Bike-Region Hunsrück-Hochwald

AKTIONSPLAN

28.09.2017

Regionalentwicklung Hunsrück-Hochwald e.V.

KERN PLAN

Bike-Region Hunsrück-Hochwald
Aktionsplan

IMPRESSUM

Im Auftrag:

Regionalentwicklung Hunsrück-Hochwald e.V.

Regionalentwicklung
Hunsrück-Hochwald e.V.
Herr Dr. Matthias Schneider
Schlossallee 11
55765 Birkenfeld

Gefördert durch:

den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER): Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete im Rahmen des rheinland-pfälzischen Entwicklungsprogramms „Agrarwirtschaft, Umweltmaßnahmen, Landentwicklung“(PAUL)

Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz

Inhalt:

Bike-Region Hunsrück-Hochwald - Eine Idee entsteht 4
Bausteine und Zielgruppen 6
Aufgabenstellung, Grundsätze Aufgabenverteilung 8
Einzelbausteine Organisationsstruktur 10
Fazit 20

Verantwortlich:

Geschäftsführende Gesellschafter
Dipl.-Ing. Hugo Kern, Raum- und Umweltplaner
Dipl.-Ing. Sarah End, Stadtplanerin AKS

Projektbearbeitung:

Philipp Blatt

Fachliche Unterstützung:

Nico Reuter
Geschäftsführer ecoparc-concepts

Kirchenstraße 12 · 66557 Illingen
Tel. 0 68 25 - 4 04 10 70
Fax 0 68 25 - 4 04 10 79
www.kernplan.de · info@kernplan.de

VORWORT

Die Bike-Region Hunsrück-Hochwald soll als innovatives Projekt der interkommunalen und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ein weiteres bedeutendes touristisches Standbein der Hunsrück-Hochwald-Region werden. Sie reiht sich damit neben das etablierte Premiumwandern rund um den Saar-Hunsrück-Steig sowie den zwar bereits eröffneten, aber bezüglich des touristischen Angebotes noch weiter im Aufbau befindlichen, Nationalpark ein. Zweifelsfrei war die Entwicklung des Nationalparks, neben den bestehenden Angeboten und Initiativen rund um Rad- und Bike, mitverantwortlich für die Bestrebungen zum Aufbau der Bike-Region.

Die im Jahr 2015 erschienene Konzept- und Potenzialstudie „Bike-Region Hunsrück-Hochwald" hat durch die Identifikation der maßgeblichen künftigen Angebotselemente und das Aufzeigen der wirtschaftlichen Potenziale der Bike-Region den zentralen konzeptionellen Ansatz geliefert.

Im nun folgenden „Aktionsplan" wird der grundsätzliche organisatorische Rahmen für den Aufbau der Bike-Region aufgezeigt. In der Folge ist der Aktionsplan dann Punkt um Punkt umzusetzen, wobei einzelne Detailentscheidungen erst noch durch die neu zu schaffende Organisationseinheit des Projektbüros in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen zu treffen sind.

Wichtig zu betonen ist, dass das übergeordnete Ziel der Bike-Region, die Entwicklung eines echten touristischen Premiumproduktes, bei allen Umsetzungsschritten im Fokus bleiben muss. Bei allen Angebotselementen soll die Qualität an vorderster Stelle stehen. Nur dann kann es gelingen, sich von anderen Regionen abzugrenzen. Das entwickelte Premiumprodukt soll schließlich durch die Bike-Region gemeinsam über spezielle eigene Kanäle zielgruppenorientiert vermarktet werden. Zusätzlich wird das Produkt natürlich auch über die regionalen Tourismusagenturen vermarktet, mit denen eine enge Zusammenarbeit angestrebt wird. Die Bike-Region versteht sich dabei in keiner Weise als Konkurrenz zu den Tourismusagenturen, vielmehr verfolgt sie mit ihren speziell auf Bike bezogenen Aktivitäten einen engeren Ansatz. Für die erfolgreiche touristische Entwicklung der Region sind deshalb beide Institutionen wichtig.

Landrat Dr. Matthias Schneider,
Vorstandsvorsitzender Regionalentwicklung Hunsrück-Hochwald

Bike-Region Hunsrück Hochwald - Eine Idee entsteht

Mit der **Eröffnung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald** im Jahr 2015 wurde auch ein Startschuss für infrastrukturelle und touristische Maßnahmen in der Region gegeben.

So sieht § 5 des „Staatsvertrages zwischen dem Land Rheinland-Pfalz und dem Saarland über die Errichtung und Unterhaltung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald" die nachhaltige Entwicklung der Nationalparkregion vor. Hier werden u.a. genannt:

- Stärkung interkommunaler und regionaler Zusammenarbeit,
- Weiterentwicklung regionaler Wertschöpfungsketten, darunter naturnaher Tourismus, und
- Entwicklung des Nationalparks zu einem bedeutenden Imageträger der Region.

Als national und international etablierte Marke für besonders schützens- und sehenswerte Natur- und Landschaftsräume rückt der Nationalpark die Region in einen ganz neuen Fokus regionaler und überregionaler Wahrnehmung und Bekanntheit. Hieraus ergeben sich immense Entwicklungschancen.

Um diese zu nutzen und künftig eine koordinierte Regionalentwicklung voranzutreiben, wurde im März 2016 unter Mitwirkung aller zur Region gehörenden Kommunen der Verein **„Regionalentwicklung Hunsrück-Hochwald e.V.**" gegründet. Will heißen: die Region, großräumig eingegrenzt von den Flüssen Saar, Mosel und Rhein hat sich nun auf den Weg gemacht, die bislang noch zu wenig ausgeprägte gemeinsame Identität und Marke zu definieren und mit Leben zu füllen.

Damit dies gelingt, bedarf es gemeinsamer Premiumprodukte, auf die die Menschen in der Region stolz sind und die außerhalb positiv wahrgenommen werden.

Im Bereich Tourismus und Naherholung wurde im Wandersegment mit dem Premiumwandern rund um den **Saar-Hunsrück-Steig**, als einem der bestbewerteten und stark frequentierten Fernwanderwegen Europas und zugehörigen Traumschleifen, bereits ein Premiumprodukt erfolgreich etabliert. Erst kürzlich wurde der Saar-Hunsrück-Steig in einer Umfrage des Wandermagazins zu „Deutschlands schönstem Fernwanderweg 2017" gewählt. Hier wurde vorbildhaft gezeigt, wie durch grenzüberschreitende regionale Kooperation ein Mehrwert für alle Beteiligten entstehen kann.

Nun **bedarf es** jedoch **weiterer Premiumprodukte**, um die durch den Nationalpark ausgelösten Entwicklungsimpulse zu nutzen. Gerade im Segment **Rad und Bike** bestehen in der Region eine Vielzahl von **Potenzialen**, die jedoch nicht vollständig entwickelt sind und adäquat vermarktet werden. Lokale Rad- und Bikegruppen, Akteure aus Tourismus, Verwaltung, Politik und Planung haben das grundsätzliche Potenzial erkannt und die Idee der „Bike-Region Hunsrück-Hochwald" angestoßen.

Konzeptstudie Bike-Region

Ausgehend von den unterschiedlichen Ideen und Aktivitäten im Bike- und Radbereich in der Region wurde in den Jahren 2014/15, ebenfalls gefördert mit Leader-Mitteln, unter Federführung der LAG Hunsrück sowie des Landkreises Birkenfeld, eine Konzept- und Potenzialstudie „Bike-Region Hunsrück-Hochwald" erarbeitet und verabschiedet. Diese bündelt alle Ideen und zeigt die Potenziale auf, wie der Hunsrück-Hochwald-Raum als neues Premiumziel für Freizeitradler, sportlich orientierte Mountainbiker und Rennradfahrer entwickelt werden kann.

Basierend auf den nicht unerheblichen in der Region bestehenden, aber noch nicht gemeinsam vermarkteten, Rad- und Bikeangeboten werden die zentralen Bausteine für die Erweckung der „Bikeregion Hunsrück-Hochwald" identifiziert (siehe nächste Seiten).

Dabei bietet ein solch konzentriertes Rad-/Bikeangebot auch ein enormes regionalökonomisches Potenzial, um vom wachsenden Rad- und MTB-Tourismus sowie dem für Mittelgebirgsregionen förderlichen E-Bike-Trend aus einem Einzugsbereich von 250 bis 300 Kilometern auch wirtschaftlich zu profitieren. Hieraus können sich aus errechneten Szenarien Gesamt-Wertschöpfungs-/Einkommenspotenziale von bis zu 45 Millionen Euro pro Jahr mit entsprechenden Arbeitsplatzeffekten ergeben.

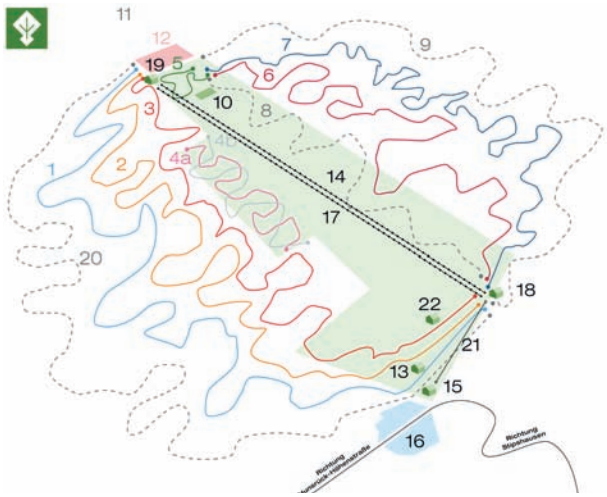
i Unterstützer Absichtserklärung (Stand Juni 2017)

- **Landkreise**
  - Birkenfeld
  - Bad Kreuznach
  - Bernkastel-Wittlich
  - St. Wendel
- **Kommunen**
  - Stadt Idar-Oberstein
  - Stadt Kirn
  - VG Baumholder
  - VG Birkenfeld
  - VG Hermeskeil
  - VG Herrstein
  - VG Kastellaun
  - VG Kirchberg
  - VG Kirn-Land
  - VG Rhaunen
  - VG Rheinböllen
  - VG Simmern
  - VG Stromberg
  - VG Thalfang
  - Morbach
  - Nohfelden
  - Nonnweiler

Absichtserklärung - Letter of Intent

Nach Vorstellung der Potenzialstudie vor einem breiten Publikum im Juli 2015 haben bis heute über 20 Gebietskörperschaften mit der Unterzeichnung der Absichtserklärung ihr grundsätzliches Interesse und ihre Mitwirkungsbereitschaft am Ausbau der Region zur „Bike-Region Hunsrück-Hochwald" signalisiert.

Bausteine und Zielgruppen



Stand 09/2017

Bike- und Naturerlebnispark Idarkopf

- Geplantes Angebot: MTB-Strecken unterschiedlicher Spezialisierungs- und Schwierigkeitsstufen; Streckendesign unter Mitarbeit weltbester Traildesigner; Liftanlage; weitere Angebote für Kernzielgruppe Biker (Bike-Events, -Akademie, -Shop) und breiteres Publikum (Naturlehrpfad, Gastronomie)
- Alleinstellungsmerkmale: Streckenvielfalt, naturnahe u. naturverträgliche Planung, Kombination mit Naturerlebnis- u. Umweltbildungsangeboten
- Umsetzungsstand: Aktuell Bauleitplanverfahren; geplante Eröffnung: 2018

Bike-Schleifen

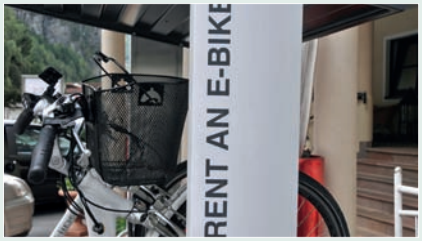
- Dezentrale Mountainbike-Schleifen unterschiedlicher Länge, Schwierigkeit, und Landschaftserlebnisse in der gesamten Region
- Entwicklung neuer Strecken unter Mitarbeit lokaler Mountainbike-Gruppen („Bottom-up"-Prinzip)
- Prinzipien der neuen Strecken: Schleifenverlauf in Form einer 8 (kurze und lange Variante); Anbindung an lokale Sehenswürdigkeiten, touristische Infrastruktur und Radwegenetz
- Integration bestehender MTB-Schleifen/ Radwegen mit MTB-Charakter sowie Trailparks und Flowtrials

Nationalpark-Radradrouten und Freizeitradwegenetz

- Touristische Erschließung & Inszenierung des Nationalparks und der Region
- Nationalpark-Radrouten und regionales Freizeit-Radwegenetz für wichtige und große Zielgruppe der „normalen" Freizeitradler
- Nationalpark-Radroute: 80 km größtenteils auf bestehenden Themenwegen, Route bereits befahrbar (Wegbeschreibung, GPS), noch nicht vollständig beschildert (HBR-Wegweisung, Infotafeln)
- große Nationalparkroute: mittelfristig geplanter 150 km langer äußerer Ring um den Nationalpark, größtenteils auf bestehenden Themenrouten, Neubau kleinerer Abschnitt

Rennradtouren

- Vielseitige Landschaft, bewegte Topografie und geringes Verkehrsaufkommen als günstige Voraussetzungen
- Rennradrouten überwiegend auf Straßenverkehrsnetz, kein Routenbau erforderlich
- spezielle Wegweisung für hier relevante Zielgruppe der sportlich ambitionierten Fahrer nicht zwingend erforderlich, für betreffende Zielgruppe Wegebeschreibung und GPS-Daten ausreichend
- Entwicklung neuer Strecken in Kooperation mit lokalen Radgruppen
- Mögliche thematische Events und zusätzliche Angebote (Radverleih, geführte Touren) am Bike- und Naturerlebnispark Idarkopf und der Region



E-Bikes als Querschnittsangebot

- E-Bikes boomen, 2016 wurden in Deutschland bereits über 600.000 Fahrräder mit Elektroantriebsunterstützung verkauft
- Mittelgebirgsregionen mit bewegter Topografie werden auch für weniger sportliche Menschen als Radfahrziele interessant
- Ausbau E-Bike-orientierte Serviceinfrastruktur erforderlich: Ladestationen, E-Bike-Verleih, Radwerkstätten an touristischen Knotenpunkten; Serviceangebote Gastronomie- und Hotelbetriebe

bikeregion
hunsrück-hochwald

Dachmarke

- Gemeinsame Vermarktung aller Rad- und Bike-Angebote unter gemeinsamer Dachmarke
- Gemeinsame Marke & Medieneinsatz
- Logo muss hohen Erkennungswert bieten sowie Bikesport und Region abbilden
- Überregionale Präsenz und Wahrnehmung der besonderen Vielfalt der Rad- & Bike-Angebote
- Identitätsstiftende Wirkung nach Innen
- Neben Aufbau und Entwicklung Radinfrastruktur zentrales Element zur Etablierung eines weiteren Premiumproduktes für die Region
- Gezielte Ansprache der anvisierten Zielgruppen
- Baustein muss noch komplett entwickelt werden

i Zielgruppen und Einzugsbereiche Bike-Region Hunsrück-Hochwald

Mit der weiterentwickelten Rad- und Mountainbikeinfrastruktur und unter der neuen Dachmarke der „Bike-Region Hunsrück-Hochwald" ergeben sich ganz neue Möglichkeiten, die bislang noch unzureichend beachtete Zielgruppe der Rad- und Mountainbike-Touristen gezielter anzusprechen.

Die Region kann mit dem einzigartigen„Bike- und Naturerlebnispark Idarkopf", den vielfältigen Bike-Schleifen, der Nationalparkradroute und den daran anknüpfenden Radwanderwegen nahezu alle Zielgruppen aus dem MTB- und Rad-Segment ansprechen und diese mit attraktiven Angeboten bedienen:

- Professionelle Mountainbiker und Mountainbike-Enthusiasten
- Gelegenheits-Mountainbiker & Anfänger
- Touren-Biker
- Natur- und Kultur-interessierte Radwanderer und Sterntourenradler
- ergänzend: Rennradfahrer

Dabei reicht der primäre Einzugsbereich der Bike-Region bis 300 km um die Region, ergänzend ist bspw. durch internationale Gäste über den Flughafen Hahn ein größeres Einzugsgebiet möglich.

Aufgabenstellung, Grundsätze Aufgabenverteilung

Aus dem Entwicklungsstand der geplanten Angebotsbausteine und den mit den Angebotsbausteinen verbundenen touristischen Zielgruppen leitet sich das für die Etablierung der Bike-Region notwendige Aufgabenspektrum ab.

Aufgaben für Etablierung der Bike-Region Hunsrück-Hochwald

Aufgabenbereich	Erläuterung
Aufbau Organisationsstruktur	• Organisation der Projektsteuerung • Definition von Aufgaben, Kompetenzen, Zuständigkeiten, Arbeitsabläufen • Zentrale (Projektbüro) und/oder dezentrale Strukturen (Projektgruppen) • Einbindung verschiedener Akteursgruppen unterschiedlicher Hierarchiestufen, u.a. Gebietskörperschaften auf kommunaler, Kreis- und Landesebene, Regionalentwicklungsorganisationen, Tourismusorganisationen, Tourismuswirtschaft, Lokale Rad-/Bikegruppen, Naturschutz-, Forst-, Jagdbehörden, ...
Realisierung Bike- und Naturerlebnispark Idarkopf	• Fertigstellung Bebauungsplanung Idarkopf • Investoren und Partner (Hersteller) aus der Bike-Branche • Etablierung einer Betreibergesellschaft • Bau, Inbetriebnahme, Marketing
Fertigstellung Nationalparkradroute	• „kleine" Nationalparkradroute: Abschluss Beschilderung (Wegweisung und Infotafeln nach HBR) • „große Nationalparkradroute": Radwegebau fehlender Teilabschnitt zwischen Hermeskeil und Morbach (im Gebiet VG Thalfang, VG Morbach), Ergänzung Beschilderung
Realisierung neue Bike-Schleifen	• Ausarbeitung Prozessablauf Neustreckenentwicklung (Berücksichtigung Vorgaben Qualitätskriterien, Pflege und Unterhaltung, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, Finanzierung und Förderung) • Detail-Abstimmung & Konzeption Routenführung der Bike-Schleifen u. a. bezüglich Eigentumsrechten, Verträglichkeit mit Naturschutz & Wanderwegen, versicherungstechnische Fragen • Ausschreibung Bauleistungen • Realisierung, Vermarktung und Pflege der neuen Bike-Schleifen
Sicherstellung Qualität & Zertifizierung Rad- & Bike-Strecken, Infrastruktur	• Qualitätskriterien bei der Entwicklung neuer Strecken (Unterschiede Freizeitradwege, Mountainbike-Strecken, Rennrad-Strecken) • Zertifizierung Gastbetriebe • Zertifizierung Bike-Region
Pflege, Wartung, Unterhaltung der Anlagen	• Organisation der Pflege, Wartung, Unterhaltung von Bike-Anlagen • bestehende und neue Freizeitradwege • bestehende und neue MTB-Strecken • sonstige Radinfrastruktur
Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	• Professionelle Vermarktung der Angebotsbausteine der Bike-Region unter gemeinsamer Dachmarke • Corporate Identity, Corporate Design, Medieneinsatz
Finanzierung und Förderung	• Finanzierung der einzelnen Aufgabenbereiche • Prüfung Beteiligung Privatwirtschaft bei Finanzierung einzelner Aufgaben/Themen • Prüfung Fördermöglichkeiten einzelne Aufgabenbereiche durch Land, Bund, EU

Bei der Verteilung der Aufgaben auf die beteiligten Kommunen stellt sich zunächst einmal die Grundfrage, ob die jeweilige Aufgabe besser in Kooperation der Akteure gemeinsam oder durch jeden Akteur einzeln bewältigt werden kann.

Im Rahmen der Erarbeitung und Vorstellung der Konzeptstudie wurden in Diskussionen mit den beteiligten Gebietskörperschaften, LAGs und sonstigen Akteuren gewisse Leitlinien deutlich, die der Mehrheit der Akteure für die Zusammenarbeit wichtig erschien und an denen sich die künftige Organisationsstruktur orientieren sollte. Vorbild hierbei ist das System des Saar-Hunsrück-Steigs, welches durch ein Projektbüro gemanagt wird.

i Leitlinien Aufgabenverteilung

- Nutzung vorhandener, effektiver Strukturen
- Schaffung eines fairen Systems, bei dem jede Kommune nur das bezahlt, wovon sie auch profitiert, Vermeidung von Neid-Diskussionen
- Jede Kommune sollte letztlich selbst für die Radwege und Bike-Strecken auf ihrem Gebiet verantwortlich sein
- Übergeordnete Struktur für Koordination, Unterstützung, Beratung und Marketing
- Aufgaben und (Teil-)Projekte mit konkretem räumlichen Bezug in einer Standortgemeinde sollten auch durch diese getragen werden
- Aufgaben, welche Know-How, übergeordnete Vernetzung und Koordination erfordern, sollten durch die beteiligten Kommunen gemeinsam getragen werden

Aufgabenverteilung in der Bike-Region Hunsrück-Hochwald

Aufgabenbereich/ Teilaufgaben	Geplante Aufgabenwahrnehmung und Erläuterung
Aufbau Organisationsstruktur	**Bike-Region** Organisationsstruktur, die von allen beteiligten Akteuren getragen wird, muss entsprechend gemeinsam aufgebaut werden
Realisierung Bike- und Naturerlebnispark Idarkopf	**Privater Investor/Standortgemeinden/ Bike-Region** Realisierung in erster Linie durch privaten Investor; Unterstützung durch Standortgemeinde z.B. Bauleitplanung; Zusammenarbeit und Kooperation mit Bike-Region im Marketing sowie Anbindung an regionales Radwegenetz
Fertigstellung Nationalparkradroute	**Standortgemeinden/Kooperation** Die Routenkonzeption und -planung erfolgt durch LBM in Zusammenarbeit mit Kommunen; Realisation durch Kommunen unter Richtlinien HBR, Unterstützung durch LBM
Realisierung neue Bike-Schleifen	**Standortgemeinden/Bike-Region** Prozessablauf: einheitliche Vorgaben für alle beteiligten Kommunen; Initiative für Entwicklung neuer Bike-Schleife kommt aus Standortgemeinden (z.B. lokale Bike-Gruppe und Verwaltung); Berücksichtigung gemeinsam entwickelter Vorgaben und Abläufe; Unterstützung durch Bike-Region bei Koordination, Beratung Finanzierung und Förderung, gemeinsame Ausschreibung Bau- und pflegeleistungen; Finanzierung Bau und Pflege d. Standortgemeinden
Sicherstellung Qualität & Zertifizierung Rad- & Bike-Strecken, Infrastruktur	**Bike-Region** Gemeinsame Qualitätskriterien für neue Strecken, um in der Bike-Region ein ähnliches Streckenniveau zu erhalten; Beratung touristische Leistungsträger im Hinblick auf für Bike-Region relevante Zertifizierungen
Pflege, Wartung, Unterhaltung der Anlagen	**Standortgemeinden/Bike-Region** Gemeinsames Wartungssystem mit einheitlichen Pflege- und Wartungskriterien; Bike-Region gegenüber Gästen zentraler Ansprechpartner für Mängel; Gemeinsame Ausschreibung und Organisation Pflege- und Wartungsarbeiten durch Bike-Region
Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	**Bike-Region** Einheitliche Kommunikation nach Innen und Außen; Erhöhung der Reichweite und Wahrnehmung
Finanzierung und Förderung	**Standortgemeinden/Bike-Region** Beratung Finanzierung und Förderung durch Bike-Region; Finanzierung Bau und Pflege einzelne Strecke durch Standortgemeinde; Finanzierung übergeordnete, gemeinsame Aufgaben durch Beiträge der Kommunen

Einzelbausteine Organisationsstruktur

Projektbüro: Management der Bike-Region, Organisation

Beratung Streckenentwicklung

Beratung Genehmigungsverfahren

Abstimmung mit den jeweiligen Nachbarkommunen

Fördermittelberatung, -Antragstellung

Ausschreibung Bau und Pflege

Qualitätsmanagement Planung, Bau, Pflege

Qualitätsbewertung Strecken, Zertifizierung

Marketing komplett, Öffentlichkeitsarbeit

Weiterbildung der Einzelakteure

Austausch mit relevanten Akteuren aus Tourismus, Naturschutz, Fachbehörden, Bikegruppen ....

Standortkommune

Bereitstellung und Sicherung von Flächen

Planung der lokalen Strecken

Finanzierung Bau und Unterhaltung der lokalen Strecken

Finanzierung Projektbüro (anteilig)

Bei interkommunalen Projekten analoge Vorgehensweise

Die Bausteine

Das Projektbüro

Für die weitere Entwicklung der Bike-Region bedarf es zunächst der Bildung einer zentralen Steuerungseinheit, welche die Umsetzung der weiteren Entwicklungsschritte zur Etablierung der Bike-Region sicher stellt, alle gemeinsamen Aufgaben der Bike-Region organisiert und die Arbeit der einzelnen Akteure koordiniert.

Bei vergleichbaren touristischen Projekten, bei denen eine große Zahl unterschiedlicher Akteure involviert sind, hat sich die Einrichtung eines Projektbüros etabliert. Dort laufen sämtliche Aktivitäten zusammen, hier gibt es Ansprechpartner für die beteiligten Gebietskörperschaften, Behörden, Tourismuswirtschaft usw.

Projektträger des Büros ist der Verein Regionalentwicklung Hunsrück-Hochwald mit Sitz in der Nationalparkstadt Birkenfeld. Hier gilt es, die vom Verein aufgebauten Verwaltungsstrukturen, Kontakte und das Know-How zu nutzen, weshalb das neue Projektbüro auch an die Geschäftsstelle des Vereins angegliedert werden sollte. Damit ergeben sich auch Einsparpotenziale bzgl. Verwaltungs- und Personalaufwand.

Das umfangreiche Aufgabenspektrum erfordert eine angemessene Personalausstattung des Projektbüros. Die anspruchsvolle Stelle der Büroleitung sollte dabei durch eine Vollzeitfachkraft mit abgeschlossenem Studium in den Bereichen Tourismus, Regionalmanagement, Geografie oder Betriebswirtschaftslehre bzw. einer vergleichbaren Ausbildung und Berufserfahrung besetzt werden.

Gerade in der Anfangszeit der Gründung der Bike-Region besteht ein höherer Arbeitsaufwand, der durch eine Vollzeitkraft alleine nicht zu bewältigen ist. Hierbei sollte geprüft werden, ob weitere Fachkräfte (befristet) beschäftigt werden können.

Ergänzend dazu wird die Gründung von thematischen Arbeitskreisen (z.B. Streckenentwicklung und Unterhaltung, Marketing) empfohlen, in denen Experten aus der Region Fachfragen bearbeiten und das Projektbüro beraten.

i Projektbüro Bike-Region Hunsrück-Hochwald

- Standort:
  - Angliederung an Geschäftsstelle Regionalentwicklung Hunsrück-Hochwald e.V. in Birkenfeld
  - dadurch Nutzung der Nähe zur Schnittstelle für die Entwicklung der Region, gemeinsames Sekretariat
- Personal:
  - mindestens eine Vollzeitfachkraft mit abgeschlossenem Studium/vergleichbarer Ausbildung in dem aufgabenrelevanten Bereich (Tourismus, Regionalmanagement, BWL) und Berufserfahrung, Erfahrung im Segment Radtourismus
  - je nach Aufwand zusätzliche Fachkräfte, Sekretariat (Prüfung: gemeinsames s.o.)
- Aufgaben:
  - Management und Tagesgeschäft der Bike-Region
  - Organisation und Durchführung der gemeinsamen Aufgaben; ggf. inhaltliche und fachliche Unterstützung durch Arbeitsgruppen
  - Koordination der Aufgaben in anderer Zuständigkeit, Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren
- Kosten:
  - Löhne (Arbeitgeberbrutto) ca.: 56.200 € p.a. Vollzeitfachkraft (TVÖD E10 Stufe 2), 43.200 € p.a. Sekretariat (TVÖD E6 Stufe 2)
  - Marketing ca.: 100.000 € p.a.
  - Büro/Miete/EDV/Sonstiges: 30.000 € p.a.
- Finanzierung von Personal und Budget Projektbüro:
  - Beiträge einzelne Kommunen
  - Beitragshöhe Kommunen abhängig von: Anzahl u. Länge Radwege
  - Förderung Land/EU
  - freiwillige Beiträge Tourismuswirtschaft, Sponsoring, Spenden
  - Einnahmen eigenwirtschaftliches Handeln Projektbüro (z.B. Anzeigenerlöse Webplattform)

Für die Arbeit des Projektbüros ist ein jährlicher Budgetplan aufzustellen, der die geplanten Aufwendungen und Erträge in den einzelnen Aufgabenbereichen auflistet.

Die an der Bike-Region beteiligten Kommunen finanzieren dabei anteilig die Arbeit des Projektbüros. Hierbei ist ein fairer Beitragsschlüssel zu entwickeln. So sollte sich die Beitragshöhe u.a. nach Anzahl und Länge bestehender Radwege/Bikestrecken in der betreffenden Kommune richten.

Zur Reduzierung der kommunalen Beitragslast sollten weitere Finanzierungsquellen erschlossen werden, darunter Fördermittel, freiwillige Beiträge der Tourismuswirtschaft oder auch durch eigenwirtschaftliches Handeln des Projektbüros generierte Einnahmen.

Streckenplanung und -bau

Der größte Erfolgsgarant der Bike-Region Hunsrück-Hochwald wird die Qualität der Radwegenetze sein. Bei Streckenplanung, Bau und Unterhaltung stehen hierbei große Herausforderungen an und es muss mit höheren Investitionen gerechnet werden. Der Grundsatz lautet in allen Belangen „Qualität vor Quantität" und es kann daher nicht ausschließlich auf eine Bottom-up Strategie gesetzt werden. Die Einbindung externer Spezialisten wird in allen Bereichen der Umsetzung empfohlen.

Bei den Mountainbike-Schleifen ist es unabdingbar, auf das Erfolgsrezept Trailcenter zu setzen. Trailcenter können in den einzelnen Kommunen oder in der Zusammenarbeit mehrerer Kommunen untereinander entwickelt werden. Die Trailcenter werden im äußeren Ring in Form einer „Acht" angelegt. Auf diese Weise wird dem Besucher ermöglicht, sich je nach Fitnesslevel seine Tour in unterschiedliche Distanzen aufzuteilen oder sogar verschiedene „Achten" miteinander zu kombinieren. Eine „Acht" darf in Gänze eine Gesamtlänge von 40 Kilometern nicht überschreiten. Von der Hauptroute, dem äußeren Ring in Form einer „Acht", müssen dann einzelne Streckenabschnitte und vor allem Trailabfahrten in verschiedenen Schwierigkeitsgraden über kürzere bis mittlere Distanzen abgezweigt werden. So wird die „Acht" breitentauglicher und zudem von der Qualität deutlich aufgewertet. Der Trailanteil wird, besonders im Hinblick auf eine Zertifizierung so hoch wie möglich gewählt. Straßen sowie breite Forstwege dürfen höchstens als Verbindungsetappen zwischen den Trails und bei Anstiegen genutzt werden. Der hohe Trailanteil bildet den Charakter eines Trailcenters aus.

Die unterschiedlichen Streckenabschnitte können nach internationalem Standard klassifiziert und farblich gesondert ausgeschildert werden. Dies ermöglicht dem Nutzer Entwicklungsmöglichkeiten im fahrtechnischen Bereich und dem Fitnesslevel. Dabei bietet die Streckenvielfalt eine Abwechslung, welche dauerhaft die Frequentierung der Nutzer erhöhen wird. Die Besucher der Bike-Region können, in der Verbindung von transparenter Klassifizierung über Fitnesslevel und Fahrkönnen, ihre Tour letztendlich selbst definieren. Auf diese Weise wird eine Breitensporttauglichkeit im Rahmen der Streckenführung gelingen. Neben naturnahen Trails können die Bike-Schleifen auch mit sogenannten Northshores (Holzelementen) und mechanisch angelegten Teilstücken mit Bikepark-Charakter aufgewertet werden.

Die Streckenentwicklung der einzelnen Trailcenter erfolgt in einem mehrstufigen Verfahren. Die Initiative für die Entwicklung neuer Strecken muss dabei aus der Standortgemeinde hervorgehen. Eine lokale Aktionsgruppe aus ortsansässigen Mountainbikern oder anderen Initiativen wird, in Abstimmung mit der Gemeinde, dem Projektbüro Vorschläge für das Trailcenter unterbreiten. Hierbei werden im Rahmen von Projektskizzen Streckenführungen eingereicht und Zielgruppen dieser Routenführungen definiert (Cross Country, Enduro, All-Mountain, E-Bike, Familien). Die Projektskizze muss darüber hinaus auch eine grundlegende Konflikteinschätzung sowie eine Voranfrage der Eigentumsverhältnisse beinhalten.

Diese Projektskizze wird durch eine (noch zu gründende) Expertengruppe der Bike-Region (z.B. Arbeitskreis Streckenentwicklung) hinsichtlich Konformität mit An-

Eine neue Bike-Schleife entsteht!

Projektskizze Bike-Schleife
(Lokale Bikegruppe in Abstimmung mit Kommune)

Benennung lokaler Ansprechpartner
Projektidee
Zielgruppen
Streckenkonzept
Konflikteinschätzung
Voranfrage Grundbesitzer

▼

Prüfung Projektskizze
(Expertengruppe Bike-Region)

Übereinstimmung mit Angeboten und Zielgruppen Bike-Region
Einbindung ins Radwegenetz (Vernetzungsmöglichkeiten)
Fördermöglichkeiten
landespflegerische Grobprüfung
Anpassungserfordernisse Projektskizze

▼

Detailkonzept
(Gemeinde, Unterstützung Bike-Region und ggf. Planungsbüro)

Flurstücksgenaue Erfassung Wegestrecke und -eigenschaften, Beschilderungsplan GIS
Gestattungs- und Betreuungsverträge
Stellungnahmen (Fach-)behörden, Tourismusorganisationen, Interessenverbände
ggf. Anpassungen Detailkonzept
Förderanträge
Gemeinsame Ausschreibung Bauleistungen/Beschilderung

▼

Umsetzung

Bauausführung ((Trail-)baufirmen, freiwillige Helfer)
Wegebeschilderung (Fachfirma)
Kommunikation, Vermarktung (Projektbüro Bike-Region)
Streckenunterhaltung und -pflege (Projektbüro, Kommune, freiwillige Helfer)

Foto: ecoparc-concepts

geboten und Zielgruppen der Bike-Region, sowie Fördermöglichkeiten überprüft. Auch externe Spezialisten sollten in dieser Phase der Streckenentwicklung bei Bedarf zur Beratung hinzugezogen werden. Ein zentraler Punkt der Prüfung ist zudem die Einbindung in das Radwegenetz der Bike-Region und die Verknüpfung mit benachbarten Mountainbike-Schleifen. Zudem erfolgt eine landespflegerische Grobprüfung. Daraus resultieren Anforderungsprofile zur Konkretisierung der Projektskizze welche im Anschluss durch die Aktionsgruppe detaillierter ausgearbeitet und daraufhin erneut der Expertengruppe vorgelegt werden.

Daraufhin kann das Detailkonzept durch die Gemeinde mit Unterstützung des Projektbüros der Bike-Region, bzw. zusätzlich gegebenenfalls durch ein beauftragtes Planungsbüro, ausgearbeitet werden. Bei der Ausarbeitung des Feinkonzeptes wird die Strecke samt ihrer Wegeeigenschaften und Zuordnung zu Grundstückseigentürmern flurstücksgenau in einem Geoinformationssystem erfasst und die digitale Beschilderungsplanung durchgeführt, Gestattungsverträge (Vorlage Bike-Region) zwischen Gemeinde und Grundbesitzern sowie Betreuungsverträge zwischen Gemeinde und lokalem Verein/Gruppe werden vorbereitet, Stellungnahmen von Fachbehörden (Naturschutz, Forst), Tourismusorganisationen und Interessensverbänden eingenommen. Es folgen letztmalige Anpassungen am Detailkonzept. Anschließend werden Förderanträge gestellt sowie Bau- und Beschilderungsleistungen ausgeschrieben.

Sobald die Finanzierungen und Genehmigungen erfolgreich sind, kann die Umsetzung der Trailcenter beginnen. Professionelle Trailbaufirmen werden nun in Kooperation mit Helfern der lokalen Aktionsgruppen mit ihrer Arbeit beginnen. Die Beschilderung sollte übrigens im Zuge dieser baulichen Umsetzung im besten Falle mit erfolgen. Bei der Beschilderung müssen die geförderten Bike-Schleifen die Vorgaben und Prozessabläufe der HBR beachten.

Im Segment Rennrad sollten von lokalen Aktionsgruppen Routenvorschläge eingereicht und in der übergeordneten Expertengruppe in Zusammenarbeit miteinander vernetzt werden. Im Segment der Freizeitradwege sind die Vorgaben und Prozessabläufe der HBR zu befolgen.

Streckenunterhaltung

Bei der Streckenunterhaltung gibt es im Bereich der Freizeitradwege in Rheinland-Pfalz bereits ein etabliertes System. Der Landesbetrieb Mobilität lässt durch entsprechende Spezialisten die Wege, für die er entsprechende Zuständigkeiten besitzt, ein- bis zweimal pro Jahr befahren. Hierbei wird hauptsächlich die Beschaffenheit von Strecken und deren Beschilderung überprüft. Die Eigentümer der Wege sind dann dazu verpflichtet, entsprechende Mängel zu beheben. Am Beispiel klassifizierter Straßen sind hierfür die Straßenmeistereien des LBM zuständig.

Ein analoges System sollte auch auf die Rennradwege ausgeweitet werden. Die Nutzer können hier in die Meldung von Mängeln, wie beispielsweise einer fehlenden Beschilderung, mit eingebunden werden, indem QR-Codes auf den Pfosten der Beschilderung angebracht und in ein Smartphone-Meldesystem implementiert werden.

Im Segment Mountainbike muss die Bike-Region ein neues System hinsichtlich Streckenunterhaltung und -pflege aufbauen. Im Projektbüro sollte ein zentrales Streckenmonitoring unterhalten werden, in dem für alle Mountainbike-Strecken Mängel bzgl. Wegebeschaffenheit und Beschilderung, Durchführung von Befahrungen, Kontrollen und Wartungsarbeiten dokumentiert sind. Hier gilt es, sinnvolle Möglichkeiten eines Streckenmonitorings zu entwickeln. Selbstverständlich müssen regelmäßige Befahrungen und Kontrollen stattfinden, welche zum Einen die Qualität der Strecken und zum Anderen die Verkehrssicherheit in den Trailcentern überprüfen. Streckenpatenschaften sollten an Mitglieder in den einzelnen Aktionsgruppen der Trailcenter im Rahmen des Bottom-Up delegiert werden, um so eine grundlegende Kontrolle oder sogar eine kurzfristige Beseitigung von Mängeln gewährleisten zu können. Die lokalen Mountainbiker frequentieren ihre eigenen Wege ohnehin am

Foto: ecoparc-concepts

intensivsten und können so im Rahmen der Streckenpatenschaften einen sinnvollen Beitrag leisten.

Darüber hinaus sollte auch ein Meldesystem per App für Smartphones etabliert werden. Hier macht es am meisten Sinn, das Onlineportal der Bike-Region zu nutzen und dort im Rahmen der Routenplanungen neben Gamification auch Maintenance-Funktionen anzubieten. Diese werden über die Standortfunktion des mobilen Gerätes nutzbar gemacht. Der Nutzer kann hier beispielsweise umgefallene Bäume oder beschädigte Streckenabschnitte über das Meldeportal des Projektbüros anzeigen lassen. Dieses sammelt die Mängel und leitet es entsprechend an die zuständigen Kommunen weiter. Diese führen dann die Arbeiten mit ihren Bauhöfen selbst aus, schreiben (gemeinsam) Wartungsarbeiten an entsprechende Fachfirmen aus oder delegieren die Aufgaben an die lokalen Aktionsgruppen der Biker.

Wie bei der Planung und der Umsetzung der Strecken müssen auch bei der Streckenpflege die Akteure Hand in Hand arbeiten. Das Bottom-up bietet in Zusammenarbeit mit den kommunalen Projektträgern eine gewisse Wartungsgrundlage. Für alle anderen Arbeiten können externe Spezialisten und Fachfirmen eingebunden werden. Aus dieser Kombination entsteht dann eine langfristig nachhaltige Betreuung der Bike-Region Hunsrück-Hochwald.

Für die Finanzierung von Wartungsarbeiten, sowie der dauerhaft qualitativen Aufwertung von Strecken und Trailcentern muss das Onlineportal über die App zudem noch um eine weitere sinnvolle Lösung ergänzt werden. Ähnlich wie beim bekannten „Wandercent" muss auch im Bereich Mountainbike ein ähnliches Konzept angeboten werden. Mountainbikern in anderen Regionen nehmen solche Angebote in der Regel sehr gut an und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur perfekten Wartung und der stetigen Weiterentwicklung von Trailcentern. Gut umgesetzten und gewarteten Strecken lässt der Besucher in der Regel gerne eine Spende da und hilft somit bei dem Erhalt einer dauerhaft hohen Qualität. Die Donate-Option muss daher direkt im Rahmen der App in Verbindung mit Maintenance und Gamification angeboten werden.

Qualität und Zertifizierung Rad- und Bike-Strecken, Infrastruktur

Qualität ist bei der Entwicklung touristischer Bike-Regionen das zentrale Element und muss von einer Destination in allen Bereichen sprichwörtlich gelebt werden. Ein hoher Qualitätsanspruch sollte sich durch alle Elemente wie ein roter Faden ziehen. Dies betrifft selbstverständlich die konzeptionelle und bauliche Umsetzung der Radwegenetze, aber auch deren schlüssige Beschilderung im Besonderen.

Wandercent als Beispiel für Nutzerbeiträge; Quelle: wander-cent.de

Der Anspruch sollte aber gleichermaßen auch in der Gastronomie und Beherbergung, sowie in weiteren Angeboten wie Bikeshops und Tourenführungen durch das Gesamtprojekt stark erkennbar sein. Gute Radwegenetze in Verbindung mit einem erstklassigen Beherbergungsangebot, sympathischen Gastronomiebetrieben und Tourenführern machen den Besucher vom Einmalgast zum Dauerbesucher. Hier gilt es, das Umfeld entsprechend zu sensibilisieren.

Um eben diese Qualität zu steuern, bedarf es entsprechender Zertifizierungen in den unterschiedlichsten Bereichen und Aufgabenfeldern. Hier nimmt das Projektbüro eine entscheidende Rolle ein. Das Projektbüro muss entsprechende Zertifizierungsrichtlinien recherchieren und festlegen. Gegebenenfalls müssen sogar eigene Richtlinien in Zusammenarbeit mit externen Spezialisten erarbeitet und definiert werden. Auf dieser Basis gilt es dann, die Kommunen und Betriebe der Bike-Region bei der Umsetzung der einzelnen Aufgabenfelder zu betreuen. Nur die Radwegenetze und Betriebe, welche die Kriterien erfüllen und auf lange Sicht einhalten, dürfen sich unter dem Logo der Dachmarke Bike-Region Hunsrück-Hochwald vermarkten. Ein entsprechendes Monitoring des Projektbüros ist hierbei im laufenden Betrieb vorausgesetzt.

Besonders zum Kernthema der Bike-Region - dem Mountainbiken – gibt es noch keine ganzheitlich etablierten Zertifizierungsformen. Hier müssen die Zertifizierungskriterien gemeinsam mit Experten definiert und dabei eine Eigenzertifizierung für die Dachmarke der Bike-Region angestrebt werden. Die Deutsche Initiative Mountainbike (DIMB) könnte ein möglicher Zertifizierungspartner des Projektbüros sein, allerdings nur insofern eine Eigenzertifizierung nicht infrage kommt. Im touristischen Bereich sind diese Zertifizierungen der DIMB nicht aussagekräftig und anziehend genug.

Wenn es um eine konkrete Zertifizierung für Bike-Regionen geht, so könnte man beispielsweise auf die „Approved Bike Areas" von Bike Holidays als Qualitätssiegel zurückgreifen. Oder sich zumindest bei der Eigenzertifizierung an vergleichbaren Richtlinien orientieren. Auf diese Weise wäre es möglich, mit den starken und durch Bike Holidays zertifizierten Regionen in den Alpen, auf dem sich aktuell sehr schnell entwickelnden Markt der Destinationen, mitzuspielen. Zumal die Topografie und Landschaft der Nationalparkregion durchaus im Wettkampf der großen Destinationen mithalten kann. Dies beweisen Erfolgsprojekte wie die 7 Stanes Bike-Region in Schottland. Hier muss man sich bei den vorhandenen Qualitätsansprüchen des Premiumprojekts Bike-Region Hunsrück-Hochwald an bestehenden Erfolgsstorys messen lassen.

Mountainbikerundwege, Trailparks und Bikeparks, aber auch Rennrad- sowie Normalradrouten, müssen also hoch angelegten Standards entsprechen und sollten diese wenn möglich sogar übertreffen. Gegebenenfalls sind sogar Unterkategorien denkbar, um dem Gast eine Orientierung bezüglich qualitativer Angebote mit entsprechenden Entscheidungsmöglichkeiten zu bieten. Schon bei der Entwicklung der Radwegenetze muss also höchsten Wert auf die Einhaltung der späteren Zertifizierungsrichtlinien gelegt werden. Dies erfolgt dann immer entsprechend dem einzelnen Radsegment. Der höchste Umfang wird hier beim Kernthema Mountainbike liegen. Die Trailanteile der einzelnen Schleifen müssen hoch angesetzt werden und die Beschilderung muss dazu schlüssig sein. Rennrad- und Normalradrouten müssen an zentralen Wegpunkten laut HBR beschildert werden.

i Relevante bestehende Zertifizierungen

- Region: Approved Bike Areas (Tour & Trail, Enduro & Parks, Easy & Family), ADFC Mountainbike-Region, ADFC-RadReise-Region
- Gastgeber: Bett+Bike Sport, Bett+Bike, ServiceQualität Deutschland, Pedelec Willkommen Initiative (Saarland)

Mögliche Qualitätskriterien Rad- und Bikestrecken Bike-Region Hunsrück-Hochwald

Art	Ebene	Bezeichnung	Erläuterung
MTB	Rheinland-Pfalz	Mindestkriterien MTB-Parks, -strecken, -beschilderung nach HBR	Voraussetzung für Förderung nach VV Förderung touristische Infrastruktur und Marketing 21.12.2015
	Sonstige	DIMB: Kriterien für die Zertifizierung von Touren, Trailtouren und Flowtrails	Fachliche Zertifizierung, aber im touristischen Bereich als Siegel vergleichbar mit dem Premiumwandern zu wenig bekannt
	Sonstige	Naturpark Südschwarzwald: Mountainbike-Handbuch	Detaillierte Qualitätskriterien für Streckenführung und Beschilderung
Freizeitradwege	Rheinland-Pfalz	Mindestkriterien touristisch bedeutende Radwege nach HBR	Voraussetzung für Förderung nach VV Förderung touristische Infrastruktur und Marketing 21.12.2015
	Saarland	Qualitätskriterien aus SaarRadland - Das touristische Radwegenetz des Saarlandes. Ein Leitfaden für Landkreise und Kommunen	Qualitätskriterien für Planung, Bau, Beschilderung, Rastplätze und Unterhaltung von Radwanderwegen im Saarland
	Sonstige	ADFC Qualitätsradroute	Qualitätsstandards für Radfernwege (mind. 100 km Länge)
Rennrad	Keine offiziellen Qualitätskriterien von Seiten der Länder Rheinland-Pfalz oder Saarland bekannt		

In allen Fällen sollten GPS-Tracks im Rahmen des Onlineportals der Bike-Region angeboten werden.

Zertifizierungswillige Unterkünfte und Gastronomiebetriebe müssen in den Streckenverlauf integriert und mit entsprechenden Servicestationen ausgestattet werden. Partnerbetriebe wie Bikeshops und Tourenveranstalter sollten sich ebenfalls einer Zertifizierung stellen müssen. Verleihräder müssen ordentlich gewartet und Tourenangebote von Führern sicher durchgeführt werden. Des Weiteren sollten für die E-Biker auch entsprechende Lademöglichkeiten sichtbar zur Verfügung gestellt werden.

Die Servicekette zwischen Bike-Region Hunsrück-Hochwald, den Kommunen und Partnerbetrieben kann somit sinnvoll geschlossen werden. Eine aussagekräftige und professionelle Zertifizierung garantiert, dass der Besucher vom Anfang bis zum Ende seiner Reise ein unvergessliches Erlebnis hat und als Stammgast wieder zurückkehrt. Dies ist eine große Herausforderung, aber gleichermaßen auch ein einzigartiger Erfolgsgarant, da Ausreißer im negativen Sinne konkret ausgeschlossen werden.

Fördermöglichkeiten Bike-Region Hunsrück-Hochwald (öffentlich getragener Bereich)

	Rechtsgrundlage	Auswahl Fördergegenstände	Auswahl Fördervoraussetzungen	Förderumfang
Rheinland-Pfalz	VV Förderung touristische Infrastruktur und Marketing 21.12.2015	• Errichtung und Erweiterung von öffentlichen Basiseinrichtungen der touristischen Infrastruktur: • u.a. Beschilderung, Markierung, Möblierung touristisch bedeutsame Radwege • Touristinformationen/ Besucherzentren	• Nachweis Einklang Tourismusstrategie RLP • Mindestkriterien zur Förderung von Mountainbike-Parks und MTB-Strecken in Rheinland-Pfalz (HBR/LBM) • Mindestkriterien zur Förderung von touristisch bedeutenden Radwegen in Rheinland-Pfalz (HBR/LBM)	• Förderfähige Ausgaben müssen mindestens 27.000 € (Radwegebeschilderung/Möblierung) bzw. 50.000 € betragen; • dürfen 5 Mio. € nicht übersteigen; Zuwendung bis 75 % bzw. 85 % der förderfähigen Ausgaben
	ELER-Entwicklungsprogramm „Umweltmaßnahmen, Ländliche Entwicklung,Landwirtschaft, Ernährung" vom 29.12.2016 (EPLR EULLE)	Auswahl Vorhaben durch LAG Erbeskopf, Übereinstimmung mit lokaler integrierter ländlicher Entwicklungskonzeption (hier: Handlungsfeld Tourismus), spezielle Auswahlkriterien		• bei öffentlichen Zuwendungsempfängern Grundförderung 60 %, Premiumförderung 75 %; • bei LAG-Vorhaben Grundförderung 65 %, Premiumförderung 75 %
		Auswahl Vorhaben durch LAG Hunsrück, Übereinstimmung mit lokaler integrierter ländlicher Entwicklungskonzeption (hier: Handlungsfeld überörtliche Kooperationen stärken), spezielle Auswahlkriterien		• bei öffentlichen Zuwendungsempfängern Grundförderung 50 %, Premiumförderung 60 %; • LAG-Vorhaben Grundförderung 75%, Premiumförderung 90 %
Saarland	Richtlinie für die Förderung der öffentlichen touristischen Infrastruktureinrichtungen im Saarland vom 14.02.2016	• touristische Geländeerschließung • Errichtung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen des Tourismus	• Nachweis Einklang Tourismuskonzept Saarland • Nachweis Zertifikat Stufe I ServiceQualität Dtl. • Planungs-, bau- und umweltrechtliche Voraussetzungen liegen vor	• Zuwendung bis zu 70 % der zuwendungsfähigen Ausgaben • Bauvorhaben mit zuwendungsfähigen Ausgaben von weniger als 100.000 € werden in der Regel nicht gefördert
	Richtlinie zur Förderung regionaler Klimaschutzprojekte und der Elektro-Fahrrad-Mobilität im Saarland vom 15.03.2017	• Ebikes, -abstellanlagen, -ladestationen • innovative Projekte im Bereich E-Mobilität im Zusammenhang mit touristischer Erschließung von Standorten im Saarland	Vorhaben im Saarland	• EBikes 50 %, max. 1.000 / 1.500 € • Abstellanlagen mit Ladeeinrichtung bis zu 80 %, max. 50.000 € • Ladeeinrichtung bis zu 80 %, max. 30.000 € • innovative Projekte max. 80 %, 50.000 €
	Richtlinie zur Förderung des LEADER - Ansatzes im Saarland vom 10.02.2015	Auswahl Vorhaben durch LAG KuLanl, Übereinstimmung mit lokaler Entwicklungsstrategie der LAG, hier: z.B. Querschnittsaufgabe Zusammenarbeit in Nationalparkregion		

Förderung

Ohne die Akquise öffentlicher Fördermittel werden die beteiligten Gebietskörperschaften den Aufbau der für die Bike-Region notwendigen Infrastruktur nicht stemmen können.

Zu den grundsätzlich förderfähigen Maßnahmen gehören neben dem Bau oder der Ertüchtigung sowie der Beschilderung (Wegweisung, Infotafeln) von Radwegen und Mountainbikestrecken auch andere bikebezogene (z.B. Abstellanlagen) oder übergeordnete touristische Infrastruktur.

Die Fördermittelakquise ist daher ein wichtiges Element der Finanzierung der Bike-Region und soll v.a. durch das Projektbüro betreut werden.

Das Projektbüro berät die beteiligten Kommunen z.B. bei der Entwicklung von neuen Bike-Schleifen zu den Fördermöglichkeiten und leistet Hilfe bei der Antragstellung. Um hier kompetente Beratung liefern zu können, muss das Projektbüro enge Kontakte zu den Fördergebern pflegen und sich regelmäßig hinsichtlich Förderkriterien fortbilden. Angesichts der länderüberschreitenden Zusammenarbeit und den unterschiedlichen Förderprogrammen ist ein umfangreiches Know-How entscheidend.

Die Kommunen sollten bei allen Projekten im Vorfeld detaillierter Planungen frühzeitig Kontakt zum Projektbüro aufnehmen und sich über Fördermöglichkeiten informieren. Denn die Fördervoraussetzungen haben meist direkten Einfluss auf den weiteren Prozess sowie die Ausgestaltung des Projektes (z.B. HBR-Kriterien).

Im Zuge des angestrebten hohen Qualitätsniveaus sollte das Projektbüro in Zusammenarbeit mit den Fördergebern darauf Wert legen, dass nur solche Projekte eine umfangreiche Förderung erhalten, welche die von der Bike-Region definierten Qualitätsstandards einhalten.

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Neben der Qualität des eigentlichen Radangebotes kommt der Vermarktung eine enorm wichtige Rolle zu, die über Erfolg oder Misserfolg des Projekts entscheidet. Die Biker in den verschiedenen Zielgruppen der Bike-Region sind enorm anspruchsvoll und machen ihre Reisebereitschaft in eine Region in der Regel an zentralen Schlüsselthemen wie Streckenqualität, Naturerlebnis, Landschaft und Gastfreundschaft fest. Wenn also die Herausforderung gelingt, ein einzigartiges Premiumprojekt Bike-Region Hunsrück-Hochwald durch entsprechende Alleinstellungsmerkmale umzusetzen, so müssen diese in der Vermarktung auch entsprechend herausgestellt werden.

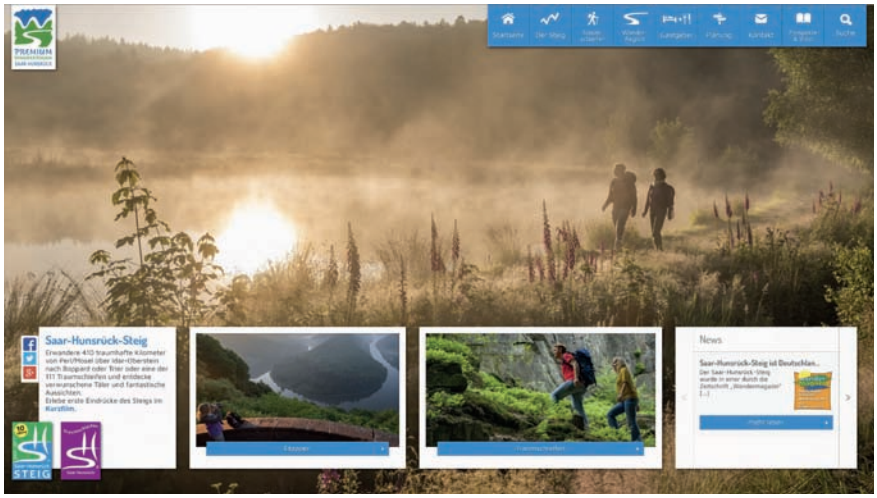
Grundlegend ist hierbei die Vermarktung unter einer Dachmarke. Dies gilt zum einen für die Vermarktung der Bike-Region an sich, sowie ihre einzelnen Angebote - die Bike-Schleifen und Radwegenetze - selbst. Gleichermaßen muss aber die Verbindung unter einem Corporate Design mit einem Leuchtturmprojekt wie dem Bikepark Idarkopf, als zentraler Anlaufpunkt der Besucher, gelingen.

Das Erscheinungsbild der gesamten Bike-Region sollte also einheitlich sein und sich in einer klaren Corporate Design Strategie wiederfinden. Die Markenentwicklung muss zum Einen modern, naturnah und zielgruppenkonform sein, zum Anderen aber auch eine starke Identifikation von Einheimischen und Besuchern mit dem Projekt gleichermaßen abbilden. Ein hoher Wiedererkennungswert des Logos vorausgesetzt. Beispiele gibt es hierfür bereits in anderen Erfolgsregionen wie den 7 Stanes in Schottland, der Bike-Republic in Sölden oder, auf das Wandern bezogen, dem Saar-Hunsrück-Steig.

Die Marke findet sich dann später in der Beschilderung und Touristinformation wieder, wird aber auch in der Vermarktung im Bereich Sozialen Medien, Print und Web einen starken Platz einnehmen. Letztlich soll die Dachmarke später in der Öffentlichkeit als eigener Qualitätsstandard erkannt und langfristig wahrgenommen werden. Dies gelingt im Zusammenspiel von Streckenqualität, Gastfreundlichkeit und deren klarer Vermarktung im einheitlichen Außenmarketing.

Beim Medieneinsatz der Dachmarke muss eine klare Fokussierung auf Kernthemen, Zielgruppen und Alleinstellungsmerkmale das Ziel sein. Erfolgversprechend ist dies besonders dann, wenn es konsequent auf Basis fundierter Szenekenntnisse erfolgt.

Dies ermöglicht einerseits eine Abgrenzung zu den Tourismusorganisationen durch



Internetauftritt Saar-Hunsrück-Steig; Quelle: Screenhot www.saar-hunsrueck-steig.de, Abruf: 22.09.2017

Vertiefung von Kernthemen, bietet andererseits aber die Möglichkeit, Konkurrenzsituationen mit den Touristikern klar auszuschließen und dabei sinnvolle Synergien zu schaffen. Im laufenden Betrieb können hierfür beispielsweise Arbeitskreise zwischen Projektbüro und Touristikern eingerichtet werden, um Vermarktungspotenziale und Synergien sinnvoll auszunutzen.

In der Praxis muss ein hoher Fokus des Projektbüros auf den Sozialen Medien liegen. Hier sogar besonders auf den Portalen Instagram und YouTube, aber auch im Bereich Facebook. Content Management nimmt hier einen großen Teil der Arbeitszeit ein. Es sollten regelmäßig Vlogs (Blog in Videoform) auf YouTube erscheinen und diese wiederum stark über Instagram und Facebook mit kurzen Videoclips, sowie Bildern geteasert werden. Dies kann das Projektbüro in diesem Maße mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht leisten und man wird sich professionelle Hilfe von Zielgruppenexperten leisten müssen.

Im Web sollte ein Internetauftritt realisiert werden, welcher dem Auftritt des Saar-Hunsrück-Steiges gleicht. Gegebenenfalls kann hier auf bestehende Skripte zugegriffen werden. So können Kosten gespart und weitere Synergieeffekte im Rahmen eines ganzheitlich erscheinenden Außenmarketings der Nationalparkregion gefördert werden. Bestehende Skripte können durch sinnvolle Aufwertungen im Bereich von Kartenfunktionen und Apps optimiert werden. Beispielsweise sollte man in der App Gamification-Lösungen anbieten. Diese Form der Digitalisierung in Echtzeit bietet eine spielerische oder wettkampforientierte Nutzung der Radstrecken über das Endgerät (Smartphone) des Nutzers. Bei den sportlich orientierten Themen

Internetauftritt Bike Republic Sölden; Quelle: Screenshot bikerepublic.soelden.com, Abruf: 22.09.2017

Mountainbike und Rennrad kann sich dies durch Wettkampfmodi wiederfinden, in den Bereichen Genussradeln in Form von Quiz, Rätseln und Umweltbildungsansätzen. Beide Ansätze, aber besonders der Wettkampfmodus, werden die Frequentierung der Bike-Region durch entsprechende Anreize stark fördern. Aber auch Maintenance- und Donate-Funktionen, als Beiträge der Nutzer für Streckenpflege und -ausbau, müssen Teil dieses Onlineportals sein.

Bei dem Thema Print kann man sich ebenfalls an der Strategie des Projektbüros Saar-Hunsrück-Steig orientieren, muss die Prioritäten aber in Richtung der Sozialen Medien zielgruppenkonform verschieben und sich hierbei eben professioneller Unterstützung bedienen.

Im Bereich der Fachpresse können zudem Medienpartnerschaften frühzeitig geschlossen werden, um die Szene spezifisch über das Projekt zu informieren. Alle Vermarktungsportale sollten zudem entsprechende Hinweise auf Gastronomie und Beherbergung enthalten. Dies kann im Sinne der Projektfinanzierung zusätzlich vermarktet werden.

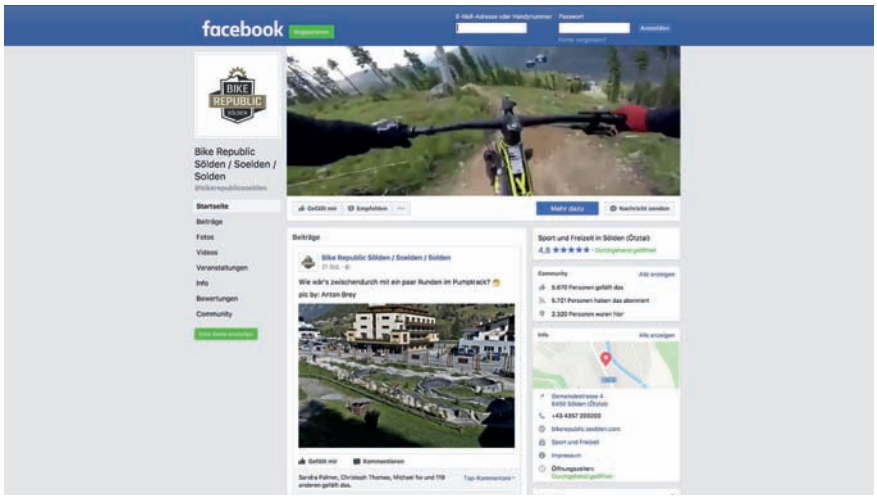
Bottom-up

Bottom-up ist ebenfalls ein zentraler Schlüsselfaktor für die erfolgreiche und nachhaltige Umsetzung der Bike-Region Hunsrück-Hochwald. Darüber hinaus aber noch viel mehr für ihren langfristigen Erfolg. Die Einbindung lokaler Interessengruppen schafft Akzeptanz und fördert die Identifikation mit dem Gesamtprojekt. Sie ermöglicht dadurch eine transparente Entwicklung der Radwegenetze und sichert deren Betriebsführung mit ab.

Zu den Akteuren des Bottom-up Ansatzes gehören folgende Zielgruppen:

- lokale Mountainbiker, Radfahrer und Radsportler im Allgemeinen
- Sport- und Fördervereine
- Stakeholder (Jagd, Forst, Naturschutz, Wanderer)
- Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe
- Touren-Veranstalter
- Bikeshops

Bei den Streckenführungen im Thema Mountainbike können lokale Akteure im Rahmen von Arbeitskreisen mit eingebunden werden und bei der Erstellung sowie der Weiterentwicklung von Routenvorschlägen mitwirken. Beim Bau ist ein Engagement dieser lokalen Arbeitsgruppen zudem ein ernst zu nehmender wirtschaftlicher Faktor, wie am Beispiel des Bikeparks Nahbollenbach - ein bereits bestehender Teil der Bike-Region - deutlich wurde. Hier haben lokale Bikegruppen und Vereine mit Unterstützung einer professionellen Planungs- und Trailbaufirma, sowie der Unter-



Facebookauftritt Bike Republic Sölden; Quelle: Screenshot www.facebook.com/bikerepublicsoelden, Abruf:22.09.17

stützung lokaler Förderer und Sponsoren ein erstes erfolgreiches Pilotprojekt möglich gemacht.

Bei der späteren Instandhaltung und Pflege der zu schaffenden Angebote können im Rahmen von Streckenpatenschaften ebenfalls wichtige Wertschöpfungsketten generiert und dadurch Kosten gespart werden.

Auch die Vernetzung der lokalen Biker mit Bikegruppen in anderen Regionen kann zu einem Multiplikator werden, indem ein reger Erfahrungsaustausch stattfindet und dadurch auch regionsübergreifend eine Identifikation mit der Bike-Region Hunsrück-Hochwald zu generieren ist. Im Fokus liegen hierbei besonders die Bike-Regionen wie der Pfälzerwald und die Eifel.

In verschiedenen Kommunen der Bike-Region gibt es bereits bestehende Radsportvereine, aber auch weniger organisierte Interessensgruppen. Wichtig ist es hierbei, Vereine gezielt zu fördern oder Strukturen durch einen konkreten Identifikationsansatz mit dem Gesamtprojekt zu organisieren. Die langfristige Bindung im Rahmen eines ehrenamtlichen Engagements ist hierbei unersetzlich.

Die organisierten Interessengruppen aus den verschiedenen Kommunen sollten feste Ansprechpartner für die Koordination mit der Bike-Region bestimmen. Diese können dann in ihren kommunalen Bikegruppen das Gesamtbild der Bike-Region kommunizieren und in ihren Aktionsgruppen der einzelnen Bike-Schleifen umsetzen. Weiterhin können die einzelnen Aktionsgruppen Streckenpaten und Wegewarte in den jeweiligen kommunalen Bikegruppen bestimmen und darüber hinaus auch wertvolle Basisarbeit leisten. Bei dieser Basisarbeit sollte ein besonderer Fokus auf die jeweiligen Akteursgruppen vor Ort gelegt werden. Jäger, Förster, Naturschützer, Wanderer und andere Interessengruppen können in Informationskreisen bewusst eingebunden werden. Die einzelnen Arbeitsgruppen, welche hauptverantwortlich mit der Entwicklung der Bikeschleifen betraut sind, fungieren so gleichermaßen als Informationsorgan und binden die Bevölkerung, in einer engen Zusammenarbeit mit dem Projektbüro und den kommunalen Verwaltungen, in die Arbeit und den Fortschritt der Bike-Region mit ein. Ein reger Informationsaustausch ist hier das angestrebte Ziel.

Die Kommunikation ist in allen Bereichen des Bottom-ups ein enorm wichtiger Faktor. Die Vernetzung der Mountainbiker und Radsportler untereinander muss gelingen. Deren Kommunikation nach außen ist ein weiterer bedeutender Aspekt. Hier könnte man eine Internetplattform etablieren oder beispielsweise auf bestehende Foren wie das etablierte Portal IBC (www.mtb-news.de/forum) mit Sitz in Bad Kreuznach zurückgreifen. Dort können eigene Gruppen der Bike-Region mit Unterkategorien gegründet und zur Kommunikation genutzt werden. Als wichtige öffentliche Informationsorgane würden dann die in den Internetforen organisierten Mitgliederversammlungen der einzelnen Bikegruppen fungieren. Neben öffentlichen Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung könnten die vernetzten Bikegruppen auf einer Onlineplattform, oder gegebenenfalls sogar auf einer eigenen Homepage, über den aktuellen Stand der Entwicklung berichten. So können Barrieren gezielt abgebaut werden. Auch Soziale Netzwerke können für die Kommunikation sinnvoll genutzt werden.

Im Rahmen des Bottom-up-Ansatzes ist ein einheitliches Engagement in der gesamten Gebietskulisse alternativlos. Die Identifikation von Bikern mit der Bike-Region Hunsrück-Hochwald muss gelingen. Die Organisation der Bikegruppen sollte zudem nachhaltig strukturiert werden. Dies ist eine intensive und ernst zu nehmende politische Herausforderung. Initiativen müssen in verschiedenen Teilen der Bike-Region intensiv gefördert werden. Der hohe Qualitätsanspruch steht für dieses Premiumprodukt Bike-Region Hunsrück-Hochwald an oberster Stelle und ist daher durch entsprechende Fachfirmen und Spezialisten in den unterschiedlichsten Bereichen abzusichern. Das Projektbüro übernimmt hier eine steuernde Funktion.

Foto: ecoparc-concepts

Fazit und weiteres Vorgehen

Oberste Priorität beim weiteren Ausbau der Bike-Region Hunsrück-Hochwald hat neben der weiteren Umsetzung des Leuchtturmprojektes „Bike- und Naturerlebnispark Idarkopf" die schnellst mögliche Gründung und personelle Ausstattung eines Projektbüros, welches federführend die Organisation der Bike-Region übernehmen soll. Erst nach der Etablierung des Projektbüros als zentrale Managementstelle kann die eigentliche Arbeit der Bike-Region beginnen.

Die nächsten Schritte:

- Entscheidung der beteiligten Kommunen über Aktionsplan und Finanzierung Projektbüro
- Personalsuche und Aufbau Projektbüro
- Verbindliche Festlegung Organisationsstrukturen, Verfahrensabläufe, Qualitätsstandards
- Zertifizierungskonzept, Marketingkonzept beauftragen
- Erfolgreiche Durchführung des operativen Geschäfts durch Projektbüro

KERN PLAN

Herausgeber/Impressum: Kernplan GmbH · Dipl.-Ing. Hugo Kern · Dipl.-Ing. Sarah End
Kirchenstraße 12 · 66557 Illingen · Tel. 0 68 25 - 4 04 10 70 · www.kernplan.de · info@kernplan.de
Auftraggeber: Regionalentwicklung Hunsrück-Hochwald e.V. · Dr. M. Schneider · Schlossallee 11 · 55765 Birkenfeld
Bildnachweis: Kernplan GmbH, ecoparc-concepts
Rechte: Vervielfältigung, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Zustimmung der Kernplan GmbH