- Ein Teilstück vom Wohnmobilstellplatz Twistesee bis Neu-Berich ist in 2017 vorgesehen. (Anlage 18: Twiste-Radweg)

Der Twiste-Radweg soll in enger Zusammenarbeit mit den anliegenden Kommunen bis Ende 2020 realisiert werden.

4.3.1.6. Erhöhung der Zahl der „Bett & Bike-Betriebe“

Mit den „Bett & Bike-Betrieben“ stehen Qualitätsunterkünfte zur Verfügung, die sich auf die Zielgruppe der Radtouristen spezialisiert haben. Bisher sind im Waldecker Land **37 Betriebe** mit diesem Label ausgezeichnet. Schwerpunkte liegen in Willingen und im Ederbergland. Relativ wenige Betriebe gibt es in Nordwaldeck, am Edersee und auch im Bereich des Naturparks Diemelsee. Hier gilt es, parallel zu den Infrastrukturmaßnahmen auch die Zahl der Bett & Bike-Betriebe zu erhöhen.

4.3.2. Mittelfristige Ziele

Der Zeithorizont der Umsetzung der mittelfristigen Ziele liegt bei 3 bis 4 Jahren. Innerhalb dieses Zeitraums sollten anstehende Maßnahmen umgesetzt werden:

4.3.2.1. Weitere Infrastruktur an den Radrouten

Im Rahmen der Tätigkeit der regionalen Radbeauftragten und in Kooperation mit dem Radbeauftragten für den Landkreis, muss der Bedarf von radtouristischer Infrastruktur an den bestehenden und geplanten Radrouten ermittelt werden. Im Rahmen von LEADER-Maßnahmen können entlang prädikatisierter Radfernwege Infrastruktureinrichtungen wie Rastplätze, einfache Fahrradstellplätze, aber auch Fahrradboxen, Informationstafeln, etc. gefördert werden.

Dies ist derzeit im Waldecker Land an folgenden Radrouten möglich:

- Hessische Radfernwege R5, R6, R8
- Eder-Radweg
- Diemelradweg

Wenn die betreffenden Radrouten jedoch nach den Kriterien des ADFC zertifiziert werden, bzw. nach gleichem Standard wie die hessischen Radfernwege beschildert sind, ist auch dort eine Förderung möglich.

Bei der Planung und Umsetzung der Infrastruktur sollten möglichst einheitliche Qualitäts- und Gestaltungsstandards eingehalten werden. Wie dies umgesetzt werden kann, zeigt das Konzept für den Ederseebahn-Radweg Korbach - Buhlen ([Anlage 19: Gestaltungsrichtlinien für den Ederseebahn-Radweg](#)).

4.3.2.2. Schulung der Leistungsträger

Im Rahmen von Seminaren und Workshops gilt es, die entsprechenden Leistungsträger in die Lage zu versetzen, die Zielgruppe der Radtouristen möglichst optimal zu betreuen. Dazu ist es notwendig, die vorhandenen Marktforschungsinformationen zu dieser Zielgruppe an die Leistungsträger gebündelt weiter zu geben und ihnen bei der Erstellung von Bausteinangeboten bzw. Pauschalangeboten zu helfen.

Weiterhin ist geplant, ein Netzwerk der fahrradfreundlichen Gastronomie- und Hotelbetriebe aufzubauen, um damit auch ein Gremium für den regelmäßigen Erfahrungsaustausch zu haben. Aus der Grundlagenstudie zum Radtourismus wurden folgende Vorgaben des ADFC an die Tourist-Informationen, Beherbergungsbetriebe, Campingplätze und Gastronomiebetriebe unter folgendem Link zusammengefasst <http://www.bettundbike.de/bett-bike-betrieb-werden/bett-bike-betrieb-werden>.

4.3.3. Langfristige Ziele

Hierbei handelt es sich um Ziele, die über einen längeren Zeitraum zu verfolgen sind, d.h. länger als 5 Jahre.

4.3.3.1. Qualitätsverbesserung, Qualitätsmanagement

Die Qualität der touristischen Radrouten und –netze beeinflusst die Attraktivität des gesamten radtouristischen Angebotes. Diesbezüglich muss die Qualität im Sinne eines kontinuierlichen Prozesses überwacht, sichergestellt und wenn notwendig verbessert werden. Dies geschieht im Rahmen des zentralen Qualitätsmanagement. Dabei geht es um die Wegebeschaffenheit, die einheitliche Hinweiskennzeichnung ((d.h. Die Beschilderung muss FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) konform sein. Quelle Handbuch zur Radwegweisung in Hessen), die Routenoptimierung und die Einführung eines nordhessenweiten Wegekatasters. Dort müssen die Informationen zu den Radrouten bezüglich Routenverlauf, Wegebeschaffenheit, vorhandene radtouristische Infrastruktur (Rastplätze, Schutzhütten, Informationspunkte, Schilderstandorte und deren Symbolik sowie Art, Beschriftung und Befestigung des jeweiligen Schildes) abgespeichert werden. Dazu kommen Informationen über die Klassifizierung der jeweiligen Straßen bzw. des jeweiligen Weges, über welche die Radroute führt, über Sehenswürdigkeiten und fahrradfreundliche Beherbergungsbetriebe. Dem Kataster liegt eine digitale Karte zu Grunde, in welche in Verbindung mit einem speziellen EDV-Programm sämtliche Informationen über eine GPS-Erfassung in der Karte verortet werden können. (In Planung)

Nach Möglichkeit sollten möglichst viele der Routen qualitativ so hochwertig ausgestattet werden, dass sie vom ADFC zertifiziert werden können.

4.3.3.2. Außen- und Innenmarketing

Die touristische Vermarktung obliegt nach dem Drei-Ebenen-Modell hauptsächlich der GrimmHeimat NordHessen. Dabei wird diese von den nordhessischen touristischen Arbeitsgemeinschaften und den Regionalorganisationen (Funktionalpartnern) unterstützt. Diese erarbeiten qualitativ hochwertige touristische Angebote bzw. halten sie vor und tragen zur Finanzierung der Marketingmaßnahmen bei.

Eine weitere Möglichkeit ist die Vermarktung über Radreiseveranstalter. Dazu müssen die Angebote aber sowohl den Bedürfnissen der Veranstalter, als auch der Radtouristen entsprechen. Hierbei fungiert die TSWE als begleitender Berater.

4.3.3.3. Weiterführung des Knotensystems aus Nordrhein-Westfalen in den Landkreis Waldeck-Frankenberg

Ausgehend vom Siegerland, dem Sauerland und dem Landkreis Höxter ist das dort angewandte Knotensystem im Rahmen des Förderprogramms Nahmobilität in den Landkreis Waldeck-Frankenberg, als Pilotprojekt für das Bundesland Hessen, weiterzuführen.

4.3.3.4. Weitere Maßnahmen

Zu weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des Bekanntheitsgrades als radtouristische Angebotsregion gehört auch die Durchführung und Weiterentwicklung der Eder-Bike-Tour jeweils am zweiten Juniwochenende.

Angelehnt daran fand in 2017 zum ersten Mal der Diemelradweg-Tag auf der gesamten 110 Kilometer langen Strecke statt. Dieser soll ab 2019 jährlich im Mai stattfinden.

Im Rahmen der Wiedereröffnung der Bahnstrecke Frankenberg – Korbach im September 2015, wurden die Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der Strecke mit Informationsschilder im Rahmen des Corporate Designs der Region Kellerwald-Edersee ausgestattet. Diese Schilder beinhalten die Rad- und Wanderwege, die über den jeweiligen Bahnhof oder Haltepunkt angebunden sind, die Hauptsehenswürdigkeiten der unmittelbaren Umgebung und die Haltestellen des ÖPNV sowie die Einkehrmöglichkeiten. Analog zu dieser Vorgehensweise sollen auch die restlichen Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der

verbleibenden Bahnstecken im Landkreis Waldeck-Frankenberg nach und nach ausgestattet werden.

Durch diese Vorgehensweise kann im gesamten Waldecker Land durch eine enge Verzahnung zwischen Radwegen und Wanderwegen mit dem ÖPNV die Fläche viel stärker für Wanderer und Radler erschlossen und deren Radius bei den Ausflügen deutlich vergrößert werden.

5. Sicherung der Nachhaltigkeit

Um die vorab aufgeführten Maßnahmen auch langfristig nachhaltig zu sichern, muss es eine Abstimmung geben, wer für welche Maßnahmen zuständig ist bzw. wer diese Maßnahmen finanziert.

5.1. Externe Evaluation

5.1.1. Kooperationsprojekt „Radwegemanagementsystem Nordhessen“

Im Rahmen einer Förderung über die AG Nahmobilität des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung haben die 5 nordhessischen Landkreise und die Stadt Kassel eine Kooperationsvereinbarung geschlossen, welche die Umsetzung eines „Radwegemanagementsystems Nordhessen“ beinhaltet.

Inhalte des Kooperationsprojektes sind:

- Die Erfassung der Radwegeinfrastruktur der beteiligten Landkreise / der Stadt Kassel, nach gemeinsam festzulegenden, einheitlichen Kriterien.
- Die Überführung bereits erhobener Daten in ein gemeinsames System bzw. deren Bereitstellung über abzustimmende Schnittstellen und durch die Optimierung der Datenstrukturen.
- Der Einsatz einer Software, und die erfassten/migrierten Daten aufzuarbeiten und im Rahmen eines Qualitätsmanagements zugänglich zu machen.
- Die einzelnen im Rahmen des Kooperationsprojektes anfallenden Aufgaben sind zu Arbeitspaketen zusammengefasst, welche der beigefügten Anlage 20 zu entnehmen sind.
- Danach soll in einem zweiten Schritt ein nachhaltiges Qualitätsmanagementkonzept für Wander- und Radwege entwickelt und umgesetzt werden.

5.1.2. Landkreisbezogene Evaluation

Nach der aktuellen Überarbeitung des Radtourismuskonzeptes sollte mittelfristig eine externe Evaluation des bisher erreichten durchgeführt werden.

Um einen Einblick zu bekommen, wie dies aussehen könnte, hat die TSWE im Herbst 2015 bei der AÜE Tourismusberatung GmbH ein Angebot für ein Konzept für die Entwicklung eines Radroutennetzes im Waldecker Land – Fortschreibung:

Konzeptionelle Vorplanung – umsetzungsbezogene Maßnahmenplanung – Umsetzungsplanung eingeholt (Anlage 21: Projektskizze von Spittler u. Meyer).

Hier bedarf es einer Abstimmung mit dem Arbeitskreis Radtourismus Waldecker Land, dem Marketingausschuss, dem Aufsichtsrat und dem Landkreis Waldeck-Frankenberg. Die damit verbundenen Kosten können aus dem Haushalt der TSWE nicht finanziert werden.

Hierzu

1. Modell 1:

Der Arbeitskreis Diemelradweg veranstaltet jährlich eine Diemelradweg-Konferenz, zu der außer den Touristikern alle Kommunen mit Ihren Bürgermeistern eingeladen werden. Diese wird dazu genutzt, um den Kommunen einen Überblick über den Einsatz der finanziellen Mittel der Vergangenheit und der erbrachten Leistungen zu geben. Weiterhin wird der

Ausblick auf das kommende Jahr geschildert. So sind die Kommunen über das was ansteht informiert und können sich bei den passenden Aktionen einbringen. Hier gibt es einen gemeinsamen Topf, wo alle Mitglieder incl. Kommunen einen bestimmten Betrag jährlich einzahlen.

In Planung steht das gleiche Modell für die Ederkooperation ab 2019.

2. Modell 2:

Finanzierung über Landkreis Waldeck Frankenberg und Kommunen, Umsetzung über TSWE.

5.2. Zuständigkeit

5.2.1. Infrastruktur

Sowohl nach dem Drei-Ebenen-Modell, als auch nach dem Konzept „Märchenhaft radeln in der GrimmHeimat NordHessen“ liegt die Zuständigkeit für den Bau und die Unterhaltung von Radwegen (mit Ausnahmen der Hessischen Radfernwege) bei den Kommunen. Dort muss auch die Finanzierung sichergestellt werden.

Zu den konkreten Aufgaben gehören:

- die Realisierung der Hinweiskennzeichnung
- die ständige Überwachung der Radrouten, ggfls. Mängelbeseitigung, Unterhaltung z. B. das Kehren der Radwege sowie Rückschnitt hereinragender Äste

Die Maßnahmen müssen jedoch – im Sinne eines Netzgedankens – mit den Nachbargemeinden über die jeweiligen kommunalen Radwegebeauftragten und über den Kreisradwegbeauftragten zum DMC GrimmHeimat NordHessen gemeldet werden, um in das Gesamtkonzept eingebunden zu werden.

Aufgaben der Kreisebene sind:

- die Sicherstellung der Qualitätssicherung
- die Routenoptimierung
- die Beratung der Kommunen
- die Leitung des Arbeitskreises „Radtourismus“

5.2.2. Marketing

Im Bereich des Marketings fällt die Zuständigkeit auf der unteren Ebene den Tourist-Informationen der Gemeinden bzw. (falls vorhanden) den TAGs zu. Diese Maßnahmen müssen mit den Destinationen, über die Funktionalpartner abgestimmt werden.

5.2.3. Informationsfluss

Von unten nach oben muss der Informationsfluss über die kommunalen Radwegebeauftragten an den Radwegebeauftragten des Kreises und von dort zum Steuerungskreis Radtourismus in Nordhessen laufen.

Von oben nach unten verläuft der Informationsweg über den Steuerungskreis zu dem Radbeauftragten des Kreises und von dort zu den Radwegebeauftragten der Kommunen und darüber zu den Tourist-Informationen (Marketing) bzw. den für die Radwegeinfrastruktur zuständigen Stellen.

5.3. Finanzierung

5.3.1. Infrastruktur

Grundsätzlich liegt die Finanzierung der Infrastruktur bei den Kommunen. Bei einzelnen größeren Maßnahmen hat sich der Landkreis in der Vergangenheit mit nicht unerheblichen Mitteln beteiligt. Weitere Finanzierungsmaßnahmen sind über Fördermaßnahmen nach LEADER bzw. GVFG möglich.

Ein mögliches Finanzierungsmodell zeigt die Vorgehensweise im Landkreis Marburg Biedenkopf auf. Hier übernimmt der Landkreis Marburg-Biedenkopf, Abteilung Radverkehrsplanung, die Federführung bei der Planung und Umsetzung eines touristischen Radwegenetzes und wird dazu von den Kommunen für die erstellten Leistungen bezahlt.

Dieses Modell könnte auch auf den Landkreis Waldeck-Frankenberg umgelegt werden. Die aufgeführten Leistungen können gegen Entgelt von der TSWE GmbH selbst wahrgenommen werden oder über diese an einen Dritten in Auftrag gegeben werden.

Folgende Leistungen sind in dem Modell aus dem Landkreis Marburg-Biedenkopf enthalten:
Hessische Radfernwege (wird vom ADFC erledigt)

Überregionale Radrouten (auf Kosten der beteiligten Kommunen und des Kreises)

- Kontrolle des Beschilderungssystems Radwegenetz Marburg-Biedenkopf (auf Kosten des Landkreises Marburg-Biedenkopf)
Pauschale x € pro km und Jahr
- Entwicklung von Streckenführung, Beschilderungsplan, Tour. Infrastruktur, Antragsteller von Fördermitteln und Betreuung der Umsetzung, Kontrollfahrt 2 x jährlich, Aufbau und Pflege von Beschilderungskataster, Katasterpflege und Bestandskontrolle
Pauschale x € pro km und Jahr
- Beschaffung und Montage von Ersatzbeschilderung
Pauschale x € pro km und Jahr

Radrouten im Rahmen des Radroutennetzes Marburg-Biedenkopf (auf Kosten von Landkreis und Kommunen)

- Kontrolle des Beschilderungssystems Radwegenetz Marburg-Biedenkopf (auf Kosten des Landkreises Marburg-Biedenkopf)
Pauschale x € pro km und Jahr
- Entwicklung von Streckenführung, Beschilderungsplan, Tour. Infrastruktur, Antragsteller von Fördermitteln und Betreuung der Umsetzung, Kontrollfahrt zweimal jährlich, Aufbau und Pflege von Beschilderungskataster, Katasterpflege und Bestandskontrolle
Pauschale x € pro km und Jahr
- Beschaffung und Montage von Ersatzbeschilderung
Pauschale x € pro km und Jahr

Lokale Radwegenetze der Kommunen (auf Kosten der Kommunen):

- Konzeptentwicklung, Beratung bei und während Antragstellungen, Pflege des Beschilderungssystems, Aufbau und Pflege des digitalisierten Beschilderungskatasters, Bestandskontrollen, Beschaffung und Montage von Ersatzschildern
Pauschale x € pro km und Jahr

- Katasterpflege und Bestandskontrollen
Pauschale x € pro km u. Jahr

- Beschaffung und Montage von Ersatzbeschilderung
Pauschale x € pro km und Jahr

5.3.2. Marketing

Die Finanzierung der Marketingmaßnahmen obliegt der GrimmHeimat NordHessen unter finanzieller Einbindung der Funktionalpartner und der TAGs bzw. Tourist-Informationen, soweit es bei diesem Thema um aktivierende Werbung geht.

Informierende Maßnahmen müssen auf der dafür zuständigen Ebene finanziert werden. Dies betrifft die TAGs bzw. Tourist-Informationen in Absprache mit der TSWE GmbH.

AK Radtourismus, TSWE GmbH: Garthe, Dilling, Brandstetter, Mai 2018

6. Anlagenverzeichnis

Anlage 1 D-Routennetz der Radwege in Deutschland

Anlage 2 Typisierung der Pauschalanbieter im Radtourismus

Anlage 3_1; 3_2 Radwegeübersichtskarte Waldecker Land

Anlage 4 Flyer Radfahren am Edersee(Druckversion)

Anlage 5 Nationalparkplan Rad- & Fernwanderwege im Nationalpark Kellerwald-Edersee

Anlage 6 Vernetzungszustand und Sehenswürdigkeiten im Naturpark Kellerwald-Edersee
Stand 2011

Anlage 7 Karte Radwandern im Naturpark Kellerwald-Edersee-Stand 2011

Anlage 8 Kriterien Radkonzept Naturpark Kellerwald-Edersee–Stand 2011

Anlage 9 Planung Naturpark Kellerwald-Edersee-Stand 2011

Anlage 9_1 Vorschläge für Radrennsportstrecken im Naturpark Kellerwald-Edersee

Anlage 9_2 Zusammenfassung Diplomarbeit „Ferienregion Edersee – Radtourismus als
Zukunftsperspektive“

Anlage 10 Radkonzept Diemelsee

Anlage 11 NVV Karte WL Radbusse 2017

Anlage 12 NVV Auflistung Buslinien mit Fahrradmitnahmemöglichkeit

Anlage 13 E-Bike Verleih- und Ladestationen im Waldecker Land (2017)

Anlagen 14 Genussradeln

Anlage 15 Konzept „Märchenhaft radeln in der GrimmHeimat NordHessen“

Anlage 16 Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung

Anlage 17 Radbeauftragte im Waldecker Land

Anlage 18 Twiste-Radweg

Anlage 19 Gestaltungsrichtlinien Ederseebahn-Radweg

Anlage 20 Wegemanagementsystem Nordhessen

Anlage 21 Projektskizze von Spittler und Meyer

7. Literatur- und Quellenverzeichnis

- Mafo-Rundschau Fahrradtourismus, Nordrhein-Westfalen Tourismus e. V. 2007
- ADFC-Travelbike-Radreiseanalyse 2017
- ADFC Radreiseanalyse 2007
- Pressedienst-Fahrrad GmbH 2016
- Die Fahrradwelt in Zahlen
- Verkehr in Zahlen 2016/2017
- Flyer Kassel-Edersee Radweg
- Flyer „Diemelradweg“, und Gastgeberverzeichnis (2016), Stadtmarketing Marsberg m. dem AK Diemelradweg
Website: www.diemelradweg.de
- Flyer „Eder-Radweg“, Touristik Service Waldeck-Ederbergland GmbH m. Ederkooperation
Website: www.eder-radweg.de
- Flyer „GeoRadroute Ruhr-Eder“ Sauerland Radwelt mit AK
Website: www.georadroute.de
- www.radroutenplaner-hessen.de
- Quelle: „Handbuch Radwegweisung Hessen
- Flyer „Ederseebahn-Radweg“
- Verkehrskonzept Nationalparkregion Kellerwald-Edersee, Planungsgruppe Nord (2006)
- Radtouristikkonzept Naturpark-Kellerwald-Edersee, U. Horstmann, H. Schrottmeier, R. Wetzel (2005)
- Verschiedene Artikel in Zeitungen und Fachzeitschriften und verschiedene Webseiten

TSWE 01.18