

Aufbau eines E-Bike Verleihsystems im Projektgebiet „E-Bike Paradies Harz – Braunschweiger Land – Ostfalen“

Projektarbeit im Studiengang Nachhaltiges Tourismusmanagement (M.A.)



**Hochschule
für nachhaltige Entwicklung
Eberswalde**



Autorin:	Anne Uhlig
Matrikelnummer:	19212584
Hochschule:	Hochschule für nachhaltige Entwicklung Eberswalde
Betreuung:	Louisa Wolf-Gorny
Praktikumsgeber:	absolutGPS, Christianstraße 1, 04105 Leipzig
Semester:	Wintersemester 2020/21 3. Fachsemester
Modul:	Projekt-Praktikum
Abgabe:	26.02.2021

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis	4
Zusammenfassung	5
1. Einleitung	7
2. Vorstellung des Praktikums	8
2.1 Der Praktikumsgeber absolutGPS.....	8
2.2 Tätigkeitsfeld	8
3. Vorstellung des Projekts	10
3.1 Projekthintergrund	10
3.2 Projektziele und Mehrwert.....	11
3.3 Methodik.....	11
3.4 Projektstruktur	12
4. Methodik	13
4.1 E-Bikes im Fahrradtourismus	13
4.1.1 Abgrenzung des E-Bike Begriffs.....	13
4.1.2 Entwicklung und Relevanz der E-Bikes im Fahrradtourismus	13
4.1.3 Trends und Entwicklungen im Fahrradtourismus	15
4.1.4 E-Bike Nutzung und touristische Zielgruppen	16
4.1.5 Nutzen und Ziele von E-Bikes für Destinationen	17
4.1.6 Exkurs: E-Bikes im Kontext von Nachhaltigkeit.....	18
4.2 Der touristische E-Bike Verleih.....	19
4.2.1 E-Bike Verleihmöglichkeiten	19
4.2.2 Anforderungen an die Entwicklung eines E-Bike Verleihangebots.....	21
4.3 Das Projekt „E-Bike Paradies – Braunschweiger Land – Ostfalen“	23
4.3.1 Bestandsanalyse der Gebietskulisse.....	23
4.3.2 Zielgruppen.....	27
4.4 Best-Practice Beispiele für touristische Radverleihsysteme	28
4.4.1 E-Bike Paradies Südburgenland.....	29
4.4.2 UsedomRad	32

4.5 Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken.....	35
5. Projektergebnisse	38
5.1 Handlungsempfehlungen: Strategie und Markenführung	38
5.2 Handlungsempfehlungen: Organisation, Kooperation, Finanzierung	39
5.3 Handlungsempfehlungen: Produkt	40
5.4 Handlungsempfehlungen: Kommunikation und Vertrieb	40
5.5 Handlungsempfehlungen: Infrastruktur	41
6. Kritische Reflexion des Projekt-Praktikums.....	43
6.1 Projekt.....	43
6.2 Praktikum	44
7. Fazit und Ausblick.....	45
Literaturverzeichnis.....	47
Anhang.....	53

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
B2B	Business to Business
BÜM-Milieu	Milieu der Bürgerlichen Mitte
(E-) MTB	(Elektro-) Mountainbike
ILE	Integrierte Ländliche Entwicklung (ein EU-Förderprogramm aus dem Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes)
KET-Milieu	Konservativ-Etabliertes Milieu
LEADER	Liaison entre Actions de Développement de l'Economie Rurale, dt. Verbindungen zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft (eine Gemeinschaftsinitiative der Europäischen Union, fördert innovative Strategien, die den ländlichen Raum in seiner Entwicklung unterstützen und fördern)
LIB-Milieu	Liberal-Intellektuelles Milieu
NI	Niedersachsen
Ö(PN)V	Öffentlicher (Personennah)verkehr
PSP	Projektstrukturplan
ST	Sachsen-Anhalt

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gebietskulisse	10
Abbildung 2: Entwicklung der E-Bike Nutzung unter Radausflüglern	14
Abbildung 3: E-Bike Verleihoptionen in der Gebietskulisse	24
Abbildung 4: E-Bike Ladestationen in der Gebietskulisse	26

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Charakteristika der Zielgruppen	27
--	----

Zusammenfassung

Im Fahrradtourismus zeichnet sich mit dem E-Bike ein zunehmend wichtiger Trend ab. Das E-Bike selbst hat in den letzten Jahren eine enorme Entwicklung durchlaufen, die es heute zu einem breitentauglichen und innovativen Verkehrsmittel macht. Es birgt den Vorteil, konditionelle Leistungsunterschiede auszugleichen und eröffnet somit die Möglichkeit für Destinationen, topografisch anspruchsvolle Gebiete für eine breite Zielgruppe per Rad erschließbar zu machen.

Im Zuge des Projekts „E-Bike-Paradies Harz – Braunschweiger Land – Ostfalen“ sollen verschiedene LEADER-Regionen sowie eine ILE-Region im Harz und im Harzvorland zu einem Genussparadies verknüpft werden. Dazu werden Genussrouten für E-Bike-Fahrer geschaffen, welche Genussstationen (v. a. lokale Betriebe) für Gäste der Region sowie Einheimische erlebbar macht. Teil des Projekts ist es ein Regionen-übergreifendes E-Bike Verleihsystem zu etablieren.

An diesem Punkt knüpft die vorliegende Projektarbeit an mit dem Ziel, Handlungsempfehlungen für den Aufbau eines E-Bike Verleihsystems im Projektgebiet „E-Bike Paradies Harz – Braunschweiger Land – Ostfalen“ auszusprechen. Die Ergebnisse dienen insbesondere der Tourismusberatung absolutGPS, die als Praktikumsgeber die Projektarbeit begleitet und unterstützt hat.

Zunächst wird ein theoretischer Rahmen zu E-Bikes im Fahrradtourismus sowie zum touristischen Verleih der elektrischen Zweiräder geschaffen. Darüber hinaus werden Trends und Entwicklungen im Fahrradtourismus aufgezeigt, die es im Zuge des Aufbaus eines einheitlichen Verleihsystems zu beachten gilt.

Ein großer Fokus der Arbeit liegt auf der Analyse des Status Quo der Projektkulisse. Im Zuge einer Bestandsanalyse wird zum einen die Ausgangslage der Projektkulisse beschreiben und zum anderen die Angebotslücken offengelegt. Zentrales Ergebnis der Analyse ist, dass in einigen Regionen des Projektgebiets bereits eine solide Grundlage für die Etablierung eines einheitlichen Verleihsystems besteht. Hier wird empfohlen den Fokus auf die Vernetzung der bereits bestehenden Verleihbetriebe zu legen. In anderen Regionen wurde eine große Angebotslücke identifiziert. Hier sollten priorisiert neue Verleihangebote sowie zugehörige Services geschaffen werden. Perspektivisch werden alle Angebote in der Projektkulisse unter einer Dachmarke zusammengefasst und durch einen einheitlichen Internetauftritt buchbar gemacht. Vor dem Hintergrund der qualitätsbewussten Zielgruppen und des Megatrends „Silver Society“ sollte ebenso ein großer Fokus auf die persönliche Beratung und Buchung sowie der Sicherstellung einer einheitlich hohen Qualität gelegt werden.

Für das gesamte „E-Bike Paradies“ - Projekt dient die LEADER-Region „Südburgenland Plus“ mit dem bereits aufgebauten „E-Bike Paradies Südburgenland“ als Vorbild. Durch eine Kooperation wird angestrebt Erfahrungen auszutauschen, um ein vergleichbares Angebot im Harz und Harzvorland zu etablieren. Aus diesem Grund fand im Zuge dieser Projektarbeit ein Interview mit dem

Projektpartner statt. Dies verschaffte eine wertvolle Grundlage für die Analyse des Verleihsystems. Ein großer Erfolgsfaktor ist die Profilierung des gesamten Südburgenlandes als Paradies und die Vernetzung lokaler Betriebe als „Paradiesbetriebe“ unter dem Verein „Erlebnisparadies Südburgenland“. Entlang der „Paradiesroute“ können Gäste der Region E-Bikes ausleihen und die verschiedenen Angebote der lokalen Betriebe wahrnehmen. Somit wird eine Symbiose der verschiedenen Leistungsträger in der Region geschaffen, welche folglich eine Steigerung der touristischen Wertschöpfung in der Region bewirkt.

Da das E-Bike und die Verleihmöglichkeit des E-Bike Sharing ein großes Potenzial im Zuge einer nachhaltigen Mobilität liefert, wird ebenso das erfolgreiche Verleihmodell „UsedomRad“ vorgestellt. Dieses zeigt auf, wie aus vielen einzelnen, nicht-kooperierenden Verleihern ein Netzwerk zum Zwecke des Bike-Sharing entstehen kann und gibt zusätzlich Erkenntnisse über die Funktionsweise eines einheitlichen Verleihsystems. Darüber hinaus werden Erkenntnisse aus diesem Best-Practice Beispiel gezogen in Bezug auf das Ermöglichen einer nachhaltigen, intermodalen Mobilität. Das hat „UsedomRad“ u. a. durch Kooperationen mit den örtlichen Verkehrsbetrieben geschafft.

Die vorliegende Projektarbeit verdeutlicht, dass ein E-Bike Verleihsystem verschiedener Komponenten bedarf. Zum einen muss eine Infrastruktur geschaffen werden, die es dem Gast ermöglicht unkompliziert ein E-Bike auszuleihen, es aufzuladen, diebstahlsicher abzustellen, es zu reparieren bzw. reparieren zu lassen. Zum anderen bedarf es einer attraktiven Streckenführung, die interessante Ziele miteinander verbindet. Eine smarte Streckenführung, vorbei an lokalen Betrieben, bewirkt überdies die Steigerung touristischer Wertschöpfung in der Destination. Essenziell ist ein einheitlicher Auftritt gegenüber dem Gast, das mit einem Versprechen für ein einmaliges Erlebnis besetzt ist. Hierfür steht an vorderster Stelle die Gewährleistung einer einheitlich hohen Qualität.

1. Einleitung

Der Radtourismus erfreut sich seit Jahren eines stetigen Wachstums. Fahrräder sind nicht nur umweltfreundlich, sondern ermöglichen auch das schnelle, individuelle und flexible Zurücklegen von Wegen. Zudem halten sie fit und bieten einen Spaßfaktor. Elektroräder, auch E-Bikes genannt haben in den letzten Jahren noch einmal neuen Schwung in die Welt des Zweirads bringen können. Sie sprechen neue Zielgruppen an und ermöglichen das Zurücklegen noch größerer Distanzen und Steigungen, in dem sie die Tretkraft des Fahrenden anhand eines Elektroantriebs unterstützen. (vgl. VCD, o. J.) Darüber hinaus ermöglichen sie neue Mobilitätsoptionen sowohl in Städten als auch in ländlichen Räumen. (vgl. ZIV, 2020, S. 1)

Für Tourismusdestinationen wird das E-Bike vor diesem Hintergrund immer wertvoller. E-Bike spezifische Angebote machen das Radfahren auch für weniger sportlich ambitionierte Gäste attraktiv. (vgl. UBA, 2014, S. 13) Besonders für Gebirgsregionen ergibt sich ein großes Potenzial neue Zielgruppen anzusprechen. (vgl. Klein, 2016, A. 146)

In Österreich und in der Schweiz haben bereits viele Destinationen das E-Bike erfolgreich in ihr Angebotsportfolio aufnehmen können. Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht ungewöhnlich, dass auch Regionen im Harz und Vorland den Aufbau eines „E-Bike Paradies“ nach dem Vorbild des „E-Bike Paradies Südburgenland“ in Österreich planen.

Ein Praktikum bei der auf den Aktivtourismus spezialisierten Tourismusberatung absolutGPS bot die Möglichkeit näher in das Thema des E-Bikes sowie des touristischen Verleihs der Elektroräder einzutauchen.

Die vorliegende Projektarbeit setzt sich mit touristischen E-Bike Verleihsystemen auseinander und listet Handlungsempfehlungen zum Aufbau eines übergreifenden E-Bike Verleihsystems in der Projektkulisse des „E-Bike Paradies Harz – Braunschweiger Land – Ostfalen“. Dabei wird für absolutGPS eine Grundlage für ein späteres Konzept zur Etablierung eines E-Bike Verleihsystems im Projektgebiet geschaffen.

Zunächst wird ein Überblick über die Praktikumsorganisation sowie die Tätigkeiten während der Praxisphase gegeben. Anschließend wird in das erarbeitete Projekt eingeleitet. Dargestellt wird der Projekthintergrund, -ziele, -struktur sowie die gewählte Methodik. Das folgende, vierte Kapitel beinhaltet zunächst die Grundlagen des touristischen E-Bike Verleihs. Im Anschluss wird die Projektkulisse sowie Best Practice Beispiele analysiert. Abschließend folgt eine SWOT-Analyse, welche die zentralen Erkenntnisse zusammenfasst und bewertet. Es folgen die Ergebnisse des Projekts – die Handlungsempfehlungen - sowie eine kritische Reflexion des Praktikums und ein abschließendes Fazit der vorliegenden Projektarbeit.

2. Vorstellung des Praktikums

2.1 Der Praktikumsgeber absolutGPS

Der Praktikumsgeber absolutGPS, formal rechtlich eine Marke der geoSports-Tec GmbH, ist eine aus der Universität Leipzig hervorgegangene Tourismusberatung. Spezialisiert hat sich das Unternehmen auf die Beratung und Produktentwicklung in den Bereichen nachhaltiger Tourismus sowie Mountainbike, Outdoor- und Aktivtourismus. Experten sind sie zusätzlich in der Konzeption nachhaltiger Alltagsradkonzepte.

Seit 2003 ist absolutGPS am Markt, beschäftigt insgesamt 27 Mitarbeiter (Stand: Januar 2021) und betreut 25 bis 40 Projekte im Jahr entlang der gesamten Servicekette. Die Mandanten reichen von Regierungen und Ministerien (z. B. EU, Belgien, Bund, Brandenburg) zu Landesmarketingorganisationen auf regionaler und lokaler Ebene (Destinationen, Großregionen, Landkreise, Naturparke).

2.2 Tätigkeitsfeld

Im Rahmen des Praktikums wurden verschiedene Arbeitsbereiche und Projekte des Praktikumsgebers absolutGPS kennengelernt. Der Schwerpunkt der Arbeit lag in der Bearbeitung aktivtouristischer Projekte mit dem Fokus „Radtourismus“.

Neben der Erarbeitung der vorliegenden Projektarbeit wurde während des Praktikums hauptsächlich an einem Projekt zur Produkt- und Marketingkonzeption der „Thüringer Waldrandroute“, ein Radweg entlang des Thüringer Waldes, mitgearbeitet. Es folgt eine detaillierte Aufzählung der einzelnen Tätigkeiten während des Praktikums.

Projekt: Produkt- und Marketingkonzeption für die „Thüringer Waldrandroute“

- Teilnahme und Protokollierung der Gespräche mit Projektverantwortlichen (z. B. Auftaktveranstaltung, Steuerungsgruppensitzungen)
- digitale Bestandserfassung der Gebietskulisse zur Identifizierung der vorhandenen touristischen Infrastruktur sowie kritischer Stellen des Routenverlaufs (z. B. unbefestigte Oberflächen) mit Hilfe der Geoinformationssoftware QGIS, Ergebnisdarstellung in Microsoft Power Point
- Unterstützung bei der Herleitung und Konkretisierung der Zielgruppen nach Sinus
- Erstellung von Kontaktlisten (für eine Online-Umfrage, potenzielle Partnerbetriebe)
- Erarbeitung von Steckbriefen der identifizierten Zielgruppen
- Anfertigung von Customer Journey Maps für Leistungsträger aus den Kategorien Beherbergung, Gastronomie und Sehenswürdigkeiten

- Qualitäts- und Attraktivitätsbewertung vorhandener Leistungsträger im Projektgebiet (Prüfen vorhandener Leistungsträger auf Eignung zur Einbeziehung als Qualitätspartner, Klassifizierung der Betriebe basierend auf den Ansprüchen der Zielgruppen)
- Unterstützung bei der Erarbeitung einer Wettbewerbsanalyse mit Hilfe von Best Practice-Beispielen
- projektbezogene Recherchen (u. a. zu möglichen Profilierungsthemen, touristischen Organisationsstrukturen, verkehrlichen Erschließungen, Fahrradmitnahme im ÖPNV, Entwicklung einer Wort-Bild Marke)
- Darstellung, Prüfung, Empfehlung verschiedener Zertifizierungsmodelle im Tourismus
- Mitarbeit bei der Erstellung des Betriebshandbuchs

Mitarbeit im Tagesgeschäft

- Teilnahme an internen Meetings
- Mitarbeit im Officemanagement (z. B. Rechercharbeiten, organisatorische Tätigkeiten)
- Aushilfe im Versand von Merchandise Artikeln des „Stoneman“ (ein von absolutGPS betreutes Mountainbike-Projekt)
- Teilnahme und Dokumentation von Online-Veranstaltungen wie dem Traveltalk

Projekt: E-Bike-Paradies Harz – Braunschweiger Land – Ostfalen

- Einrichtung des GIS (Geoinformationssystem) zur Analyse und Bewertung des bestehenden touristischen Angebots
- Recherchen zu Qualitätssicherungskonzepten und Möglichkeiten der Integration neuer Partnerbetriebe in ein bereits bestehendes Servicenetzwerk
- Erstellen von Kontaktlisten potenzieller Partnerbetriebe

Aus letzterem Projekt ging die Idee für die vorliegende Projektarbeit hervor, die im anschließenden Kapitel genauer beschrieben wird.

3. Vorstellung des Projekts

3.1 Projekthintergrund

AbsolutGPS ist eines der betreuenden Unternehmen des Projekts „E-Bike-Paradies Harz – Braunschweiger Land – Ostfalen“. Bei diesem Projekt handelt es sich um eine gebietsübergreifende und transnationale Kooperation zwischen LEADER-Regionen sowie einer ILE-Region¹ in Niedersachsen (NI) und Sachsen-Anhalt (ST) in Deutschland sowie einer LEADER-Region in Österreich. Ziel des Projekts ist es E-Bike-Genussrouten (Etappen- und Sterntouren) zu entwickeln, Erlebnisorte und regionale Erzeuger miteinander zu verbinden und für Gäste und Einheimische zugleich mit dem E-Bike erlebbar zu machen. Die LEADER-Region „Südburgenland Plus“ dient dabei mit dem bereits aufgebauten „E-Bike Paradies Südburgenland“ als Vorbild. Durch eine Kooperation wird angestrebt Erfahrungen auszutauschen, um ein vergleichbares Angebot zu etablieren.

Teil des Projekts „E-Bike-Paradies Harz – Braunschweiger Land – Ostfalen“ ist die Entwicklung eines E-Bike-Verleihsystem in den folgenden, teilnehmenden Regionen im Harz und Harzvorland.

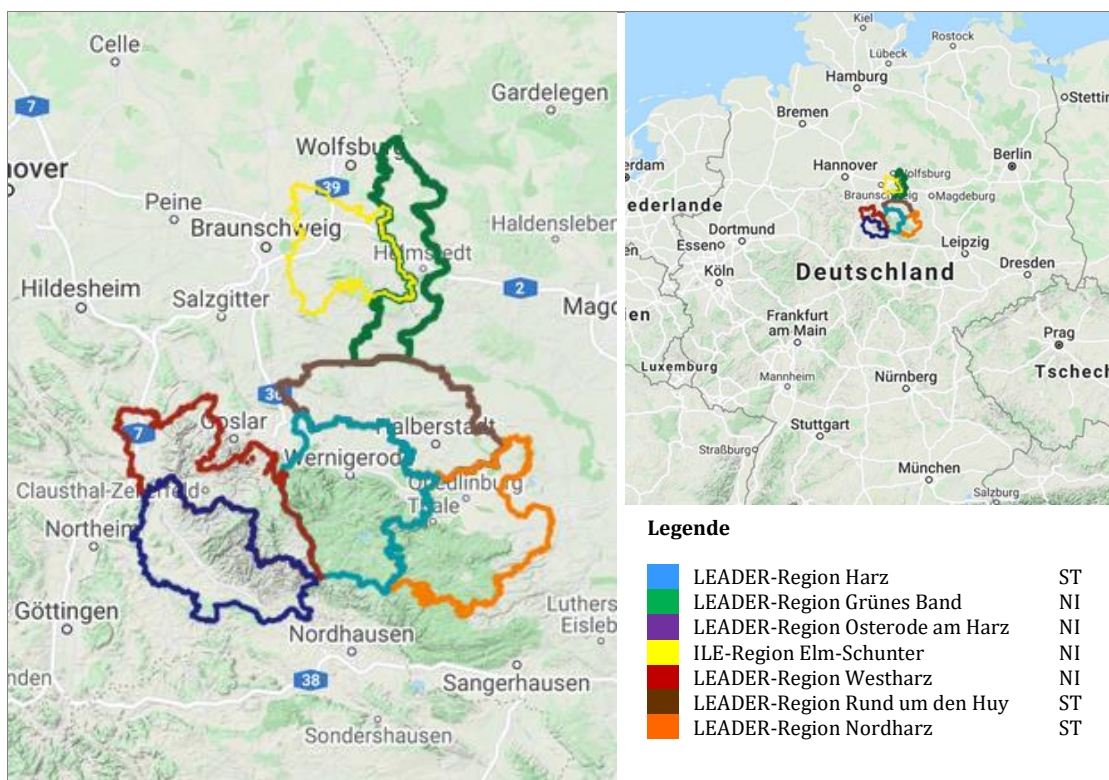


Abbildung 1: Gebietskulisse (Quelle: Eigene Darstellung anhand Google Maps, 2021)

¹ LEADER und ILE bezeichnen Förderungsmaßnahmen für Regionen im ländlichen Raum, „[...] die unter Beteiligung der lokalen Bevölkerung und Interessensgruppen Entwicklungskonzepte erstellen und diese mit einem Regionalmanagement umsetzen.“ (ArL Braunschweig, o. J.)

3.2 Projektziele und Mehrwert

Das Ziel der vorliegenden Projektarbeit ist es Handlungsempfehlungen für den Aufbau eines einheitlichen E-Bike Verleihsystems in den an dem „E-Bike-Paradies Harz – Braunschweiger Land – Ostfalen“- Projekt beteiligten Regionen auszusprechen. Dieses Ziel beinhaltet die folgenden drei Unterziele:

- Herausstellen der Grundlagen und Anforderungen an den touristischen E-Bike Verleih
- Bestandsanalyse der Gebietskulisse, damit einhergehend die Einschätzung des E-Bike Verleihangebots und der Identifizierung von Angebotslücken
- Analyse von Best-Practice Beispielen und Herausfiltern der Erfolgsfaktoren

Darüber hinaus bezweckt die vorliegende Arbeit, als Grundlage für ein späteres Konzept zur Etablierung eines E-Bike Verleihsystems im Projektgebiet, zu dienen. Für zukünftige, ähnliche Projekte soll es wegweisend eine Orientierungshilfe für absolutGPS darstellen.

3.3 Methodik

Vorrangig erfolgte die Bearbeitung basierend auf Desk Research (Sekundärrecherche) sowie Gesprächen mit Mitarbeitern von absolutGPS, welche die Projektarbeit durch ihre Erfahrungen und Expertise aus der langjährigen Projektarbeit im Fahrradtourismus unterstützten. Darüber hinaus fand ein Gespräch mit dem kooperierenden Unternehmen aus dem Südburgenland statt. Zur Bestandsanalyse der Gebietskulisse wurden zudem Betriebe im Projektgebiet kontaktiert. (Primärrecherche). Das Projekt wurde insgesamt in vier Arbeitspakete aufgeteilt. Diese sind im Folgenden gelistet sowie die verwendete Methodik zur Bewältigung der gesetzten Aufgaben.

- **Grundlagen und Anforderungen des touristischen E-Bike Verleihs**
Hierbei liegt der Fokus darauf welche Systeme des Verleihs es gibt, welche Infrastruktur benötigt wird und welcher Nutzen sich für Destinationen und Gäste zugleich durch das E-Bike bzw. dessen Verleih ergeben. Dazu wurden umfangreiche Internet- und Literaturrecherchen (v. a. Studien, Statistiken, Fachartikel) durchgeführt. Besonders die ADFC-Radreiseanalyse sowie der Fahrradmonitor des SINUS-Institutes, stellten aktuelle Zahlen des Fahrradtourismus zur Verfügung. Unberücksichtigt blieb aufgrund geringer Datenlage, die gegenwärtige Entwicklung, die der Fahrradtourismus seit dem Ausbruch der Corona Pandemie durchläuft.
- **Bestandsanalyse der Gebietskulisse**
Um passende Handlungsempfehlungen zu formulieren, ist eine Analyse der Ist-Situation (Leihangebote, Infrastruktur, Zielgruppen) essenziell. Die einzelnen zu untersuchenden Kriterien wurden im Voraus mit den Praktikumpartnern abgestimmt. Die benötigten Informationen konnten anhand der Geoinformationssoftware QGIS (Datenbasis: OpenStreetMap)

gesammelt werden. Diese wurden durch zusätzliche Internetrecherchen und Anfragen bei örtlichen Betrieben auf Aktualität geprüft und vervollständigt.

- **Analyse von Best-Practice Beispielen**

Da das Projekt im Harz und Harzvorland nach dem Vorbild des „E-Bike Paradies Südburgenland“ aufgebaut werden soll, wurde dieses im Zuge der vorliegenden Projektarbeit analysiert. Dazu fand am 19.11.2020 ein Gespräch mit Gerald Ehrenhöfer vom Erlebnisparadies Südburgenland statt. Um noch weitere Informationen bezüglich des Aufbaus und Managements eines Radverleihsystems zu erhalten, wurde das erfolgreiche UsedomRad-Modell basierend auf Sekundärrecherchen untersucht.

- **Handlungsempfehlungen**

Das zentrale Ergebnis der vorliegenden Projektarbeit – die Handlungsempfehlungen für den Aufbau eines E-Bike Verleihsystems in der Projektkulisse – basiert auf den Ergebnissen der vorangestellten Arbeitspakete, welche in Form einer Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken (SWOT) zusammengefasst und bewertet wurden.

3.4 Projektstruktur

Das Projekt wurde in vier Phasen aufgeteilt – Inspiration, Planung, Durchführung und Abschluss. Die Inspirationsphase, die zum Großteil im ersten Monat des Praktikums stattfand, widmete sich dem Einarbeiten in die Arbeitsabläufe des Praktikumsgebers. Ebenso wurde die Zeit genutzt, um einen Überblick über laufende Projekte im Unternehmen zu erhalten sowie um herauszufinden, an welchem Punkt sich eine Projektarbeit anzuknüpfen ließe.

Nach der Themenfindung ging es in die Planungsphase über. Festgelegt wurden Ziel und Methodik. Sobald beides feststand, wurde ein Projektstrukturplan (PSP) angelegt. Dieser beinhaltet die vier vorgestellten Arbeitspakete mit ihren untergeordneten Aufgaben. Ebenso wurden Meilensteine festgelegt, um die Aufgaben in eine zeitliche Relation zu setzen. Bei Bedarf wurden die Meilensteine im Laufe des Projekts neu terminiert sowie Aufgaben zu den jeweiligen Aufgabepaketen hinzugefügt. Die finale Version des PSP befindet sich in Anhang A.

4. Methodik

4.1 E-Bikes im Fahrradtourismus

Um den derzeitigen Wandel im Radtourismus durch die Innovation E-Bike einzuordnen, wird im Folgenden beschrieben, welche Stellung das E-Bike im Radtourismus einnimmt und welche Ziele und Nutzen sich für Destinationen und Gäste zugleich durch das E-Bike ergeben. Ebenso werden Trends und Entwicklungen beleuchtet, die bei der Planung eines radtouristischen Angebots zu berücksichtigen sind. Vor dem Hintergrund, dass E-Bikes gern im Zuge einer nachhaltigen Ausrichtung von Destinationen beworben werden, wird darüber hinaus die Nachhaltigkeit der E-Bikes genauer betrachtet. Zum einheitlichen Verständnis wird zunächst der Begriff des E-Bikes abgegrenzt.

4.1.1 Abgrenzung des E-Bike Begriffs

Oftmals werden die Begriffe *Pedelec* und *E-Bike* synonym im allgemeinen Sprachgebrauch verwendet. Besonders der Begriff *E-Bike* wird meist für alle Formen der elektrisch angetriebenen Fahrräder genutzt. (vgl. Miglbauer, 2012, S. 26) Jedoch gibt es technische Unterschiede zwischen den Rädern.

Ein *Pedelec* ist ein Fahrrad mit einer Trethilfe in Form eines Elektro-Hilfsmotors. Dabei unterstützt der Elektromotor die Tretkraft des Fahrenden bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Hingegen wird ein *E-Bike* auch ohne Tretkraft des Fahrenden durch einen Elektromotor angetrieben. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) erklärt, dass die Bezeichnungen nicht endgültig definiert seien, weshalb es häufig zu Verwirrung käme. Darüber hinaus wird argumentiert, dass der Begriff *Pedelec* nicht sehr eingängig und eindeutig sei, weshalb vermehrt auf den Begriff *E-Bike* zurückgegriffen werde wenngleich in den meisten Fällen das *Pedelec* gemeint sei, welche über 90 Prozent des Marktes ausmachen. (vgl. ADFC, o. J.).

Vor dem Hintergrund, dass das Projekt „E-Bike Paradies Harz – Braunschweiger Land - Ostfalen“ genannt wird und auch in den Medien und unter Touristikern die Begriffe *E-Bike* und *Pedelec* synonym verwendet werden, wird im Zuge dieser Arbeit der Begriff *E-Bike* als Oberbegriff für alle elektrisch angetriebenen Räder (Elektorräder) genutzt, das *Pedelecs* und *E-Bikes* zugleich einschließt.

4.1.2 Entwicklung und Relevanz der E-Bikes im Fahrradtourismus

Der Fahrradtourismus kann sich seit Jahren eines wachsenden Marktvolumens erfreuen. 1999 belief sich dieses gerade einmal auf 1,92 Mio. wohingegen es 2019 bereits 5,4 Mio. betrug. (vgl. ADFC, 2020, S. 8) Damit ist der Radtourismus zu einer festen Größe im Deutschlandtourismus

geworden und stellt einen beachtlichen Wirtschaftsfaktor dar (vgl. Umweltbundesamt, 2014, S. 13). Dieser regelrechte Boom des Fahrradtourismus lässt sich unter anderen dadurch erklären, dass das Fahrrad eine Verbindung aus Sport, Freizeit aber auch Mobilität und Genuss schafft, wodurch eine geradezu perfekte Grundlage für ein gelungenes Ferienerlebnis gelegt wird. (vgl. Demetz, 2017)

Laut ADFC-Radreiseanalyse 2020², fahren 77 Prozent der Deutschen gelegentlich Fahrrad. 74 Prozent nutzen das Rad für Alltagswege, 55 Prozent zusätzlich auch für Tagesausflüge und Radreisen³. 39 Prozent gaben zudem an einen Radausflug während ihrer Urlaubsreise gemacht zu haben. Dieser Anteil hat sich zum Vorjahr um sechs Prozent erhöht. (vgl. ADFC, 2020, S. 5f.) Ebenso nutzen bereits 29 Prozent der Radausflügler im Jahr 2019 ein Elektrofahrrad. Wie das folgende Diagramm verdeutlicht, belief sich der Anteil noch vier Jahre zuvor, im Jahr 2016, auf dreizehn Prozent. (vgl. ADFC, 2020, S. 10) Somit lässt sich ein starker Anstieg der E-Bike Nutzung unter Radausflüglern verzeichnen.

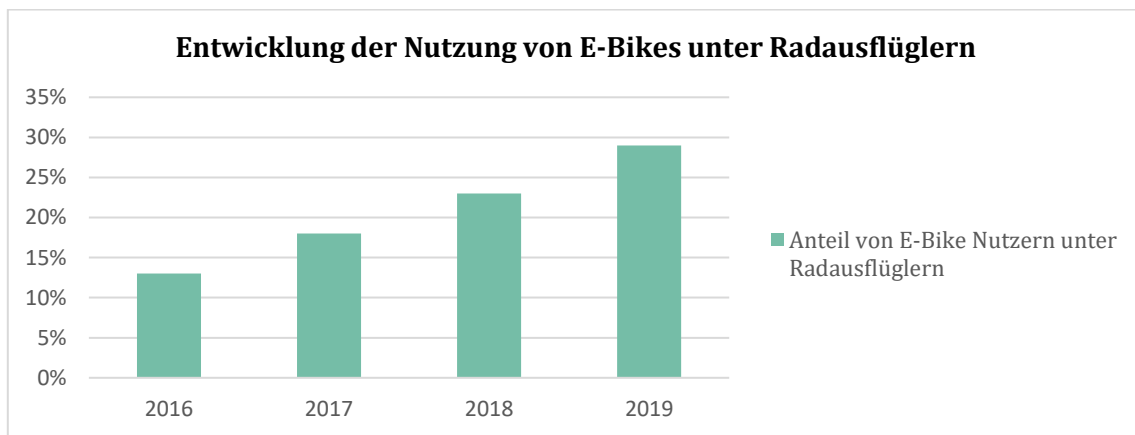


Abbildung 2: Entwicklung der E-Bike Nutzung unter Radausflüglern (Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an ADFC, 2020, S. 10)

Darüber hinaus entwickelten sich Fahrräder und E-Bikes durch die Corona Pandemie im Jahr 2020 zu den Verkehrsmitteln der Stunde (Stand: September 2020). Als Gründe sind an dieser Stelle unter anderen die Meidung des ÖPNV zu nennen sowie der Drang nach Bewegung an der frischen Luft aber auch geänderte Urlaubspläne zugunsten vermehrter Radreisen im eigenen Land. Jedoch auch schon vor der Pandemie im Jahr 2019, konnte die Zweiradbranche Rekordumsätze verzeichnen, angetrieben von der ungebremsten Nachfrage nach E-Bikes. Insgesamt werden die E-Bike Verkäufe auf 1,1 Millionen Einheiten geschätzt, was einem Zuwachs von rund 15,8 Prozent entspräche. (vgl. ZIV, 2020, S. 1f.)

² Bei der ADFC Radreiseanalyse 2020 (Erhebungszeitraum: 2019) handelt es sich um eine repräsentative Onlineumfrage unter 8.122 Bundesbürgern und Bundesbürgerinnen. (ADFC, 2020)

³ Bei einer Radreise ist das Radfahren wesentlicher Bestandteil der Urlaubsreise (Dreyer, 2012, S.4)

4.1.3 Trends und Entwicklungen im Fahrradtourismus

Der Radtourismus in Deutschland ist ein dynamisch wachsendes Urlaubssegment wie kaum ein anderes (vgl. ADFC, 2017). Um konkurrenzfähig bleiben zu können, lohnt im Zuge der Entwicklung neuer radtouristischer Angebote immer ein Blick auf die Trends, welche die Gesellschaft in den nächsten Jahren und Jahrzehnten prägen werden. Für die Tourismus- und Freizeitbranche sind insbesondere die folgenden, vom Zukunftsinstitut, identifizierten Megatrends wesentlich:

- **Konnektivität:** Hierbei handelt es sich um den wirkungsmächtigsten Megatrend der heutigen Zeit. Die zunehmende gesellschaftliche Vernetzung, gefördert durch digitale Kommunikationstechnologien, beeinflusst Lebensstile und Verhaltensmuster. (vgl. Zukunftsinstitut, 2020 b) Im Radtourismus entwickelt sich eine Vielzahl digitaler Innovationen (u. a. mobile Navigationslösungen, Professionalisierung des Trainings), die das Rad attraktiver für eine breite Zielgruppe machen. Das Fahrradtourismusangebot einer Region muss den Trend zur Vernetzung und zum Teilen von Erlebnissen in Form digitaler Daten und sozialer Netzwerke mittragen und vorantreiben. (vgl. BTE, 2015, S. 43)
- **Silver Society:** Dieser Megatrend beschreibt das steigende Alter in der Gesellschaft, einhergehend mit höherer Gesundheit und einem von Selbstentfaltung geprägten Lebensstil. Im Radtourismus stellt die Generation über 50 bereits jetzt eine der wichtigsten Zielgruppen dar. Sie zählen als ausgesprochen reisefreudig und legen den Fokus während ihrer Reise besonders auf Qualität und persönliche Beratung. (vgl. absolutGPS, 2019 a)
- **Gesundheit:** Das wachsende Gesundheitsbewusstsein und Selbstverständnis eines gesunden Lebensstils in der Gesellschaft werden unter diesem Megatrend verstanden. Menschen streben nunmehr nach gesundheitsfördernden Lebenswelten, auch im Urlaub. Vor diesem Hintergrund erstaunt es nicht, dass der gesundheitliche Aspekt mit 74 Prozent als einer der Hauptmotive für das Fahrradfahren im Vordergrund steht. Knapp die Hälfte wollen sportlich aktiv sein bzw. einen Ausgleich zum Alltag finden. (vgl. absolutGPS, 2019 b)
- **Neo-Ökologie:** Das zunehmend nachhaltige und umweltbewusste Leben und Handeln beeinflusst nicht nur Entscheidungen auf persönlicher und gesellschaftlicher Ebene, sondern auch unternehmerisches Denken. Vor allem im Tourismus werden die Grundsätze der Nachhaltigkeit vielfältig thematisiert. Insbesondere Entschleunigung und Regionalität haben das Potenzial im Urlaub bewusst als Gegenpole zum oftmals hektischen und von Globalisierung geprägten Alltag zu dienen. (vgl. absolutGPS, 2019 c)

Zudem lohnt ein Blick auf die aktuellen Entwicklungen im Radtourismus. Im Folgenden eine Auswahl basierend auf der Radreiseanalyse, 2020, S.11f.:

- **Information:** Radreisende nutzen für die Information vermehrt das Internet (83 Prozent). Hierbei greifen sie vor allem auf die Internetseiten von Tourismusorganisationen zurück (64 Prozent) gefolgt von freien, digitalen Karten wie Google Maps (62 Prozent) und Tourenportalen wie Komoot und Outdooractive (57 Prozent). Generell gewinnt die Nutzung von Apps für Smartphone und Tablet deutlich an Bedeutung (36 Prozent). (ADFC, 2020, S. 11f.). Auf Platz zwei der Informationsquellen für Radreisen stehen Empfehlungen aus dem privaten Umkreis.
- **Individualreisen:** Ebenso zeichnet sich ab, dass Radreisen überwiegend individuell organisiert werden (86 Prozent). Pauschal reisen im Vergleich nur etwa 14 Prozent.
- **Streckentouren:** Der Anteil von Streckentouren (71,5 Prozent) überwiegt dem Anteil der Sterntouren⁴ (28,5 Prozent) bei Radreisen.
- **Begleitung:** Die Radreisen werden hauptsächlich mit dem Partner (53 Prozent) oder mit Freunden (30 Prozent) durchgeführt. 20 Prozent reisen allein. 17 Prozent der Radreisen werden in kleineren Gruppen mit drei bis fünf Personen unternommen. sechs Prozent haben eine Radreise mit Kindern unter 14 Jahren unternommen.

4.1.4 E-Bike Nutzung und touristische Zielgruppen

Zunächst wurden E-Bikes oft als Fahrzeug für Rentner belächelt. Heute zeichnet sich jedoch ab, dass das E-Bike generationenübergreifend genutzt wird. Als Gründe dafür sind die stetige Weiterentwicklung der Akkus, der Antriebstechnik sowie des Designs zu nennen. (vgl. Breuer, 2015, S. 17) Begründen lässt sich dies zudem auch vor dem Hintergrund, dass es mittlerweile verschiedene Modelle an E-Bikes gibt, die unterschiedliche Nutzungsansprüche bedienen. So gibt es E-Mountainbikes (E-MTB), E-Lastenräder oder auch E-Stadträder. (vgl. Miglbauer, 2012, S. 36)

Im Fahrradmonitor 2019 wurde untersucht welches Elektroradmodell am meisten genutzt wird. Als Nummer eins stellte sich das herkömmliche E-Fahrrad (Damenrad, Cityrad etc.) heraus, gefolgt vom E-Mountainbike und dem E-Trekkingrad. (SINUS-Institut, 2019, S.158) Besonders die Modellgruppe des E-MTB konnte in den letzten Jahren ein signifikantes Wachstum verzeichnen (vgl. ZIV, 2019, S. 2).

Durch den Fahrradmonitor konnte ebenso herausgestellt werden, zu welchem Zweck, welche Altersgruppe E-Bikes nutzen. Demnach fahren besonders 50- bis 69-Jährige mit dem E-Bike, um bergige Strecken zurückzulegen, 60- bis 69-Jährige um Radfahren trotz körperlicher Einschränkungen zu können. 30- bis 39-Jährige nutzen es für sportliche Aktivitäten, 14- bis 29-Jährige für

⁴ Sterntouren beschreiben Radtouren, welche Radtouristen von einem festen Quartier aus unternehmen. (ADFC, 2020, S. 12)

längere Strecken bzw. Ausflüge und 14- bis 19-Jährige, um die neuste Technik auszuprobieren. (vgl. SINUS-Institut, 2019, S. 83)

Im touristischen Kontext lassen sich E-Biker in zwei Gruppen einteilen (1) Genuss E-Biker und (2) Sportliche E-Biker. Letztere Gruppe stellt dabei den geringeren Teil dar. Ihre Motivation ist vor allem der Spaß am Radfahren in bergigen Regionen (Breuer, 2015, S. 66 zitiert nach Miglbauer, 2011). Die Genuss E-Biker im Gegensatz haben in der Regel nicht das Ziel schnellstmöglich einen Weg zurückzulegen, sondern möchten während ihrer Tour die Landschaft, Sehenswürdigkeiten und die Kulinarik genießen. (vgl. Breuer, 2015, S. 66 zitiert nach Höllbacher, 2012)

4.1.5 Nutzen und Ziele von E-Bikes für Destinationen

Vor dem Hintergrund der wachsenden Beliebtheit des E-Bikes haben bereits einige Destinationen in Deutschland E-Bike spezifische Angebote in ihr Produktportfolio aufgenommen. Dabei sind die topografischen Bedingungen der Destinationen verschieden. So wird bspw. in *Oberstaufen im Allgäu* das E-Bike als Unterstützung durch das hügelige Gelände beworben und an der *Nordsee* als Unterstützung bei Gegenwind.

Für Destinationen ist die Integration eines E-Bike spezifischen Angebots aus verschiedenen Gründen interessant. Zum Beispiel bietet eine Erweiterung des radtouristischen Angebots durch das E-Bike die Möglichkeit neue Zielgruppen zu erschließen. So werden Touren im Bergland auch für weniger trainierte Radfahrer möglich. Ebenso lassen sich durch den erweiterten Aktionsradius neue Gebiete erschließen, neue Radrouten konzipieren - das auch außerhalb der touristischen Hauptströme. (vgl. Breuer, 2015, S. 57)

Darüber hinaus ermöglicht das E-Bike einen Leistungsausgleich, wodurch es Gruppen unterschiedlicher Fitness- und Gesundheitslevels ermöglicht wird, gemeinsam Rad zu fahren (vgl. Baruschke und Behrens-Egge, 2019, S. 132). So können die ambitionierten Radfahrer ein Fahrrad ohne Antrieb wählen, während die weniger sportlichen auf das E-Bike zurückgreifen (vgl. Breuer, 2015, S. 66).

Ein Nutzen ergibt sich für Destinationen ebenso, wenn das E-Bike in das Mobilitätsangebots einer Destination integriert wird. So kann es eine wertvolle Hilfestellung für die Lösung weitreichender Verkehrsprobleme wie Staus leisten, in dem es den Verkehr vom PKW auf das platzsparendere E-Bike verlagert. (Demetz, 2017)

Ein genereller Fokus für Destinationen auf den Radtourismus kann zudem von Bedeutung sein, da dieser den Ansprüchen des wachsenden Teils der Bevölkerung entspricht, der an nachhaltigen, umweltbewussten Reisen interessiert ist. Zudem kann der Fahrradtourismus in eine Strategie der nachhaltigen Entwicklung eingebunden werden. (vgl. BTE, 2015, S. 35)

4.1.6 Exkurs: E-Bikes im Kontext von Nachhaltigkeit

Besonders im Kontext von nachhaltiger Mobilität nehmen E-Bikes einen wichtigen Stellenwert ein. Denn sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum hat das E-Bike das Potenzial Wege zu ersetzen, die zuvor mit dem Auto zurückgelegt wurden. Durch einen Umstieg vom PKW auf das E-Bike ergeben sich beachtliche Vorteile u. a.:

- Lärmreduktion
- Platzgewinn v. a. in den vermehrt überfüllten Städten
- Gesundheit (Reduktion von Krankheiten hervorgerufen durch den zunehmenden Bewegungsmangel wie Fettleibigkeit und Herz- Kreislaufkrankheiten)
- Emissionseinsparungen v. a. Stickstoff, Feinstaub und Kohlenstoffdioxid (CO₂)
(vgl. Wachotsch et al., 2014, S. 15; vgl. Veloplan, 2020, S.24).

Eine intermodale Nutzung von E-Bikes und ÖPNV kann zudem Ansätze zur Revitalisierung des öffentlichen Verkehrs in strukturschwachen Räumen bilden und den Einzugsbereich deutlich erweitern. Besonders mit Blick auf den demografischen Wandel hängt dies ebenso eng mit einer Aufrechterhaltung der Mobilität im Alter zusammen. (vgl. Klein, 2016, S. 153)

Problematisch in Bezug auch die Nachhaltigkeit von E-Bikes wird oft die Herstellung der Akkus betrachtet. Die Treibhausgasemissionen, die durch Produktion und Entsorgung der Akkus (meist Lithium-Ionen-Akkus) verursacht werden sind zunächst vergleichsweise gering. Nach bereits 165 Kilometern, die mit dem E-Bike statt des Autos zurückgelegt werden, sind die CO₂-Emissionen ausgeglichen. (vgl. Umweltbundesamt, 2020 a) Jedoch ist nicht zu verkennen, dass die Produktion dieser Akkus nicht selten zu maßgeblichen Umweltschäden führt. Lithium bzw. das benötigte trockene Lithium Konzentrat wird unter anderen in Chile gewonnen. Dafür wird Grundwasser aus der Atacama-Wüste gepumpt, was sich in der Konsequenz negativ auf die Wasserreserven in der gesamten Region auswirkt und somit ein Problem für die Umwelt aber insbesondere auch für die Einheimischen darstellt. (vgl. Eickhoff, 2019) Um solchen Auswirkungen entgegen zu lenken, wird momentan an verbesserten Recycling-Prozessen geforscht wird, um die wertvollen Rohstoffe aus Altmaterial zurückzugewinnen zu können (vgl. Heininger, 2020). Um eine möglichst lange Lebensdauer der Akkus sicherzustellen, können Nutzende verschiedene Maßnahmen ergreifen. So sollten die Akkus z. B. keinen Temperaturen unter -20 Grad Celsius sowie über +50 Grad Celsius ausgesetzt werden (am besten zwischen 10 und 25 Grad Celsius). Daher sollten E-Bikes am besten nicht an sonnigen Stellflächen abgestellt werden. (vgl. Umweltbundesamt, 2020 b)

Festzuhalten ist, dass E-Bikes zwar in der Herstellung und im Gebrauch die Umwelt stärker belasten als ein Fahrrad ohne Elektroantrieb, jedoch punkten E-Bikes als PKW-Ersatz insbesondere durch einen deutlich geringeren CO₂-Ausstoß. Laut Umweltbundesamt belastet ein Lithium-Ionen-Akku für ein E-Bike (400 Wh) das Klima in der Herstellung mit 22 bis 30 kg CO₂-Ausstoß.

Wird das Auto zugunsten des Bikes stehen gelassen, werden allerdings 21,5 kg CO₂ pro 100 km eingespart. (vgl. Wachotsch et al., 2014, S. 4) Ebenso hängt die Nachhaltigkeit der E-Bikes davon ab, wie sie genutzt werden. Um Ressourcen zu sparen, bieten sich Konzepte zum Teilen von E-Bikes an, getreu dem Trend „Nutzen statt besitzen“. (vgl. Eickhoff, 2019)

4.2 Der touristische E-Bike Verleih

Wenngleich Radfahren im Urlaub eine gern ausgeübte Tätigkeit ist, stellt sie nicht immer die Hauptaktivität dar. Besonders für Gelegenheitsradfahrer ist ein professionelles und unkompliziertes Angebot an Leihfahrrädern wichtig. (vgl. BMVi, 2009, S. 167) Momentan ist sogar ein leichter Anstieg des Mietradanteils bei Radreisen zu verzeichnen. Im Jahr 2019 wuchs der Anteil um zwei Prozent im Vergleich zum Vorjahr. (ADFC, 2020, S. 12)

Destinationen mit einem touristischen E-Bike Konzept setzen in der Regel auf verschiedene Verleihsysteme. Diese können sowohl von privaten Unternehmen als auch von Kommunen betrieben werden. (vgl. Breuer, 2015, S. 59) Im Folgenden sind verschiedene E-Bike Verleihmöglichkeiten im Tourismus aufgelistet.

4.2.1 E-Bike Verleihmöglichkeiten

E-Bike-Sharing

Das (E-) Bike-Sharing beschreibt ein räumlich sowie zeitlich flexibles Fahrradverleihsystem. (vgl. Mobilikon, o. J. a) Seit der Einführung im Jahr 1965 in Amsterdam hat dieses System eine große Entwicklung hinter sich und ist heute in über 70 Ländern verfügbar. (vgl. Roland Berger, 2018, S. 2ff.⁵). Anfänglich wurden nur Fahrräder ohne Elektroantrieb verliehen, heute erweitern auch E-Bikes das Angebot und übernehmen dabei wichtige Funktionen insbesondere in infrastrukturell schwachen Regionen sowie in Regionen mit hügeliger Topografie. Ein großer Vorteil von E-Bikes ist, dass sie z. B. die Überwindung längerer Strecken ermöglichen ganz unabhängig von der vorhandenen Infrastruktur des ÖPNV. (vgl. Zukunftsinstitut, 2020 a)

Die Räder werden entweder an fixen Stationen (dock-based) oder auch frei im öffentlichen Raum (free-floating, hybrid) abgestellt. An fixen Stationen befinden sich in der Regel Bedienterminals mit physischem Entleih- und Rückgabeständer. Beim Abstellen im öffentlichen Raum sind meist bestimmte Orte vorgegeben (die z. B. über die Nutzung einer App eingesehen werden können) an denen E-Bikes ausgeliehen und abgestellt werden dürfen. Dabei unterscheiden sich free-floating und hybrid dahingehend, dass beim free-floating der Verleih und die Rückgabe innerhalb eines definierten Einsatzgebietes stattfinden, bei hybrid gibt es festgelegte Stationen, die physisch nicht ersichtlich sind, sondern nur digital. (vgl. Krauss und Scherf, 2020, S. 72)

⁵ Aus dem Englischen übersetzt und nicht wörtlich zitiert durch die Autorin.

Um ein Zweirad ausleihen zu können, muss in der Regel zunächst eine Registrierung bei dem jeweiligen Sharing-Anbieter erfolgen und ein Nutzerkonto angelegt eingerichtet werden. Im Anschluss kann das Rad ausgeliehen werden, in dem es mit einer Mitgliedskarte oder per App freigeschaltet wird. Der Preis richtet sich in der Regel nach der Zeiteinheit (z. B. minutengenau, pro Tag, pro Stunde) Dabei erfolgt die Abbuchung direkt über das Kundenkonto. Oft werden unterschiedliche Gebührenmodelle angeboten um sowohl Gelegenheits- als auch Vielnutzende anzusprechen. (vgl. Mobilikon, o. J. a)

Im Gegensatz zu nichtmotorisierten Rädern sind E-Bikes jedoch aufwändiger im Betrieb sowie investitionsintensiver insbesondere durch die Notwendigkeit des Akkutauschs bzw. -aufladens, das unter Umständen täglich geschehen muss. Aus diesem Grund sind besonders stationsabhängige Anbieter hervorgegangen, die eine Akkuladung an den Stationen ermöglichen. (vgl. Krauss und Scherf, 2020, S. 73) Um diese Akkuladung umweltverträglicher zu gestalten, gibt es mittlerweile mit Solar-Panels ausgestattete Stationen wie z. B. in *Heiligenhafen* an der Ostsee.

Bike-Sharing-Stationen befinden sich oft an ÖPNV-Stationen und Bahnhöfen, damit die sogenannte „letzte Meile“, die verbleibende Kurzstrecke zum Ziel, überbrückt werden kann. Touristen haben so die Möglichkeit dank eines Bike-Sharing Angebots die Destination unabhängig von PKW und ÖPNV zu erkunden. (vgl. Mobilikon, o. J. a)

Verleih vor Ort

Bei Verleihsystemen dieser Kategorie werden Räder an bestimmten touristischen Kontaktpunkten in der Destination verliehen z. B. bei einem Sporthändler, an Tourist-Informationen, in Fahrradläden, Unterkünften etc. (Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT), 2018, S. 7). Für den Verleih eines Rads, müssen Nutzende in der Regel ein Pfand (z. B. einen Personalausweis) hinterlegen, um die Rückgabe sicherzustellen. Die Ausleihe erfolgt meist tage- bzw. wochenweise, ggf. auch stundenweise. (vgl. Mobilikon, o. J. b)

Vorteile, die der Verleih vor Ort insbesondere verglichen mit dem Bike-Sharing aufweist, ist zum Beispiel eine höhere Angebotsvielfalt sowie Servicequalität. In der Regel stehen verschiedene Fahrradmodelle zur Verfügung und das Servicepersonal kann bei der Auswahl des passenden Rads (z. B. auf Basis der Körpergröße) behilflich sein. (vgl. Mobilikon, o. J. b)

Zudem funktioniert dieses Modell ganz ohne digitale Plattformen – es ist keine Anmeldung und auch keine Weitergabe umfangreicher persönlicher Daten notwendig, was die Handhabung insbesondere für weniger online-affine Menschen angenehmer gestaltet. Allerdings lässt sich der Verleih vor Ort nicht unmittelbar durch die Kommunen steuern und der Verleih ist in der Regel an Öffnungszeiten gebunden. (vgl. Mobilikon o. J. b)

Online-Verleihplattformen

Diese Verleihplattformen agieren teilweise weltweit. Sie besitzen und verleihen selbst keine Räder, sondern vermitteln lediglich zwischen den Verleihenden und den Mietenden. (vgl. BMNT, 2018, S. 7) Dazu zählt z. B. Listnride, eine Plattform über die private Radbesitzer und Händler ihre Fahrräder zum Verleih anbieten können. Nach einer Online-Registrierung können Nutzende die Postleitzahl eingeben und nach einem geeigneten Rad (E-Bikes, Tandems, Lastenräder etc.) für den gewählten Ort suchen. (vgl. Kugoth, 2018).

Reiseveranstalter

Bei Radreisen (geführt oder individuell), durchgeführt von einem Reiseveranstalter, können Räder einzeln (nicht bei allen Anbietern) oder im Paket gebucht werden. Ein Radreisepaket beinhaltet neben einem Rad beispielsweise auch eine Routenplanung, Verpflegung, geführte Touren und Unterkunft. (vgl. BMNT, 2018, S. 7)

B2B-Verleih

Bei einem Business to Business (B2B) Verleih werden die Räder vom Anbieter nicht direkt an die Gäste verliehen, sondern an Hotels, Regionen o. ä., die anschließend die Räder an ihre Gäste verleihen sprich den operativen Verleih betreiben. Die Aufgaben der Anbieter beziehen sich z. B. auf den Kauf, Verkauf, und Wartung des Fuhrparks. Da E-Bikes mit hohen Anschaffungskosten verbunden sind und eine komplexere Wartung als reguläre Fahrräder erfordern, wird der Verleih oft an solche, spezialisierte Anbieter abgegeben bzw. Kooperationen eingegangen. (vgl. Breuer, 2015, S. 59) Hierfür gibt es eine Reihe von Anbietern, darunter z. B. die Nextbike GmbH aus Leipzig.

4.2.2 Anforderungen an die Entwicklung eines E-Bike Verleihangebots

Generell ist eine passende Infrastruktur die Basis eines jeden radtouristischen Angebots. Die E-Bike-Infrastruktur ist zunächst gleich der des gewöhnlichen Fahrradtourismus. (vgl. Breuer, 2015, S. 59) Es bedarf einer geeigneten Wegweisung, eines durchgängiges Informationsangebots (z. B. durch Informationstafeln oder Tourist-Informationen in der Nähe der Strecke), Rastplätzen etc. sowie komplementäre Angebote bestehend u. a. aus Gastronomie, Unterkunft und Sehenswürdigkeiten. Zusätzlich gibt es spezielle Anforderungen an die E-Bike spezifische Infrastruktur insbesondere in Bezug auf den Verleih der Räder, die bei der Planung von E-Bike-Angeboten berücksichtigt werden sollten. (vgl. Baruschke und Behrens-Egge, 2019S. 126 ff.)

Akkulade- und Akkuwechselstationen

Im Tourismus sind E-Bike Nutzende stark auf eine große Akkureichweite angewiesen. Insbesondere in Mittelgebirgsregionen ist der Akkuverbrauch durch die Steigungen überdurchschnittlich

hoch, weshalb der Möglichkeit des Akkuladen oder -wechselns eine große Bedeutung zukommt. (vgl. Klein, 2016, S. 146)

Lademöglichkeiten sollte es z. B. an den Unterkünften der Gäste, an Zielpunkten sowie überall dort geben, wo E-Biker eine Pause einlegen z. B. an Cafés und Gaststätten (vgl. bike-energy, o. J.). Dabei sollten mindestens vier bis sechs E-Bikes gleichzeitig aufgeladen werden können. Ebenso sollte die Möglichkeit gegeben sein, die Akkus überdacht und somit witterungsgeschützt laden zu können, da insbesondere durch Regen Sicherheitsrisikos z. B. durch Elektroschocks bestehen. Für E-Bikes mit nicht abnehmbaren Akkus bietet sich hierfür ein abschließbarer Fahrradabstellraum an. Für herausnehmbare Akkus reicht ein witterungsgeschütztes Schließfach mit Stromanschluss. Zudem empfiehlt es sich Akkulademöglichkeiten in Sichtweite der Gäste zu platzieren. (vgl. ADFC, 2015, S. 1) Entsprechende Ladefächer im Freien eignen sich überdies als Werbeflächen für Eigen- oder Fremdinteressen (vgl. Klein, 2016, S. 146).

Abstellmöglichkeiten

Das sichere Abstellen der (teuren) E-Bikes sollte gewährleistet werden z. B. durch abschließbare Fahrradboxen, überwachte Radstationen oder auch Hotelgaragen. (vgl. BTE, 2015, S. 64)

One-Way Mieten

Die Möglichkeit der One-Way Miete ist unter Radtouristen insbesondere für Etappentouren sehr beliebt sind. Das bedeutet, die Rückgabe ist nicht an die ursprüngliche Verleihstation gebunden. Hierfür bieten sich Kooperationen zwischen den Verleihen, Beherbergungsbetrieben und touristischen Leistungsträger einer Destination an. (vgl. BMWI, 2009, S. 167) Durch One-Way-Mieten, auch Einwegmieten genannt, entsteht für den Anbieter jedoch ein zusätzlicher logistischer Aufwand. Denn die Räder müssen wieder an den unterschiedlichen Orten eingesammelt und auf die Stationen verteilt werden. Eine zeitlich oder räumlich ungleiche Nachfrage an den jeweiligen Stationen kann zudem dazu führen, dass manche Stationen mit Rädern überfüllt und andere nahezu leer oder gar komplett leer sind. In diesem Fall wäre eine kostenintensive Umverteilung der Räder durch den Betreiber nötig, um gewährleisten zu können, dass an jeder Station eine ausreichende Anzahl von Rädern verfügbar ist. (vgl. Mobilikon, o. J. b) Manche Anbieter, wie bspw. die *Radregion Rheinland*, lösen diese Problematik durch einen Aufpreis, wodurch die Umverteilung finanziert werden kann (vgl. Radregion Rheinland e.V., 2019). Da Sterntouren i. d. R. von der Unterkunft aus zu einem Ziel und wieder zurück unternommen werden, ist anzunehmen, dass die One-Way Miete für Sternradler eine eher untergeordnete Rolle spielen.

Verleih und Reparatur

In Bezug auf die angebotenen Radmodelle sind die Zielgruppen der Destination zu berücksichtigen. Positioniert sich die Destination beispielsweise als familienfreundlich, so sollten auch

ausreichend Leihangebote für Kinder zur Verfügung stehen. Ebenso ist es sinnvoll Räder für unterschiedliche Körpergrößen bereitzuhalten und Räder anzubieten, die besonders passend für die Topografie der Gegend sind bspw. (E-)Mountainbikes in bergigen Regionen. (vgl. BMWI, 2009, S. 167) Zusätzlich zur reinen Fahrradvermietung sollten Radverleiher auch verschiedene Serviceleistungen wie bspw. die Reparatur anbieten. Dafür bietet sich eine integrierte Werkstatt an wo entweder das Personal Reparaturen vornimmt oder wo Werkzeug zur Eigenreparatur bereitgestellt wird („Do it yourself Fahrradwerkstatt“). (vgl. BMWi, 2009, S. 168) Eine andere Möglichkeit bietet das Errichten von Rad-Reparatur Stationen an, die u. a. mit Luftpumpen und Werkzeug zur Eigenreparatur ausgestattet sind. Diese können in Rastplätze integriert werden, die z. B. zusätzlich eine überdachte Akkuladestation, Radabstellanlagen anbieten. Ein gutes Beispiel hierfür liefert das *Weinviertel in Österreich*. Dort wurden entlang wichtiger Radrouten Raststationen mit Selbstbedienung errichtet, die neben radspezifischen Services auch Trinkwasserbrunnen, Informationsmaterial und teilweise Kühlschränke mit Getränken anbieten (Bezahlung über „Kasse des Vertrauens“) (BTE, 2019, S. 67).

4.3 Das Projekt „E-Bike Paradies – Braunschweiger Land – Ostfalen“

Nachdem theoretische Grundlagen bzgl. der E-Bikes im Fahrradtourismus und des E-Bike Verleihs gelegt wurden, folgt nun die Analyse der Gebietskulisse des Projekts „E-Bike Paradies Harz – Braunschweiger Land – Ostfalen“. Im Anschluss werden die Zielgruppen des Projekts vorgestellt, da es essenziell ist die Bedarfe dieser in die Planung des Verleihsystems einzubeziehen.

4.3.1 Bestandsanalyse der Gebietskulisse

Für die Bestandsanalyse wurden zunächst Verleihstandorte mit Hilfe der Geoinformationssoftware QGIS identifiziert. Da diese Daten auf Open Street Map basieren, sind sie nicht immer aktuell und vollständig. Daher wurden die Ergebnisse im Anschluss mit öffentlich zugänglichen Daten aus dem Internet (u. a. Gastgeberverzeichnisse, Websites der Tourismusverbände) abgeglichen, ergänzt und auf Aktualität geprüft. Anschließend wurden die Ergebnisse zur Veranschaulichung sowie der besseren Zuordnung zu den jeweiligen Regionen mit Hilfe von Google Maps kartiert. Die Informationen über die einzelnen Verleihbetriebe wurden anschließend über die jeweiligen Websites zusammengetragen. Sofern nicht alle Informationen online zur Verfügung standen, wurden individuelle Anfragen per E-Mail an die betroffenen Betriebe versandt, um die Gebietskulisse so akkurat wie möglich analysieren zu können. Festzuhalten ist jedoch an dieser Stelle, dass nicht alle der kontaktierten Betriebe antworteten, auch nicht nach zweiter Anfrage. In diesem Fall wurde, sofern möglich, eine Schätzung (in Bezug auf die Kapazität) vorgenommen. Eine ausführliche tabellarische Auflistung der Ergebnisse befindet sich in Anhang B. Die Schätzungen sind als solche kenntlich gemacht.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden die folgenden Punkte berücksichtigt:

- Standort
- Verleihart
- Buchungsprozess
- Kapazität
- Ladestationen
- Vermarktung

Standort - Aus der Analyse geht hervor, dass in der Gebietskulisse bereits zahlreiche Möglichkeiten zum Entleihen von E-Bikes vorhanden sind. Insgesamt konnten 24 Verleihmöglichkeiten identifiziert werden. Jedoch sind diese Möglichkeiten hauptsächlich in den LEADER-Regionen Osterode am Harz (2), Westharz (7), Nordharz (3) und insbesondere Harz (10) konzentriert. In der LEADER-Region Rund um den Huy gibt es bislang nur eine Möglichkeit. In den beiden nördlichen Regionen, der ILE-Region Elm-Schunter sowie der LEADER-Region Grünes Band konnten bislang keine E-Bike Verleihmöglichkeiten identifiziert werden. Folglich besteht in benannten drei Regionen die größte Angebotslücke.

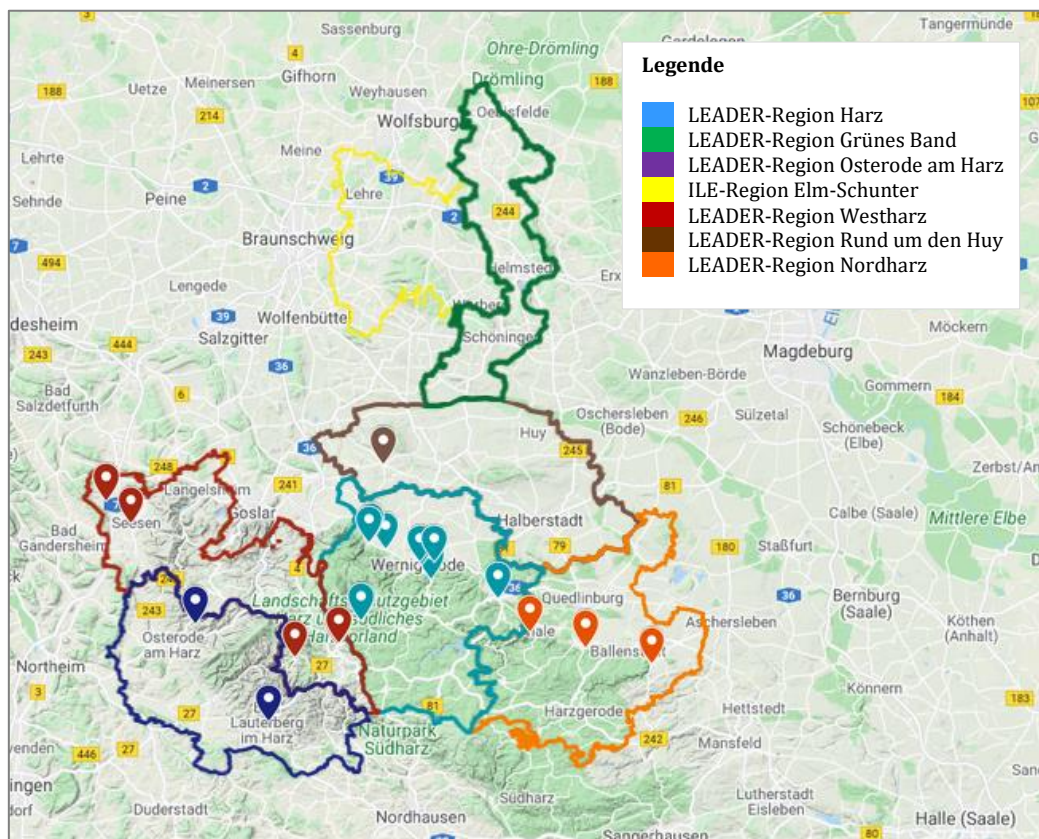


Abbildung 3: E-Bike Verleihoptionen in der Gebietskulisse (Eigene Darstellung anhand Google Maps, 2021)

Verleihart - Die zwei dominierenden Verleiharten sind zum einen das E-Bike Sharing System von Harzmobil und zum anderen der Verleih vor Ort d. h. individuelle Leistungsträger stellen E-Bikes

ihren Gästen zur Verfügung. Das sind in der Gebietskulisse Hotels, Ferienwohnungen und insbesondere spezialisierte Verleihbetriebe/ Fahrradläden. Letztere bieten zum Großteil zusätzlich Zubehör, Reparaturservice sowie teilweise geführte E-Bike Touren an.

Der Anbieter Harzmobil stellt Mietstationen für E-Bikes zur Verfügung und ist mit Ausnahme auf eine Station in Osterwieck (Rund um den Huy), nur in der LEADER-Region Harz vertreten. Die Stationen sind hauptsächlich an touristische Dienstleister z. B. Hotels, Ferienanlagen angegliedert, wo der Verleih durch das Personal erfolgt. Zusätzlich gibt es vereinzelt Stationen, an denen die E-Bikes automatisch per App ausgeliehen werden können. Eine Harzmobil-Station gibt es auch am Hauptbahnhof in Wernigerode. Das ist im Sinne einer intermodalen Mobilität positiv zu bewerten. Gäste haben hier die Möglichkeit von dem Zug direkt auf das E-Bike umzusteigen. Der Verleih verläuft auch hier automatisch, Personal steht dennoch zur Verfügung (vgl. Anhang E).

Buchungsprozess - Bei Harzmobil ist eine Buchung per Mail sowie telefonisch möglich. Für das Ferienhausdorf in Thale sowie die Stationen in Wernigerode kann zusätzlich das Online-Buchungsportal über *ebike-harz.info* genutzt werden. E-Bikes können dann an der angegebenen Station abgeholt (und später zurückgebracht werden). Es wird auch ein „Wunschort Lieferservice“ angeboten. Hierfür sollte mindestens 48 Stunden vorher eine Anfrage gestellt werden, um die Verfügbarkeit prüfen zu können und Lieferzeit abstimmen zu können.

Die privaten Anbieter handeln den Verleih unterschiedlich. In den meisten Fällen ist sowohl eine Online-Anmeldung als auch eine telefonische möglich. Zum Großteil wird ebenfalls um eine Voranmeldung gebeten. Vereinzelt bieten Verleiher auch ein Kontaktformular auf der Website an, wo unter Angabe der Körpergröße und des gewünschten Modells, ein passendes Modell für den Gast reserviert werden kann (z. B. bei *Bikes & Parts* in Ilsenburg).

Kapazität - Die Mietstationen von Harzmobil sind mit mindestens 2 E-Bikes ausgestattet. Bei höherem Bedarf kann der Lieferservice (zum Wunschort) genutzt werden. Insgesamt werden vier verschiedene E-Bike Modelle angeboten. Darunter Komfort E-Bikes, die sich insbesondere für Straßen, Wald- und Forstwege eignen sowie E-MTB's, die speziell für Touren in bergigem Terrain geeignet sind. (vgl. Harzmobil, o. J.)

Vereinzelt gibt es private Anbieter, die über ein großes Sortiment verfügen wie z. B. *der E-Bike Verleih Harz in Seesen* (Westharz), mit 45 E-Bikes (verschiedener Modelle), *Harz Adventure* (Nordharz), die mit 20 E-Bikes ausgestattet sind oder auch der *E-Bike Verleih am Wurmberg* (Westharz), der insgesamt 50 E-Bikes zur Verfügung stellt. Zu verzeichnen ist ebenso, dass auch bereits ein großes Sortiment an E-MTB's vorhanden ist. Gerade für die Mittelgebirgsregion Harz ist das positiv zu bewerten.

Die Plattform *Listnrade* vermittelt ebenso E-Bikes in der Gebietskulisse. Eine hohe Kapazität bieten sie vor allem in Wernigerode, am Wurmberg und in Osterwieck an. Vor dem Hintergrund, dass die Informationen durch die Plattform nicht weitergeben werden, sofern kein E-Bike gebucht wird, wird angenommen, dass die Plattform zum Großteil die Kapazitäten der vorhandenen Fahrradverleihe listet.

Ladestationen - In der Gebietskulisse wurden insgesamt 26 Ladestationen identifiziert. Zentriert sind die Ladestationen in den Regionen Westharz, Osterode am Harz und Harz. Die größte Angebotslücke befindet sich abermals in den Regionen Grünes Band, Elm-Schunter, Rund um den Huy sowie an dieser Stelle auch in der LEADER-Region Nordharz.

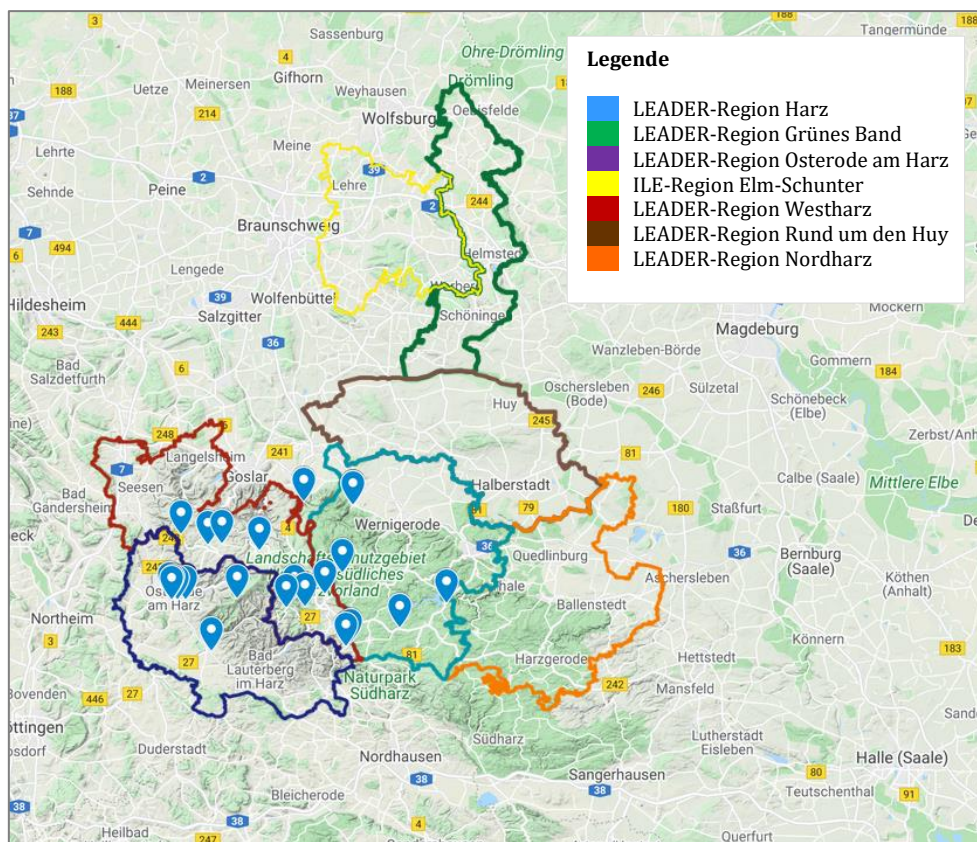


Abbildung 4: E-Bike Ladestationen in der Gebietskulisse (Eigene Darstellung anhand Google Maps, 2021)

Vermarktung - Für den Harz wird das E-Biken bereits aktiv vermarktet und Verleihstationen sowie Akkuladestationen und Tourenvorschläge auf der Internetseite *harzinfo.de* angeboten. Generell werden radtouristische Produkte in den Regionen vor allem über die Tourismusmarketingorganisationen der Landkreise und Städte offeriert. Die Stadt Königslutter am Elm, in der LEADER-Region Elm-Schunter, bietet beispielsweise über *koenigslutter.de* Tourenvorschläge für individuelle Radrouten an. Hervorzuheben ist überdies die Volksbank Arena Harz, die auf ihrer Website *volksbank-arena-harz.de* zahlreiche Informationen über das (E-) Mountainbiken im Harz (u. a. Tourenvorschläge, Mountainbike-freundliche Gastgeber) zur Verfügung stellt. Dazu kommen

zahlreiche private Verleihanbieter, wie beispielsweise *Harz Adventure*, die spezielle Radpauschalen und Tagestouren anbieten.

4.3.2 Zielgruppen

Zu Beginn des Projekts wurden drei Zielgruppen nach dem Sinus-Ansatz durch absolutGPS festgelegt für welche die Genussrouten und das damit verbundene Verleihsystem konzipiert werden. Dabei handelt es sich um die folgenden Milieus: Bürgerliche Mitte (BÜM), Konservativ-Etabliertes Milieu (KET), Liberal-Intellektuelles Milieu (LIB). Im Folgenden sind ausgewählte Charakteristika der Milieus tabellarisch dargestellt, welche für die spätere Formulierung von Handlungsempfehlungen als wichtig eingeschätzt werden.⁶

	Durchschnitt	BÜM	KET	LIB
Ø Alter				
App-Nutzung				
Kauf von Reisebestandteilen im Internet				
Wichtigkeit Schutz persönlicher Daten im Internet				
Wichtigkeit der Qualität touristischer Infrastruktur				
Interesse an Elektrorädern				
Nutzung von Bike Sharing				

Tabelle 1: Charakteristika der Zielgruppen (Anhang F; SINUS-Institut, 2019, S. 82, S.103)

Es zeichnet sich ab, dass alle drei Zielgruppen einen hohen Wert auf den Schutz persönlicher Daten im Internet legen. Das LIB-Milieu darüber hinaus kauft Reisebestandteile überdurchschnittlich im Internet ein. Das Interesse an E-Bikes ist im KET-Milieu bereits stark ausgeprägt, bei BÜM durchschnittlich, bei LIB bislang nur unterdurchschnittlich. Die Qualität der touristischen Infrastruktur ist besonders dem BÜM sowie dem LIB-Milieu wichtig. Aber auch KET weist einen hohen Qualitätsanspruch auf und ist dafür auch bereit zu zahlen (vgl. Anhang F). Vor diesem Hintergrund sollte besonders großer Wert auf die Qualitätssicherung des Verleihsystem gelegt werden (qualitative Räder und kompetenter Service als Minimum). Angebote zum Bike-Sharing werden bislang von allen drei Milieus nur unterdurchschnittlich genutzt. Bezüglich der Nutzung von Apps weist

⁶ Die Daten basieren auf Infopaketen des Sinus-Institut zu den Themen Medien und Reisen. Da diese nicht öffentlich zugänglich sind, befinden sich die verwendeten Seiten der Dokumente in Anhang F. Weitere Quellen, die hinzugezogen wurden, sind gekennzeichnet.

das BÜM-Milieu hingegen eine unterdurchschnittliche Affinität auf, LIB eine überdurchschnittliche. KET befindet sich nur knapp unter dem Durchschnitt. Jedoch sollte der Fokus deshalb nicht weg von Apps und Internet genommen werden, denn es zeichnet sich allgemein eine zunehmende Beliebtheit der Nutzung von Apps zur Vorbereitung einer Radreise sowie bei der Navigation auf dem Rad ab (s. Kapitel 4.1.3) Auch vor dem Hintergrund des Megatrends Konnektivität, der die nächsten Jahre/ Jahrzehnte mitprägen wird, erscheint ein Fokus auf digitale Dienste zielführend. Für weniger Online-Affine sollten dennoch Offline-Angebote wie persönliche Beratung, Offline-Karten und analoges Informationsmaterial zur Verfügung stehen.

4.4 Best-Practice Beispiele für touristische Radverleihsysteme

Im Folgenden werden zwei erfolgreiche Beispiele für touristische Fahrradverleihsysteme vorgestellt. Zentrales Ziel ist es Erfolgsfaktoren abzuleiten, die gegebenenfalls auf das E-Bike-Projekt im Harz und Harzvorland übertragen werden können.

Zunächst wird das „E-Bike Paradies Südburgenland“, der Kooperationspartner vorgestellt. Das E-Bike Paradies im Harz soll nach dessen Vorbild aufgebaut werden, weshalb eine genaue Betrachtung als essenziell bewertet wird (s. Kapitel 3.1). Um einen tieferen Einblick zu erhalten, fand ein Gespräch mit Gerald Ehrenhöfer vom Verein „Erlebnisparadies Südburgenland“ am 19.11.2020 statt (vgl. Anlage D). Neben ergänzenden Online-Recherchen stellt besagtes Gespräch die Grundlage der Analyse dar.

Im Anschluss wird das Bike-Sharing System „UsedomRad“ vorgestellt. Es zählt als Best-Practice Beispiel für Fahrrad-Verleihsysteme insbesondere in Bezug auf nachhaltige Mobilität. Somit bietet es wichtige Erkenntnisse über die erfolgreiche Etablierung und Funktionsweise eines solchen Systems in einer touristischen, ländlichen Destination. Zu bemerken ist, dass dieses System nicht ausschließlich E-Bikes anbietet, sondern auch bzw. vor allem Fahrräder ohne Elektroantrieb. Ein Projekt zur Etablierung eines flächendeckenden E-Bike-Systems ist jedoch für 2021 angedacht (Mobilikon, o. J. a). Diese Tatsache unterstreicht nochmals die starke Entwicklung und zunehmende Wichtigkeit von E-Bikes.

Die Analyse beider Beispiele wurde in die von absolutGPS entwickelten fünf Handlungsfelder für das Management touristischer Destinationen unterteilt:

- Strategie und Markenführung
- Organisation, Kooperation, Finanzierung
- Produkt
- Kommunikation und Vertrieb
- Infrastruktur

4.4.1 E-Bike Paradies Südburgenland

Als hügeliges Gebiet scheint das Südburgenland eine prädestinierte E-Bike Destination zu sein. Tatsächlich gab es vor der Fokussierung auf den Radtourismus, kaum Tourismus in der Region. Heute gilt es unter Radlern allerdings schon längst zu den bevorzugten Regionen in Österreich und scheint schon lange kein Geheimtipp mehr zu sein (vgl. Herb, o. J.). Die Idee für den Aufbau eines Netzwerks zum E-Bike Verleih entstand im Verein „Erlebnispardies Südburgenland“. Das Ziel dieses Vereins ist es südburgenländische Betriebe (Produzenten, Bauern, Hotels, Gastgeber, Freizeiteinrichtungen etc.) einem breiten Publikum zugänglich zu machen. Das Netzwerk besteht zurzeit aus etwa 50 Betrieben, die zusammen an der weiteren Bekanntheit und Entwicklung der Paradiesregion Südburgenland arbeiten. (Südburgenland – Ein Stück vom Paradies, 2021)

Strategie und Markenführung

Das „E-Bike Paradies“ setzt gezielt auf die Zielgruppe der Genuss-Radler (vgl. Südburgenland, 2019 a) Die Idee ist es dem Gast durch das E-Bike, den Weg durch das hügelige Südburgenland zu ebnen und intensiver als mit dem Auto erlebbar zu machen. Der Gast soll auf seinem Weg u. a. südburgenländische Köstlichkeiten und kleine Produzenten, die Paradiesbetriebe, kennenlernen. (vgl. E-Bike Paradies, o. J. a)

Organisation, Kooperation und Finanzierung

Organisatorisch steht hinter dem „E-Bike Paradies“ das Reisebüro Fox Tours in Oberwart. (vgl. E-Bike Paradies, o. J. b) Zunächst finanzierte sich das E-Bike Paradies über den Verein „Erlebnispardies Südburgenland“. Momentan trägt sich das „E-Bike Paradies“ selbst über Fördergelder und eigene Verdienste. Letzteres ist insbesondere dadurch möglich, dass sie als Radhändler agieren d. h. sie kaufen Räder sowie Zubehör an und verkaufen es an Regionen, Betriebe, Privatpersonen weiter. (vgl. Anhang D)

Produkt

Das E-Bike Verleihsystem im Südburgenland wird an dieser Stelle als eine Verbindung aus Verleih vor Ort, B2B-Verleih und Reiseveranstalter eingeordnet. Das „E-Bike Paradies“ stellt die E-Bikes den Betrieben zur Verfügung, die es im Anschluss an die Gäste verleihen (B2B-Verleih). Ebenso verleiht das Reisebüro selbst E-Bikes an ihrem Standort in Oberwart (Verleih vor Ort) und bietet geführte Touren inkl. E-Bikes an (agieren somit als Reiseveranstalter).

Insgesamt werden zwei Hauptverleihstationen sowie 20 weitere Stationen verwaltet. Diese befinden sich in und um die ca. 260 km lange, durchgehend beschilderte „Paradiesroute“. Diese Rundroute verbindet drei Naturparke, Buschenschänken, Weinberge, Bach- und Flusslandschaften sowie viele der „Paradiesbetriebe“. (vgl. E-Bike Paradies, o. J. a) Der Gast hat die Möglichkeit einzelne Etappen auf der Route oder auch Sterntouren zu fahren. Neben der „Paradiesroute“ gibt es speziell

für sportliche ambitionierte Radfahrer die anspruchsvollere Variante „Paradiesroute Sport“. (vgl. Anhang D)

Für Etappenfahrer besteht momentan noch die Hürde, dass keine One-Way Miete angeboten wird. Demnach müssen die Räder bisweilen immer an den Ort der Ausleihe zurückgebracht werden. Eine Ausnahme gilt jedoch für Kleigruppen. Die Gefahr, die bei One-Way Mieten besteht, ist, dass zu viele Räder an einer Station, zu wenige an einer anderen vorhanden sind. Dieses Problem kann durch eine Umverteilung der Räder gelöst werden, birgt jedoch immer Risiken der Beschädigung beim Transport, weshalb es bislang nicht angeboten wird. (vgl. Anhang D)

Eine der Hauptverleihstationen befindet sich in Oberwart im Reisebüro Fox Tours. Hier können verschiedene Räder zu verschiedenen Größen und Bauarten täglich bzw. laut eigenen Angaben jederzeit auf Abruf gemietet werden. Dazu wird ein Radtaxi, Gepäcktransport, Radreiseagentur für das Südburgenland und Gruppenreisen angeboten. (vgl. E-Bike Paradies, o. J. c) Die zweite Hauptverleihstation befindet sich im etwa 20 km entfernten Neustift an der Lafnitz. Die täglichen Öffnungszeiten belaufen sich auf 08:00 – 20:00 Uhr. (vgl. E-Bike Paradies, o. J. c) An beiden Stationen stehen über 60 E-Bikes mit unterschiedlichen Rahmengrößen und Bauarten zur Verfügung. (E-Bike Paradies, o. J. g) Die Kapazitäten der anderen Verleihstationen variieren. So gibt es an der Station in Heurigen-Stadl (Neustift an der Lafnitz) laut Buchungstool 23 Räder, Landhotel Schwabenhof vier. Insgesamt stehen etwa 200 E-Bikes im gesamten Südburgenland zum Verleih zur Verfügung. (vgl. Südburgenland, 2019 a)

Kommunikation und Vertrieb

Die E-Bikes können online unter *ebikeparadies.at* mit Hilfe des Online-Reservierungssystems zu einem Wunschtermin gebucht werden. Zudem ist es möglich ein E-Bike direkt an jeder Verleihstation zu buchen. (vgl. E-Bike Paradies, o. J. d) Auf der Website sind zudem alle Verleihstationen aufgelistet mit Informationen zu Preis, Lage, Verfügbarkeit, Öffnungszeiten, Servicehotline, Kontaktdaten etc. Vermarktet wird das Paradies v. a. vom Tourismusverband Südburgenland (vgl. Südburgenland, 2019 b) sowie dem übergeordneten Burgenland Tourismus (vgl. Burgenland Tourismus GmbH, o. J. a). Zusammen mit dem Burgenland Tourismus wurde z. B. für das Jahr 2021 ein Katalog über die Angebote des „E-Bike Paradieses“ veröffentlicht. (vgl. E-Bike Paradies, o. J. g). Ebenso erfolgt die Vermarktung über den Verein „Erlebnisparadies Südburgenland“.

Infrastruktur

Die E-Bikes können von den Betrieben gemietet, geleast oder gekauft werden – je nach Wunsch. Die Betriebe kümmern sich im Anschluss um den Verleih der Räder. In der Vergangenheit wurde der Versuch unternommen, die Räder auf der Strecke, ohne Anbindung an einen Betrieb, zum Verleih anzubieten. Dies hat jedoch nicht funktioniert. Daher ist der Verleih heute an die Betriebe gebunden. Ebenso kann die Anzahl der E-Bikes, welche die Betriebe für ihre Gäste bereithalten

wollen, individuell entschieden werden wie auch zusätzliche Bestandteile bspw. eine Radabstellanlage mit integrierter Ladestation. Dadurch, dass die Betreiber des „E-Bike Paradies“ die Räder selbst den Betrieben zur Verfügung stellen, kann eine Einheitlichkeit der Räder sichergestellt werden. Dies ist ein elementarer Bestandteil eines Verleihsystems. Denn zum einen stellen einheitliche Räder einen Wiedererkennungswert dar. Andererseits ist es einfacher Reparaturen durchzuführen sowie Akkuladestationen zur Verfügung zu stellen, die für alle E-Bikes passen. Die Räder sind zunächst einfache Standarträder, abgestimmt auf die Genussradler. (vgl. Anhang D)

Allgemeine Standardleistungen für den Gast beinhalten neben dem Verleih eines E-Bikes, eine Packtasche oder Korb, eine Südburgenland Radwegkarte sowie Infomaterial und eine technische Erklärung bei Übergabe der E-Bikes. Zusätzlich können Helme und Kindersitze gemietet werden. Ebenso wird eine Diebstahl-Versicherung angeboten, wenngleich die Räder mit Rahmenschlössern versehen sind, um sie absperren zu können. (E-Bike Paradies, o. J. f) Auf Wunsch stellt das „E-Bikes Paradies“ Elektrofahrräder zudem an jede Adresse innerhalb Österreichs zu und holt sie auch wieder ab. (E-Bike Paradies, o. J. e)

Die Akkus der Räder reichen etwa für eine Strecke von 140 km und können an verschiedenen Ladestationen (u. a. an Unterkünften) aufgeladen werden. An den Radabstellanlagen befinden sich Ladevorrichtungen für die E-Bikes. (vgl. Burgenland Tourismus GmbH, o. J. b)

Erfolgsfaktoren

- eine zentrale Stelle - das Reisebüro Fox – welche das Verleihsystem organisiert und verwaltet (inkl. der Bereitstellung der Räder und weiterer Elemente wie Radabstellanlagen an die Betriebe in der Region)
- Eigenfinanzierung durch die Aktivität als Radhändler, den Verleih sowie Fördergelder
- Kooperation mit dem zuständigen Tourismusverband
- Netzwerk aus Partnerbetrieben unter dem Verein „Erlebnisparadies Südburgenland“, die sich alle für den Erfolg des Südburgenland einsetzen, zusammenarbeiten, die Idee des Paradieses nach außen tragen und komplementäre, aufeinander abgestimmte Angebote schaffen
- Konzentrierung der Partnerbetriebe und Verleihstationen um die „Paradiesroute“ sowie Entwicklung einer Sport-Version um auch die Zielgruppe der Sportlich-Ambitionierten Fahrer abzugreifen

4.4.2 UsedomRad

Für Usedom spielt der Tourismus, insbesondere der Radtourismus eine wichtige Rolle. Die Ostseeinsel verfügt über ein 180 Kilometer langes Radwegenetz. Das eignet sich hervorragend für eine umweltschonende und flexible Erkundung der Insel. (Mobilikon, o. J. c)

Das Bike-Sharing-Projekt UsedomRad wurde im Zuge des Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012 gefördert. 2010 ging das Projekt in die Pilotphase und ab 2011 startete das Projekt offiziell. Zunächst standen 106 Stationen und etwa 1.000 Fahrräder auf der Insel Usedom zur Verfügung. Neun Jahre später im Jahr 2020 waren es bereits rund 2.200 Fahrräder ohne Elektroantrieb unterschiedlicher Größen sowie einer Flotte von rund 100 E-Bikes. (Mobilikon, o. J. c)

Strategie und Marke

UsedomRad wirbt besonders mit den ökologischen Vorteilen, die sich durch eine Nutzung des Systems ergeben (UsedomRad, o. J. b). Für die gesamte Insel rückt das Thema der Nachhaltigkeit weiter in den Fokus ihrer Vermarktung wovon sich UsedomRad bestens gliedert (vgl. Usedom, 2021). Das Verleihsystem betont z. B. die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Insel durch den Umstieg auf das Rad und dem damit einhergehende Schutz des empfindlichen Ökosystems. Ebenso heben sie die Flexibilität und Unabhängigkeit hervor und, dass Orte bewundert werden können, die mit dem Auto nicht erreichbar sind. (UsedomRad, o. J. b)

Organisation, Kooperation und Finanzierung

Im Zuge des Nationalen Radverkehrsplan 2002 – 2012 wurde die Entwicklung des UsedomRad gefördert. 2009 erhielt das Projekt zudem einen Zuschlag zu einer Anschubfinanzierung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Ebenso bezuschusste der Landkreis Vorpommern-Greifswald als Träger das Projekt zu Beginn mit 100 Euro pro Leihrad. Ab 2013 war dann der wirtschaftliche Betrieb des Bike-Sharing-Systems ohne Finanzausschüsse möglich. UsedomRad finanziert sich nun ausschließlich über Verleihgebühren sowie Sponsoren- und Werbeeinnahmen. Der Landkreis unterstützt UsedomRad jedoch zusätzlich personell und administrativ. (Mobilikon, o. J. c)

Als wesentlicher Erfolgsfaktor von UsedomRad wird der Zusammenschluss von zehn lokalen Fahrradverleihbetrieben zur Usedomer Fahrradgesellschaft mbH angesehen, welche die Mehrheitsbeteiligung an der UsedomRad GmbH hält. Dadurch mussten keine neuen Strukturen geschaffen werden und das gebündelte Fachwissen der Fahrradverleihbetriebe sowie die vorhandenen Leihfahrräder ermöglichten eine schnelle Umsetzung des Projekts. Erfolgsbringend ist zudem die enge Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vorpommern-Greifswald, dem Land Mecklenburg-Vorpommern sowie der lizenzgebenden Bike-Sharing-Plattform Nextbike. (vgl. Mobilikon, o. J. c) Darüber hinaus besteht zwischen den lokalen Buslinienbetreibern und der UsedomRad

GmbH eine tarifliche und informationelle Kooperation in Bezug auf die Anerkennung der jeweiligen Tageskarten. Eine Kooperation besteht zudem mit verschiedenen Hotels, die den Aufbau und Betrieb von Stationen direkt auf dem jeweiligen Hotelgelände ermöglicht. (vgl. Mobilikon, o. J. c)

Produkt

Das Bedienungsgebiet von UsedomRad reicht von Stralsund auf dem Festland bis Swinemünde auf der polnischen Seite der Insel. Die über 100 Stationen befinden sich hauptsächlich an (Fern-) Radwegen, Stationen der Usedomer Bäder Bahn, ÖPNV- und Straßentrassen sowie an großen Hotels. (vgl. difu, 2020)

Verleihstationen werden sowohl mit Personal (UsedomRad PLUS) als auch ohne Personal (UsedomRad) angeboten. Die bemannten Stationen werden zum einen durch zusammengeschlossene Fahrradverleiher und zum anderen durch eine Vielzahl von Partnern aus der Tourismusbranche wie bspw. Hotels und Pensionen betrieben. (vgl. Mobilikon, o. J. c) Vorteil der bemannten Stationen ist, dass ein persönlicher Service und eine individuelle Beratung gewährleistet werden kann. Neben dem Verleih von Fahrrädern können zusätzliche Serviceleistungen während der Öffnungszeiten in Anspruch genommen werden wie z. B. der Verleih von Kinderrädern, Zubehör sowie Aufladen und Austausch der Akkus der Elektroräder. (vgl. UsedomRad, o. J. a)

An den unbemannten UsedomRad-Stationen erfolgt der Verleih vollautomatisch. Bislang sind die unbemannten Stationen nicht für E-Bikes vorgesehen. Um das Angebot nutzen zu können, muss zunächst ein Anruf bei einer 24-Stunden Hotline getätigt werden. Der Nutzende wird aufgefordert die Seriennummer des Fahrrads durchzugeben. Anschließend wird ein Zahlencode angesagt und zusätzlich per SMS versandt mit welcher sich das Fahrradschloss öffnen lässt. Die Anmeldung erfolgt ohne die Verwendung persönlicher Dokumente, lediglich eine Kreditkarte wird benötigt. (vgl. UsedomRad, o. J. b) Die Rückgabe der Räder ist an allen UsedomRad-Stationen möglich auch an den bemannten Stationen, da an diesen stets eine zusätzliche Abstellanlage bereitsteht, für den Fall, dass die Anlage außerhalb der Öffnungszeiten nicht mehr besetzt ist. (vgl. UsedomRad, o. J. b) Somit ermöglicht UsedomRad die One-Way Miete. Bei der Rückgabe wird das Fahrrad einfach in den Ständer der jeweiligen UsedomRad-Station geschoben und mit dem Zahlenschloss an die Vorrichtung angeschlossen. Anschließend wird die 24-Stunden-Hotline angerufen und das Fahrrad mit der jeweiligen Standortnummer abgemeldet. Hier werden Nutzende gebeten Auskunft über den aktuellen Zustand der Räder sowie über eventuell aufgetretene Schäden zu geben, damit diese repariert werden können. (vgl. UsedomRad, o. J. b)

Kommunikation und Vertrieb

Die Buchungsabwicklung erfolgt über den europäischen Bike-Sharing Marktführer Nextbike (vgl. Mobilikon, o. J. c; vgl. Nextbike, 2021). Um ein Rad ausleihen zu können, muss zunächst eine Registrierung bei UsedomRad erfolgen – entweder telefonisch, an den Stationen selbst oder im

Internet. Für die Neuregistrierung wird ein einmaliger Betrag von sechs Euro fällig, von dem drei Euro dem Kundenkonto gutgeschrieben werden. Durch die Registrierung erhält der Nutzende eine persönliche Kunden-ID in der Systemplattform von Nextbike. Darüber können Räder nicht nur auf Usedom ausgeliehen werden, sondern an allen weiteren Nextbike-Standorten. (Usedom-Rad, o. J. b)

Infrastruktur

An den UsedomRad PLUS-Stationen wird u. a. der Tausch von Akkus angeboten. An den unbemannten Stationen ist eine Akkuladung soweit noch nicht möglich. Eine tägliche Prüfung sowie Wartung der Räder werden den Nutzenden als Serviceleistung zugesprochen. Ebenso wie eine persönliche Beratung, Hilfestellung an den bemannten Stationen sowie eine kostenlose Pannenhilfe und eine 24-Stunden-Servicehotline. (UsedomRad, o. J. b) Darüber hinaus sind Mobilitätsleistungen der verschiedenen örtlichen Busunternehmen verfügbar. So berechtigt beispielsweise ein Tagesticket der Busverkehrsbetriebe zu einer kostenlosen Nutzung des UsedomRads nahezu im ganzen Stationsgebiet. Im Gegenzug ermöglicht auch ein UsedomRad-Tagesticket zur kostenlosen Weiterfahrt mit dem Bus. (UsedomRad, o. J. c)

Erfolgsfaktoren

- Zusammenschluss von lokalen Fahrradverleihbetrieben und Gründung der Usedomer Rad GmbH
- Kooperationen mit den lokalen Verkehrsbetrieben und Leistungsträgern (v. a. Hotels)
- Zusammenarbeit mit dem Landkreis Vorpommern-Greifswald
- Mix aus bemannten und unbemannten Stationen (dadurch ist einerseits ein schnelles, vollautomatisches Verleihen möglich als auch persönliche, individuelle Beratung)
- Kooperation mit Nextbike (stellen teilweise die Räder zur Verfügung und übernehmen die Buchungsabwicklung)
- Kommunikation des Angebots durch die Usedom Tourismus GmbH
- Standort der Verleihstationen an (Fern-) Radwegen, ÖPNV Stationen, Straßentrassen sowie an großen Hotels um einen möglichst unkomplizierten, intermodalen Übergang zu ermöglichen

4.5 Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken

Um Handlungsempfehlungen festzulegen, wird im Folgenden die Basis in Form von einer SWOT-Analyse geschaffen. Diese fasst die Stärken und Schwächen des bisherigen Verleihangebots in der Projektkulisse zusammen (Ergebnisse der Bestandsanalyse) und zeigt darüber hinaus Chancen und Risiken für die Etablierung eines Verleihangebots auf, die sich aus externen Faktoren (u. a. Megatrends, Entwicklungen im Radtourismus, Best-Practice Beispiele) ergeben.

Stärken	Schwächen
Status Quo der Gebietskulisse	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Möglichkeiten des E-Bike Verleihs in den Regionen Osterode am Harz, Westharz, Nordharz und insbesondere Harz sind bereits zahlreich vorhanden ▪ einige Verleihbetriebe weisen ein großes Sortiment mit unterschiedlichen E-Bike Modellen auf (v. a. auch E-MTB's) ▪ Ladestationen sind in den Regionen Westharz, Osterode am Harz und Harz weit verbreitet ▪ es existiert ein Mix aus vollautomatischen Bike-Sharing Systemen und Anbietern mit persönlicher Beratung ▪ eine Station befindet sich am Bahnhof in Wernigerode und erleichtert so den Übergang von ÖV auf das E-Bike ▪ es besteht bereits Interesse das E-Biken in der Region voranzubringen ▪ Fördergelder von der Europäischen Union als LEADER bzw. ILE Projekt ▪ das E-Biken wird bereits aktiv vermarktet v. a. durch den Harzer Tourismusverband 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kein (ausreichendes) E-Bike Verleihangebot in den Regionen Rund um den Huy, Elm-Schunter und Grünes Band ▪ Angebotslücke bzgl. Akkuladestationen in den Regionen Grünes Band, Elm-Schunter, Rund um den Huy sowie Nordharz ▪ kein einheitliches Auftreten aller E-Bike Angebote und Services im gesamten Projektgebiet ▪ keine weitreichenden Kooperationen der verschiedenen Verleihbetriebe, daher ist u. a. die One-Way Miete bislang eher unüblich ▪ spontanes Ausleihen eher nicht möglich ▪ die aktive Vermarktung des E-Bikens schließt nicht alle Projektgebiete ein, sondern ist besonders auf den Harz, nicht das Vorland zentriert

Chancen	Risiken
Externe Faktoren zur Unterstützung oder Verhinderung positiver Entwicklungen	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Profitieren von der starken Entwicklung von E-Bikes und dem Bike Sharing ▪ Gewinnung neuer Zielgruppen ▪ Nutzen der Megatrends z. B. für Kommunikation (Hervorhebung der Vorteile für Gesundheit, Betonung der Regionalität etc.) ▪ Steigerung der touristischen Wertschöpfung in den Regionen ▪ Förderung einer nachhaltigen, intermodalen Mobilität in der Region (für Touristen und Einheimische zugleich) ▪ Akquirieren von Sponsoren zur (Eigen-) Finanzierung des Verleihsystems ▪ Ausbau digitaler Dienste ▪ Aufbau eines Trägerverein ähnlich des „Erlebnisparadies Südburgenland“ oder Gründung einer Gesellschaft ähnlich der Usedom Rad GmbH ▪ Verbreitung vollautomatischer Systeme, um die Ausleihe unabhängig der Öffnungszeiten anbieten zu können ▪ starke Positionierung als „E-Bike Paradies“, weitreichende Bekanntheit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nachfrage nach Verleihangeboten zu gering (z. B. durch mangelhafte Kommunikation, komplizierte Buchungs-/Bezahlprozesse) ▪ Kosten für ein einheitliches Verleihsystem zu hoch (sowohl einmalige als auch laufende für den Ausbau Infrastruktur, digitale Buchungssystemen etc.) ▪ zu starke Fokussierung auf Online-Services (z. B. Buchung), wodurch Nutzende aus Datenschutzbedenken oder schlechter Usability zurücktreten könnten ▪ One-Way Miete stellt zu großen, teuren logistischen Aufwand dar ▪ E-Bikes sehr kosten- und wartungsintensiv ▪ verschiedene Regionen sind involviert - dadurch Abstimmungsschwierigkeiten, verschiedene Bedarfe, Vorstellungen etc. ▪ das System wird den hohen Qualitätsansprüchen nicht gerecht, daher keine Akzeptanz ▪ Abwenden nach schlechten Erfahrungen

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass bereits eine gute Grundlage für den Aufbau eines einheitlichen Verleihsystems besteht. Positiv hervorzuheben ist das breite Verleihangebot in den Regionen Osterode am Harz, Westharz, Nordharz und vor allem Harz (hauptsächlich durch den Anbieter Harzmobil). Die Angebotslücken, die identifiziert wurden und behoben werden sollten, sind die folgenden:

- Verleih-Angebotslücke in Rund um den Huy, Elm-Schunter und Grünes Band
- Ladestationen-Angebotslücke in den Regionen Grünes Band, Elm-Schunter, Rund um den Huy sowie Nordharz
- fehlende Kooperationen zwischen den einzelnen Verleihbetrieben

- kein einheitliches Auftreten, dadurch kein gebündeltes Informationsangebot und keine einheitliche Buchungsmöglichkeit

Es gilt insbesondere die identifizierten Angebotslücken in den genannten Regionen zu schließen und das bestehende Angebot sowie zukünftige Angebote bzgl. Verleihbetriebe und Akkuladestationen zu verknüpfen. Positiv zu bewerten ist darüber hinaus das bereits bestehende Interesse für das Voranbringen des E-Bikens in der Region, was insbesondere die Existenz des Projekts zum Aufbau des „E-Bike Paradieses“ beweist. Vereinzelt wird das E-Biken bereits vermarktet und Angebote zusammengeführt (hervorzuheben ist *harzinfo.de*). Perspektivisch sollte dennoch ein eigener, gemeinsamer Auftritt aller Angebote (inkl. der Buchungsmöglichkeit) in den projektbeteiligten Regionen aufgebaut werden. Risiken, die besonders beachtet werden sollten, ist der hohe Qualitätsanspruch der Zielgruppen. Sollte dieser nicht erfüllt werden, besteht die Gefahr, dass das System nicht akzeptiert wird bzw. nicht wieder genutzt oder empfohlen wird. Auch vor dem Hintergrund des Megatrends „Silver Society“ sollte großer Fokus auf persönliche Beratung und Qualität des Verleihsystems gelegt werden.

5. Projektergebnisse

Basierend auf den Erkenntnissen der vorangestellten Kapitel, folgen nun die Handlungsempfehlungen für den Aufbau eines Verleihsystems in der Projektkulisse „E-Bike Paradies Harz – Braunschweiger Land – Ostfalen“.

Im Zuge der Projektarbeit hat sich abgezeichnet, dass ein Verleihangebot bzw. ein Verleihsystem stark abhängig ist von der Positionierung der Destination und den komplementären, touristischen Angeboten. Gibt es keine attraktive Routenführung, keine Veranstaltungen, thematische Inszenierung, Ausflugsziele, radfreundliche Unterkünfte etc., so werden Radtouristen wahrscheinlich weniger in die Destination kommen, selbst wenn ein makelloses Verleihangebot besteht. Es erscheint daher sinnvoll den Aufbau des touristischen Verleihsystems nicht separiert zu betrachten, sondern im Kontext einer holistischen Ausrichtung der Destination. Aus diesem Grund werden die folgenden Handlungsempfehlungen abermals in die fünf Handlungsfelder von absolutGPS gegliedert.

5.1 Handlungsempfehlungen: Strategie und Markenführung

- ❑ Etablierung einer Dachmarke, die lokale Leistungsträger zusammenfasst, welche E-Bike spezifische Angebote bieten. Dadurch können Sichtbarkeit sowie Buchbarkeit der Destination als eine zusammenhängende Einheit gegenüber dem Gast sichergestellt werden.
- ❑ Damit für Gäste und Einheimische schnell erkennbar wird, welche Leistungsträger, E-Bike freundlich sind, werden die Partnerbetriebe der Dachmarke mit einem Qualitätssiegel (nach Erfüllung festgelegter Kriterien) ausgezeichnet.
- ❑ Für die gemeinsame Dachmarke ist die Festlegung einer gemeinsamen Ausrichtung des geplanten „E-Bike Paradieses“ durch die verschiedenen projektbeteiligten Regionen unabdingbar.
- ❑ Da der Fahrradtourismusmarkt stark dynamisch und umkämpft ist, sollte fortlaufend der Wettbewerb beobachtet und bei Bedarf Anpassungen unternommen werden, um gegenüber dem Wettbewerb standhaft zu bleiben.

5.2 Handlungsempfehlungen: Organisation, Kooperation, Finanzierung

- ❑ In den Regionen, in denen bereits zahlreiche E-Bike Verleiher existieren, bietet es sich an keine völlig neuen Strukturen zu schaffen, sondern die existierenden Privatverleiher zunächst unter der Dachmarke zu vernetzen. Durch eine Vernetzung der einzelnen Akteure kann ein Gemeinschaftsgedanke geschaffen sowie Know-How und Ressourcen (z. B. bereits vorhandene E-Bikes und Ladestationen) geteilt werden.
- ❑ In den Regionen, in denen bislang keine E-Bike Verleihmöglichkeiten bestehen, sollten dagegen Angebote geschaffen werden. Hierfür bietet sich an Fahrradverleihe zu akquirieren, die bereit sind ihr Angebot, um E-Bikes und E-Bike-spezifische Services auszubauen. Darüber hinaus ist denkbar E-Bike Verleihstationen (z. B. durch Harzmobil) an Leistungsträger (Hotels, Ferienwohnungen, Tourist-Informationen etc.) zu binden.
- ❑ Aufbau eines Trägervereins, ähnlich wie der „Paradiesverein Südburgenland“, der alle Genussbetriebe zusammenfasst, um aktuelle Entwicklungen mit Partnerbetrieben abzusprechen sowie neue, aufeinander abgestimmte Produkte/ Veranstaltungen zu entwickeln.
- ❑ Einrichtung einer zentralen Instanz, die sich intensiv mit der Produktentwicklung und dem Management des Verleihsystems beschäftigt, die Arbeit koordiniert, als zentraler Ansprechpartner für alle Projektpartner fungiert, den Fortschritt evaluiert sowie den Ausbau des Verleihsystems verantwortet.
- ❑ Klärung darüber, wo und in welchem Umfang eine solche Instanz integriert werden kann. Gegebenenfalls eignet sich Harzmobil, die eine ähnliche Rolle wie das Reisebüro Fox im E-Bike Paradies Südburgenland einnehmen könnten. Denkbar wäre auch die Neugründung einer Gesellschaft, ähnlich wie die UsedomRad GmbH.
- ❑ Klärung der Verantwortungsbereiche und Aufgaben unter den Projektbeteiligten.
- ❑ Entwicklung eines belastbaren Geschäftsmodells insbesondere in Bezug auf die Finanzierung des Verleihsystems.
- ❑ Identifizierung von Sponsoren, um das System, die Weiterentwicklung, Marketingmaßnahmen etc. zu finanzieren.

5.3 Handlungsempfehlungen: Produkt

- ❑ Durch eine Kooperation der vorhanden und zukünftigen Verleihanbieter kann den Gästen eine One-Way Miete angeboten werden. Die Finanzierung der Umverteilung sollte einhergehend mit der Entwicklung eines belastbaren Geschäftsmodells berücksichtigt werden.
- ❑ Konzentrierung auf einheitliche E-Bike-Modelle um einen flächendeckenden Akkulade- bzw. Akkuwechsel- sowie Reparaturservice anbieten zu können.
- ❑ Regelmäßige Qualitätskontrollen des Verleihsystems z. B. durch Mystery-Checks und Gästebefragungen, um den hohen Qualitätsansprüchen der Zielgruppen gerecht zu werden.
- ❑ Das Nutzungsverhalten sollte regelmäßig beobachtet werden, um auf eventuellen Optimierungsbedarf zu reagieren.
- ❑ Schulungen der teilnehmenden Betriebe, um den Gästen den besten Service und eine stets kompetente Beratung bieten zu können.

5.4 Handlungsempfehlungen: Kommunikation und Vertrieb

- ❑ Eine auf die Zielgruppen zugeschnittene Kommunikation ist von hoher Bedeutung. Dafür bedarf es der Formulierung passender Vermarktungsansätze und die Auswahl adäquater Marketingkanäle. Für die Kommunikation sollten auch Megatrends berücksichtigt werden (z. B. Hervorhebung der gesundheitlichen Vorteile des E-Bikens).
- ❑ Die Einrichtung eines Internetauftritts, der den Gästen eine Übersicht bietet über die Standorte und die Öffnungszeiten der Verleih- und Akkuladestationen, Services rund um das E-Bike, Radmodelle, verfügbare Kapazitäten, Partnerbetriebe etc. bietet und gleichzeitig als Buchungstool fungiert. Dies kann den Gast speziell in der Informationsphase unterstützen, passende Angebote zu finden. Eine mobile Version (z. B. in Form einer App) ist vor dem Hintergrund der wachsenden Nutzung internetbasierter Anwendungen nicht zu vernachlässigen.

- ❑ Da den anvisierten Zielgruppen der Schutz ihrer Daten im Internet sehr wichtig ist, sollte überdies eine persönliche bzw. telefonische Buchung und Beratung ermöglicht werden.
- ❑ Landingpages bei den jeweilig zuständigen Tourismusorganisationen/ Tourismusvereinen (die laut Radreiseanalyse am meisten zur Informationsbeschaffung im Internet genutzt werden) mit Informationen zu den Strecken, Standorten von Verleihstationen, Preise, Zubehör etc. und Verlinkung zum Hauptinternetauftritt.
- ❑ Für die Kommunikation des Angebots (insbesondere nach Einführung) bieten sich beispielsweise kostenlose Testfahrten sowie Veranstaltungen bei Partnerbetrieben zur Vorstellung des „E-Bike Paradies“ an. Darüber hinaus sollte ausreichend Informationsmaterial an klassischen Touch-Points wie z. B. an den lokalen Tourist-Informationen (auch deren Websites), am Bahnhof etc. verfügbar sein.
- ❑ Die Partnerbetriebe können sich durch eine gegenseitige Vermarktung mehr Aufmerksamkeit erreichen.

5.5 Handlungsempfehlungen: Infrastruktur

- ❑ Entlang der konzipierten Genussstrecken sollten sich die Verleihstationen sowie E-Bike spezifische Dienstleistungen (z. B. Reparatur, Akkuladestationen) in regelmäßigen Abständen konzentrieren. Dafür können bereits bestehende Verleihanbieter akquiriert werden oder neue Stationen errichtet werden. Letzteres sollte mit hoher Priorität in den Regionen mit der bislang stärksten Angebotslücke geschehen.
- ❑ Für Pannen, die unterwegs passieren, ist die Einführung eines Pannenservice zu raten. Zudem sollte eine Kooperation zwischen den verschiedenen Betrieben vor Ort ermöglicht, dass Reparaturen nicht nur dort durchgeführt werden können, wo das E-Bike ausgeliehen wurde, sondern in allen Betrieben vor Ort, die eine Reparatur anbieten.
- ❑ Ein Mix aus bemannten und unbemannten Stationen sollte aufgebaut werden. Dadurch werden Jene bedient, die schnell und automatisch ein Rad ausleihen möchten, unabhängig der Öffnungszeiten sowie Jene, die einen persönlichen Service bevorzugen und Online-Buchungen skeptisch gegenüberstehen bzw. weniger online-affin sind.

- ❑ Bei den unbemannten Stationen können Modelle gewählt werden, die Strom aus erneuerbaren Energien generieren, um die Klimabilanz der E-Bikes zu senken. Ebenso sollten sie überdacht sein, um eine Überhitzung der Akkus zu vermeiden sowie um einen Schutz vor Regen zu bieten.
- ❑ Zum Aufbau eines flächendeckenden Ladenetzwerks eignet sich die Einbindung lokaler Leistungsträger – speziell die Partnerbetriebe, die davon profitieren, wenn ihr Angebot in der Zeit des Aufladens genutzt wird. Da Radwanderer häufig zu zweit oder in kleinen Gruppen unterwegs sind, sollten mindestens vier bis sechs Räder gleichzeitig aufgeladen werden können.
- ❑ Das Laden im Freien sollte witterungsgeschützt stattfinden können. Dafür bietet sich ein Schließfach mit Stromanschluss für herausnehmbare Akkus an. Für E-Bikes mit nicht abnehmbaren Akkus bietet sich hierfür ein abschließbarer Fahrradabstellraum an. Zudem empfiehlt es sich Akkulademöglichkeiten in Sichtweite der Gäste zu platzieren. Entsprechende Ladefächer im Freien eignen sich überdies als Werbeflächen z. B. für andere Partnerbetriebe des „E-Bikes Paradies“.
- ❑ An Stationen mit längerer Aufenthaltsdauer (z. B. an Sehenswürdigkeiten) bietet sich die Errichtung von Rastplätzen an. An diesen können überdachte Akkuladestationen in Kombination mit verschließbaren Fahrradboxen aufgestellt werden. Zusätzlich ist für eine gesteigerte Aufenthaltsqualität das zur Verfügung stellen weiterer Dienste denkbar bspw. ein Trinkbrunnen, Informationsmaterial, Werkzeug zur Selbst-Reparatur.
- ❑ Ebenso sollte ein nahtloser Wechsel von öffentlichen Verkehrsmitteln und den E-Bikes sollte ermöglicht werden, um die Reduzierung des Individualverkehrs zu minimieren sowie das System attraktiver für umweltbewusstere Zielgruppen (Stichwort: Megatrend Neo-Ökologie) zu gestalten. Dafür sollten Verleihstationen an den Haltestellen, die sich in der Nähe der Genusstrecken befinden, errichtet werden. Eine Erreichbarkeits- und Mobilitätsanalyse kann Aufklärung darüber leisten an welchen Orten eine hohe Frequenz zu erwarten ist.
- ❑ Initiierung von Gesprächen mit den lokalen Verkehrsbetrieben zur Entwicklung von Ideen zur Verbesserung des Mobilitätsangebots der Regionen/ Erweiterung des Angebots durch E-Bikes sowie mögliche Preisnachlässe für den E-Bike Verleih, wenn eine Anreise mit dem ÖV stattfand.

6. Kritische Reflexion des Projekt-Praktikums

6.1 Projekt

Die vorliegende Projektarbeit hat den Anspruch als Orientierung für ein Konzept zum Aufbau eines E-Bike Verleihsystem in der Projektkulisse des „E-Bike Paradies Harz – Braunschweiger Land - Ostfalen“ für die Tourismusberatung absolutGPS zu dienen. Jüngst wurde das zentrale Ergebnis der Projektarbeit - die Handlungsempfehlungen – vorgestellt.

Dabei handelt sich zunächst um eine Rohfassung, welche noch finaler Anpassungen durch absolutGPS bedarf. Das liegt vor allem darin begründet, dass das „E-Bike Paradies“-Projekt noch nicht abgeschlossen ist und sich ggf. neue Entwicklungen oder Rahmenbedingungen (z. B. durch die Corona Pandemie) ergeben. Zudem blieb im Zuge der Bestandsanalyse die Streckenführung der Genussrouten unberücksichtigt. Die Etappentouren wurden erst Anfang Februar 2021 beschlossen, die finale Festlegung der Sterntouren steht bislang noch aus. Vor diesem Hintergrund bietet es sich an, nach Finalisierung aller Streckenführungen, die Standorte der Verleihstationen sowie der Akkuladestationen zu prüfen. Sollten sich diese fernab der Streckenführung befinden, so empfiehlt es sich diese zunächst nicht weiter zu berücksichtigen.

Im Zuge der Projektarbeit war überdies angedacht, das E-Bike Angebot vor Ort auszuprobieren, insbesondere um ein Bild von der Qualität der Räder zu bekommen sowie dem Buchungs- und Verleihprozess, da in der Realität die Dinge oft anders sind als sie z. B. im Internet beworben werden. Durch die Beschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie ab November war dies leider nicht mehr möglich. Ebenso ist nicht auszuschließen, dass manche der angefragten Betriebe nicht erreichbar aufgrund der Corona-Beschränkungen waren.

In den ersten Wochen des Praktikums und damit einhergehend, der Suche nach einem Projektthema fiel das Thema Bike Sharing, was sofort auf großes Interesse stieß. Eine Eingrenzung des Themas nahm jedoch mehr Zeit als erwartet in Anspruch. An dieser Stelle ergibt sich die erste „Lesson learned“. Durch ein früheres, konsequenteres Suchen nach einem Thema hätte die Planungs- und somit die Durchführungsphase eher beginnen können. Ebenso wurden die Aufgaben des Praktikums oft dem Projekt untergestellt, wodurch die festgelegten Meilensteine öfter neu terminiert werden mussten. Nichtsdestotrotz wurde dieser erhöhte Zeitbedarf dadurch gedeckt, dass das Praktikum bereits Anfang September begonnen wurde und somit von Beginn an ein zeitlicher Puffer für den Monat Februar gesetzt wurde.

Eine weitere „Lesson learned“ ist, dass die Methodik für die einzelnen Arbeitspakete hätte besser geplant werden sollen. Die Analyse der Gebietskulisse stellte sich komplexer heraus als zunächst angenommen und nahm dadurch mehr Zeit in Anspruch als geplant. Die Befragung der Betriebe war zunächst nicht angedacht, stellte sich im Laufe des Projekts jedoch als wichtig und zielführend

heraus. Dem untergestellt wurde letztendlich ein zweites Expertengespräch. Nichtsdestotrotz konnte UsedomRad gut aufgrund weitreichender, öffentlich zugänglicher Informationen untersucht werden. Für künftige Projekte bietet es sich an jedes Angebotspaket genauer durchzuplanen insbesondere in Bezug auf die Methodik.

Methoden, die sich für die Erstellung des Projektberichts als hilfreich bewährt haben, sind zum einen das Erstellen eines Projekt-Factsheet sowie eines Projektstrukturplans. Besonders das Factsheet war hilfreich um die wichtigsten Punkte (wie Ziele, Methodik) festzuhalten und dem Praxispartner als Grundlage für einen strukturierten Austausch vorzulegen.

6.2 Praktikum

Das Praktikum wird rückblickend als positiv und insbesondere als lehrreich sowie bereichernd bewertet. Erlerntes aus dem Studium in Eberswalde konnte an vielen Stellen angewandt werden insbesondere aus den Bereichen Naturtourismus, Nachhaltiges Destinationsmanagement, Marketing und Umweltmanagement.

Die ersten beiden Monate des Praktikums konnten vor Ort in den Büroräumen stattfinden. Aufgrund von Beschränkungen im Zuge der Corona-Pandemie wurde das Praktikum ab November im Home-Office weitergeführt. Zum einen war es schade, dass der persönliche Kontakt mit den Kollegen wegbrach. Zum anderen konnten dadurch bestimmte digitale Kompetenzen gestärkt sowie Fähigkeiten im Bereich Selbstorganisation und-disziplin sowie Zeitmanagement geschärft werden.

Besonders positiv an dem Praktikum war überdies die starke Einbeziehung in die Projektarbeit. In das Projekt der „Thüringer Waldrandroute“ wurde die Autorin zum Großteil einbezogen und konnte sich auf diesem Weg bestmöglich ein Bild von der Arbeitswelt des Unternehmens sowie der Vorgehensweise in der Projektarbeit verschaffen. Ebenso wurden Vorschläge und Impulse immer mit einem offenen Ohr aufgenommen und wertgeschätzt. Zugleich wurde der Autorin viel Vertrauen und Verantwortung übertragen, was zunächst ungewöhnlich erschien aber im Nachhinein zu einem selbständigeren und selbstbewussteren Umgehen mit den übertragenen Aufgaben führte. Reichlich neues Wissen konnte zudem gewonnen werden wie der Umgang mit der Geoinformationssoftware QGIS.

Für die Ermöglichung und Betreuung eines so vielseitigen Praktikums und das entgegengebrachte Vertrauen in die Arbeit der Autorin, wird an dieser Stelle dem gesamten absolutGPS Team insbesondere Anne Heidemüller ein großer Dank ausgesprochen. Johanna Weinreiter gebührt ebenso ein zusätzlicher Dank für die tatkräftige Unterstützung der Projektarbeit und die Hilfestellung bei der Themenfindung. Danke!

7. Fazit und Ausblick

Die vorgestellte Projektarbeit ist mit dem Ziel besetzt Handlungsempfehlungen für den Aufbau eines Verleihsystems in der Projektkulisse auszusprechen. Um dies zu erreichen wurden zunächst ausführliche Recherchen zum Thema E-Bike im Fahrradtourismus sowie zum Thema des touristischen E-Bike Verleihs betrieben. Darüber hinaus wurde die Projektkulisse auf den Status Quo mit besonderem Fokus auf die E-Bike Verleihmöglichkeiten untersucht. Um aufzuzeigen, wie ein E-Bike Verleihsystem funktionieren und vor allem erfolgreich sein kann, wurden ebenso Best-Practice Beispiele, allen voran der Kooperationspartner aus dem Südburgenland, untersucht. Im Anschluss wurden die Ergebnisse all dieser Zwischenschritte mit Hilfe einer SWOT-Analyse zusammengefasst und bewertet. Dadurch konnte im Anschluss das Ziel des Projekts – die Aussprache von Handlungsempfehlungen – erreicht werden.

Inhaltlich ist hervorzuheben, dass im Projektgebiet bereits eine solide Grundlage für den Aufbau eines einheitlichen Verleihsystems besteht. Fokus im Zuge der Etablierung des Verleihsystems sollte auf der Vernetzung der bereits bestehenden Verleiher in den Regionen Osterode am Harz, Westharz, Nordharz und Harz liegen. Im weiteren Projektverlauf gilt zunächst zu klären, welche der identifizierten Verleihstationen sich auf bzw. in der Nähe der Genussstrecken befinden. Dies blieb im Zuge der vorliegenden Projektarbeit unberücksichtigt, da die genaue Streckenführung zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse noch nicht feststand.

In den Regionen mit der größten Angebotslücke - Rund um den Huy, Elm-Schunter und Grünes Band sollten dahingegen zunächst neue Verleihangebote entlang der Genussstrecken geschaffen werden. Entweder werden hierfür bereits bestehende Fahrradverleihanbieter akquiriert und ermutigt E-Bikes in ihr Sortiment aufzunehmen oder es werden neue Stationen errichtet. Hierfür bieten sich Stationen an (bemannt oder unbemannt), die präferiert an Leistungsträger (u. a. Hotels, Ferienwohnungen) angekoppelt sind.

Darüber hinaus müssen neben dem Verleih auch weitere Serviceangebote verknüpft bzw. geschaffen werden - allen voran Akkuladestationen aber auch Möglichkeiten der Reparatur sowie Angebote bezüglich E-Bike freundlicher Gastronomie und Unterkunft.

Für eine Vernetzung aller bestehender sowie zukünftiger Angebote entlang der Genussrouten bietet sich die Einrichtung eines Trägervereins an – wie bspw. der Verein „Erlebnisparadies Südburgenland“, welcher alle teilnehmenden Betriebe unter einer Dachmarke vernetzt. Damit für Gäste und Einheimische schnell erkennbar wird, welche dieser Leistungsträger, E-Bike freundlich sind, werden die betroffenen Partnerbetriebe mit einem Qualitätssiegel (nach Erfüllung festgelegter Kriterien) ausgezeichnet und zusammen mit den Genussrouten vermarktet. Vor dem Hintergrund des hohen Qualitätsanspruchs der Zielgruppen sollte die Sicherstellung einer einheitlich hohen Qualität sichergestellt werden z. B. durch regelmäßige Mystery-Checks oder Gästebefragungen.

An Abschnitten, an denen keine Betriebe vorhanden sind, bieten sich Rastplätze an, die ausgestattet sind mit verschließbaren Fahrradboxen und überdachten Akkuladestationen. Für eine höhere Aufenthaltsqualität ist ebenso denkbar weitere Elemente zur Verfügung zu stellen wie bspw. ein Trinkbrunnen oder Werkzeug zur Selbst-Reparatur.

Zudem ist hervorzuheben, dass es einer Instanz bedarf, die das E-Bike Paradies ganz speziell mit dem Fokus E-Bike Verleih verwaltet, die Arbeit koordiniert, als zentraler Ansprechpartner für alle Projektpartner fungiert, den Fortschritt evaluiert sowie den Ausbau des Verleihsystems verantwortet. Ob diese Aufgabe Harzmobil, ähnlich wie das Reisebüro Fox im E-Bike Paradies Südburgenland übernimmt oder ob eine neue Gesellschaft, ähnlich wie die UsedomRad GmbH aufgebaut wird, gilt im weiteren Projektverlauf zu klären.

Positiv zu bewerten ist, dass bereits Interesse für das Voranbringen des E-Bikens in der Region besteht. Momentan wird das E-Biken bereits vermarktet, das aber noch nicht für die gesamte Projektkulisse. Daher sollte ein eigener, gemeinsamer Auftritt mit Buchungsfunktion für alle Angebote entlang der Genussrouten in den projektbeteiligten Regionen aufgebaut werden.

Abschließend bleibt zu klären, inwiefern vollautomatische Systeme auch außerhalb der Genussrouten im Zuge einer nachhaltigen Mobilität genutzt werden können. Hierfür bietet sich die Initiierung von Gesprächen mit den lokalen Verkehrsbetrieben an zur Entwicklung von Ideen zum Zweck der Verbesserung des Mobilitätsangebots der Regionen bzw. der Erweiterung des Angebots durch E-Bikes sowie mögliche Preisnachlässe für den E-Bike Verleih in der Projektkulisse, wenn eine Anreise mit dem ÖV stattfand.

Inwiefern ein einheitliches Verleihsystem tatsächlich umgesetzt wird, muss sicherlich im Detail insbesondere unter den jeweiligen Projektträgern geklärt werden insbesondere auch in Bezug auf die Finanzierung, fortlaufende Entwicklung sowie dem Stimmungsbild der lokalen Leistungsträger. Mit der Projektarbeit liegt eine Rohfassung bzw. eine Orientierung für ein zukünftiges Konzept zum Aufbau eines einheitlichen Verleihsystems im Projektgebiet des „E-Bike Paradies Harz – Braunschweiger Land – Ostfalen“ vor.

Literaturverzeichnis

Abbildungen

ADFC, 2020. *ADFC-Radreiseanalyse 2020*. [online] Verfügbar unter: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2020> [Aufgerufen am 24.01.2021].

Google Maps, 2021. *Gebietskulisse "E-Bike Paradies Harz - Braunschweiger Land - Ostfalen"*. [Eigene Darstellung] Verfügbar unter: <https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1RH0FHnC6K51kZ4hiy8Wq3naP1sXmNY7x&usp=sharing> [Aufgerufen am 25.02.2021].

Buchquellen

Behrens-Egge, M., Baruschke, M., 2019. Radtourismus. In: Rein, H.; Schuler, A. (Hrsg.). *Naturtourismus*. UKV Verlag: München.

Breuer, M., 2015. *Revolution im Radtourismus durch E-Bikes: Ausweitung des Aktionsraumes in Mittel- und Hochgebirge*. Hamburg: disserta Verlag.

Dreyer, A. 2012. Radfahren im System des Tourismus. In: Dreyer, A., Miglbauer E., Mühlnickel, R. (Hrsg.): *Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven*. München: Oldenbourg Verlag.

Klein, R., 2016. *Elektromobilität – Entwicklung bei Pedelecs*. In: Jacoby, C., Wappelhorst, S. (Hrsg.): *Potenziale neuer Mobilitätsformen und -technologien für eine nachhaltige Raumentwicklung*. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung.

Miglbauer, E., 2012. Neue Entwicklungen im Radtourismus. In: Dreyer, A., Miglbauer E., Mühlnickel, R. (Hrsg.): *Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven*. München: Oldenbourg Verlag.

Pdf-Dokumente

ADFC, 2015. *ADFC-Empfehlungen: Umgang mit Elektrofahrrädern: Informationen für Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe*. [pdf] o. O.: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. Verfügbar unter: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Positionspapiere/ADFC_Empfehlung_Beherbergung_Pedelecs.pdf.

ADFC, 2020. *ADFC-Radreiseanalyse 2020*. [pdf] Berlin: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. Verfügbar unter: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/RRA-Handout_2020_Final.pdf [Aufgerufen am 03.01.2021].

BMNT (Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus), 2018. *Tourismusradverleih: Kurzfassung der Bestandserhebung Radverleihsysteme in Österreich mit Fokus auf touristischer Nutzung*. [pdf] Wien: Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus. Verfügbar unter: <https://www.bmlrt.gv.at/service/publikationen/tourismus/wie-wird-meine-tourismusregion-nachhaltig-mobil.html> [Aufgerufen am 03.12.2020].

BMWi (Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie), 2009. *Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland: Langfassung*. [pdf] Berlin: Forschungsbericht Nr. 583. Verfügbar unter: http://www.deuschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/PDFs/Grundlagenuntersuchung_Fahrradtourismus_Langfassung.pdf [Aufgerufen am 11.02.2021].

BTE, 2015. *Masterplan Fahrradtourismus: Region Großraum Braunschweig*. [pdf] Hannover: BTE. Verfügbar unter: <https://www.radportal-braunschweig.de/bikepedia/masterplan-radtourismus/> [Aufgerufen am 03.12.2020].

BTE, 2019. *Radtouristischer Entwicklungsplan Rheinhessen: Abschlussbericht*. [pdf] Hannover/Mainz: BTE. Verfügbar unter: <https://www.rheinhessen.de/radtouristischer-entwicklungsplan-rheinhessen> [Aufgerufen am 04.01.2021].

Krauss, K. und Scherf, C, 2020. *Zweirad-Sharing nach Raumtypen bis 2050*. [pdf] Karlsruhe: Internationales Verkehrswesen. Verfügbar unter: https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/ccn/2020/krauss-scherf_iv_2020_zweiradsharing_raumtypen.pdf [Aufgerufen am 17.01.2021].

Roland Berger, 2018. *Bike Sharing 5.0: Market insights and outlook*. [pdf] Verfügbar unter: XXX [Aufgerufen am XXX].

SINUS-Institut, 2019. *Fahrrad-Monitor Deutschland 2019*. [online] Verfügbar unter: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/fahrradmonitor-2019-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile [Aufgerufen am 15.01.2021].

Wachotsch, U., Kolodziej A., Specht, B., Kohlmeyer, R., Petrikowski, F., 2014. *E-Rad macht mobil: Potenziale von Pedelecs und deren Umweltwirkung*. [pdf] Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. Verfügbar unter: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/hgp_e-rad_macht_mobil_-_peleecs_4.pdf [Aufgerufen am 23.01.2021].

ZIV, 2019. *Zahlen – Daten – Fakten zum Deutschen Fahrrad- und E-Bike Markt 2019: Dynamischer Wachstumskurs der Fahrradindustrie setzt sich ungebremsst fort*. [pdf] Berlin: Zweirad-Industrie Verband. Verfügbar unter: https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/PDFs/PM_2020_11.03._Fahrrad-_und_E-Bike_Markt_2019.pdf [Aufgerufen am 13.02.2021].

ZIV, 2020. *Fahrrad- und E-Bike-Industrie trotzen der Corona-Krise: Stimmungsbarometer für das 1. Halbjahr 2020*. [pdf] Bad Soden: Zweirad-Industrie-Verband. Verfügbar unter: https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/PDFs/PM_2020_02.09._Fahrradmarkt_Stimmungsbarometer_1_HJ_2020.pdf [Aufgerufen am 30.10.2020].

Websites

absolutGPS, 2019 a. *Megatrend „Silver Society“*. [online] Verfügbar unter: <https://bbb.absolut-gps.com/megatrend-silver-society/> [Aufgerufen am 11.02.2021].

absolutGPS, 2019 b. *Megatrend „Gesundheit“ im Radtourismus*. [online] Verfügbar unter: <https://qnr.ad.absolut-gps.com/2018/07/09/megatrend-gesundheit-radtourismus/> [Aufgerufen am 11.02.2021].

absolutGPS, 2019 c. *Megatrend „Neo-Ökologie“ im Radtourismus*. [online] Verfügbar unter: <https://bbb.absolut-gps.com/megatrend-neo-oekologie-radtourismus/> [Aufgerufen am 11.02.2021].

ADFC, 2017. *Die ADFC-Radreiseanalyse 2017*. [online] Verfügbar unter: <https://www.adfc.de/artikel/die-adfc-radreiseanalyse-2017> [Aufgerufen am 18.01.2021].

ADFC, 2020. *ADFC-Radreiseanalyse 2020*. [online] Verfügbar unter: <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2020> [Aufgerufen am 24.01.2021].

ADFC, o. J. *Pedelecs und E-Bikes*. [online] Verfügbar unter: <https://www.adfc.de/artikel/pedelecs-und-e-bikes> [Aufgerufen am 30.10.2020].

ArL Braunschweig, o. J. *ILE*. [online] Verfügbar unter: https://www.arl-bs.niedersachsen.de/startseite/foerderung_projekte/ile/ile-127134.html [Aufgerufen am 30.12.2020].

Carstens, 2019. *Elektromobilität: Wir sollten uns nicht der Illusion hingeben, ein E-Bike an sich wäre schon umweltfreundlich*. [online] Verfügbar unter: <https://www.geo.de/natur/nachhaltigkeit/21444-rtkl-elektromobilitaet-wir-sollten-uns-nicht-der-illusion-hingeben-ein-e> [Aufgerufen am 23.01.2021].

Bike-energy, o. J. *Eine funktionierende Lade-Infrastruktur ist Voraussetzung für das Gelingen der Elektromobilität*. [online] Verfügbar unter: <https://bike-energy.com/e-ladeinfrastruktur/> [Aufgerufen am 20.10.2020].

Burgenland Tourismus GmbH, o. J a. *Radeln: Mit Sonne drin*. [online] Verfügbar unter: <https://www.burgenland.info/erleben/sportlich-aktiv/mit-dem-rad> [Aufgerufen am 01.02.2021].

Burgenland Tourismus GmbH, o. J. b. *E-Bike Verleih und Ladestationen. Mit frischer Wind-Energie durchs Burgenland sausen.* [online] Verfügbar unter: <https://www.burgenland.info/erleben/sportlich-aktiv/mit-dem-rad/alle-services-rund-ums-rad/e-bike-verleih> [Aufgerufen am 03.02.2021].

Demetz, 2017. *Kein Radtourismus ohne intelligente Mobilität: Neue Konzepte für den Alpenraum.* [online] Verfügbar unter: <https://www.forum-csr.net/News/11432/Kein-Radtourismus-ohne-intelligente-Mobilitaet.html> [Aufgerufen am 31.01.2021].

Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (difu), 2020. *Fahrrad- und E-Bike-Verleihsystem auf der Insel Usedom.* [online] Verfügbar unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/fahrrad-und-e-bike-verleihsystem-auf-der-insel> [Aufgerufen am 10.01.2021].

E-Bike Paradies, o. J. a. *Das Südburgenland mit dem RAD erleben und mit allen Sinnen genießen.* [online] Verfügbar unter: <http://www.ebikesuedburgenland.at/> [Aufgerufen am 03.01.2021].

E-Bike Paradies, o. J. b. *Kontakt.* [online] Verfügbar unter: <http://www.ebikesuedburgenland.at/kontakt/> [Aufgerufen am 10.12.2020].

E-Bike Paradies, o. J. c. *Unsere Hauptverleihstationen.* [online] Verfügbar unter: <http://www.ebikesuedburgenland.at/verleihstationen/> [Aufgerufen am 20.11.2020].

E-Bike Paradies, o. J. d. *E-Bike mieten.* [online] Verfügbar unter: <https://www.ebikeparadies.at/angebote/e-bike-mieten/> [Aufgerufen am 04.01.2021].

E-Bike Paradies, o. J. e. *Rädertechnik: Service und Zubehör.* [online] Verfügbar unter: <https://www.ebikeparadies.at/raedertechnik/service-zubehoer/> [Aufgerufen am 04.01.2021].

E-Bike Paradies, o. J. f. *Raedertechnik: Kurzanleitung.* [online] Verfügbar unter: <https://www.ebikeparadies.at/raedertechnik/kurzanleitung/> [Aufgerufen am 04.01.2021].

E-Bike Paradies, o. J. g. *Genussradeln.* [online] Verfügbar unter: <http://www.ebikesuedburgenland.at/katalog-2021/> [Aufgerufen am 12.02.2021].

Eickhoff, M., 2019. *Weltfahrradtag: Wie sich E-Bikes auf die Umwelt auswirken.* [online] Verfügbar unter: <https://www.zdf.de/nachrichten/heute/weltfahrradtag-wie-sich-e-bikes-auf-die-umwelt-auswirken-100.html> [Aufgerufen am 23.01.2021].

Grünes Band, o. J. *E-Bike-Paradies.* [online] Verfügbar unter: <https://www.leader-gruenes-band.de/e-bike-paradies/> [Aufgerufen am 21.11.2020].

Harzmobil, o. J. *Harz.mobil eBikes.* [online] Verfügbar unter: <https://www.ebike-harz.info/pedelec/> [Aufgerufen am 05.02.2021].

Heininger, N., 2020. *Nachhaltigkeit und E-Bike: Passt das zusammen?* [online] Verfügbar unter: <https://ebike-news.de/nachhaltigkeit-und-e-bike-passt-das-zusammen/187768/> [Aufgerufen am 24.01.2021].

Herb, A., o. J. *Auf der Paradiesroute durchs Südburgenland.* [online] Verfügbar unter: https://www.mybike-magazin.de/reise_touren/oesterreich/radtouren-im-suedburgenland [Aufgerufen am 25.01.2021].

Kugoth, J., 2018. *ListnRide: Wir sind das Airbnb für Fahrräder.* [online] Verfügbar unter: <https://www.businessinsider.de/gruenderszene/allgemein/listnride-airbnb-private-fahrrader-sharing/> [Aufgerufen am 05.01.2021].

Mobilikon, o. J. a. *Bikesharing.* [online] Verfügbar unter: <https://www.mobilikon.de/node/1297> [Aufgerufen am 06.01.2021].

Mobilikon, o. J. b. *Fahrradverleih.* [online] Verfügbar unter: <https://www.mobilikon.de/node/1307> [Aufgerufen am 06.01.2021].

Mobilikon, o. J. c. *Bikesharing: UsedomRad.* [online] Verfügbar unter: <https://www.mobilikon.de/node/1429> [Aufgerufen am 10.01.2021].

Nextbike, 2021. *Nextbike - Original Bike Sharing.* [online] Verfügbar unter: <https://www.nextbike.de/de/unternehmen/> [Aufgerufen am 31.01.2021].

Radregion, Rheinland e. V., 2019. *Radstationen in der Radregion Rheinland.* [online] Verfügbar unter: <https://www.radregionrheinland.de/service/radservice/radstationen> [Aufgerufen am

Südburgenland, 2019 a. *Warum Radfahren im Südburgenland? Ganz einfach.* [online] Verfügbar unter: <https://www.suedburgenland.info/sehen-erleben/freizeit-natur/radfahren-und-ebike/> [Aufgerufen am 31.01.2021].

Südburgenland, 2019 b. *E-Biken im Südburgenland.* [online] Verfügbar unter: <https://www.suedburgenland.info/index.php?id=184> [Aufgerufen am 01.02.2021].

Südburgenland – Ein Stück vom Paradies, 2021. *Südburgenland - Ein Stück vom Paradies.* [online] Verfügbar unter: <https://www.erlebnisparadies.at/erlebnisparadies/> [Aufgerufen am 03.02.2021].

Umweltbundesamt, 2020 a. *E-Bike und Pedelec.* [online] Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/elektrogeraete/e-bike-pedelec#unsere-tipps> [Aufgerufen am 23.01.2021].

Umweltbundesamt, 2020 b. *Lithium-Batterien und Lithium-Ionen-Akkus.* [online] Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/elektrogeraete/lithium-batterien-lithium-ionen-akkus#unsere-tipps> [Aufgerufen am 23.01.2021].

Usedom, 2021. *Ostseeurlaub auf der Sonneninsel Usedom: Usedom nachhaltig erleben*. [online] Verfügbar unter: <https://usedom.de/> [Aufgerufen am 11.01.2021]

UsedomRad, o. J. a. *Serviceangebot*. [online] Verfügbar unter: <https://usedomrad.de/serviceangebot/> [Aufgerufen am 11.01.2021].

UsedomRad, o. J. b. *Funktionsweise*. [online] Verfügbar unter: <https://usedomrad.de/funktionsweise/> [Aufgerufen am 11.01.2021].

UsedomRad, o. J. c. *Tageskarten*. [online] Verfügbar unter: <https://usedomrad.de/tageskarten/> [Aufgerufen am 22.01.2021].

VCD, o. J. Elektrofahräder: *Schnell und entspannt unterwegs*. [online] Verfügbar unter: <https://www.vcd.org/themen/radverkehr/elektrofahrraeder/> [Aufgerufen am 23.01.2021].

Zukunftsinstitut, 2020 a. *Cycle-Chic: Die große Zukunft des Fahrrads*. [online] Verfügbar unter: <https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/cycle-chic-die-grosse-zukunft-des-fahrrads/> [Aufgerufen am 20.12.2020].

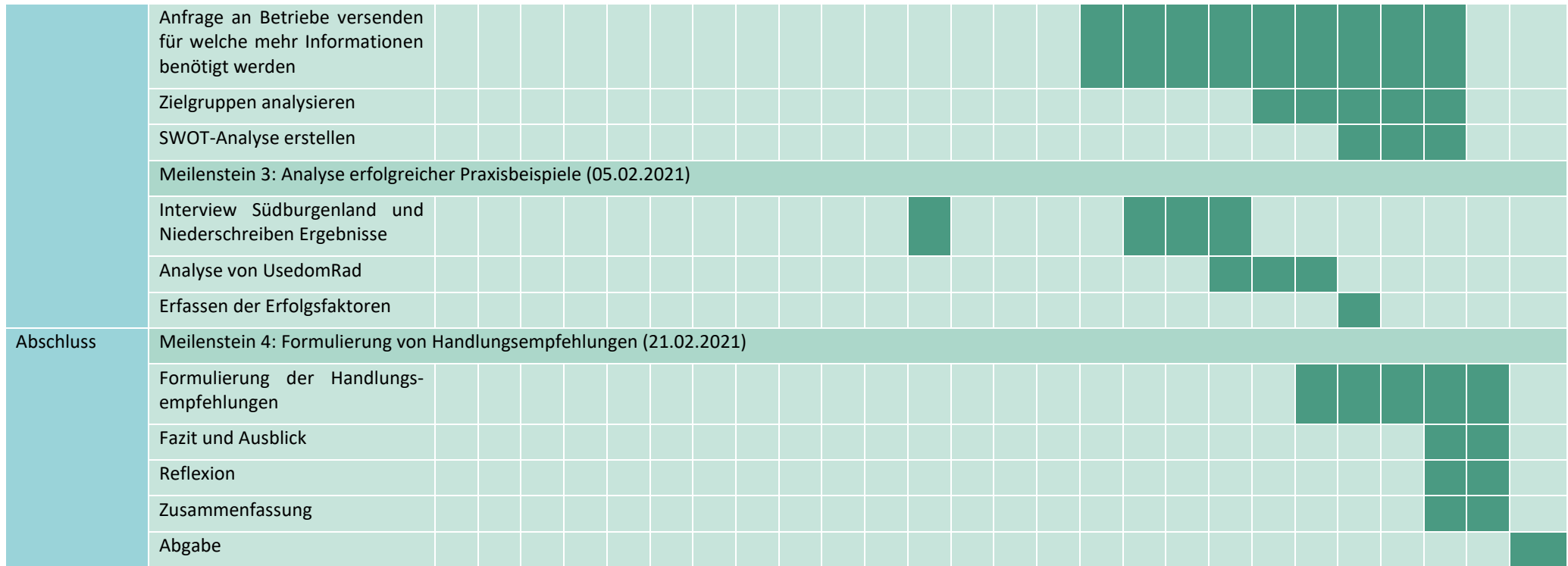
Zukunftsinstitut 2020 b. *Megatrend Konnektivität*. [online] Verfügbar unter: <https://www.zukunftsinstitut.de/dossier/megatrend-konnektivitaet/> [Aufgerufen am 11.02.2021].

Anhang

Anhang A: Projektstrukturplan	56
Anhang B: Auflistung der E-Bike Verleihstationen	58
Anhang C: Auflistung der Akkuladestationen	63
Anhang D: Gedächtnisprotokoll	64
Anhang E: E-Mail-Korrespondenz mit Verleihstationen	65
Anhang F: Zielgruppen nach Sinus.....	66

Anhang A: Projektstrukturplan

Projektphase	Aufgaben und Meilensteine	Projektlaufzeit 2020/2021																										
		September				Oktober				November				Dezember				Januar				Februar						
		6	13	20	27	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27	3	10	17	24	31	7	14	21	26	
Inspiration	Einarbeitung Praktikum	■	■	■	■																							
	Überblick laufende Projekte	■	■	■	■																							
	Themenfindung	■	■	■	■	■	■	■																				
Planung	Festlegung Ziel und Methodik							■	■																			
	Projekt-Factsheet								■	■																		
	Projektstrukturplan									■	■																	
	Gliederung							■	■							■							■	■	■			
Durchführung	Meilenstein 1: Abschluss der Recherchen (20.12.2020)																											
	E-Bikes im Fahrradtourismus									■	■	■	■	■	■	■	■											
	Nutzen, Ziele von E-Bikes für Destinationen und Touristen										■	■	■	■	■	■	■											
	Möglichkeiten des touristischen Radverleihs										■	■	■	■	■	■	■											
	Nachhaltigkeit von E-Bikes												■	■														
	Anforderungen an Destinationen zum Ausbau Verleihangebot												■	■														
	Meilenstein 2: Abschluss der Bestandsanalyse (14.02.2021)																											
	Auflistung aller Betriebe und Recherche zu den festgelegten Kriterien (Kapazität etc.)													■	■	■	■	■										
	Auflistung Akkuladestationen														■	■	■											



Wichtige projektbezogene Termine:

- | | |
|---|---|
| 14.09.2020: Besprechung zur Themenfindung (absolutGPS) | 19.11.2020: Interview mit dem Südburgenland |
| 22.09.2020: Erste Besprechung (Louisa Wolf-Gorny) | 15.12.2020: Besprechung der Gliederung (Louisa Wolf-Gorny) |
| 22.10.2020: Besprechung der Zielsetzung, der Projektarbeit (absolutGPS) | 01.02.2021: Vorstellung der bisherigen Projektergebnisse, Feedback (absolutGPS) |
| 05.11.2020: Besprechung der Projektstruktur (Louisa Wolf-Gorny) | 26.02.2021: Abgabe |
-

Anhang B: Auflistung der E-Bike Verleihstationen

Anzahl	Betriebe	Standort	Verleihart	Buchungsprozess	Kapazität	Öffnungszeiten	Sonstiges v. a. Service
LEADER-Region Harz (Anzahl: 8)							
1	Sporthotel und Tenniscenter (sporthotel-wernigerode.de)	Wernigerode (Harz)	Sharing System (Harzmobil)	Onlinebuchung über ebike-harz.info oder telefonisch	2 E-MTB	Mo – So 9:00 – 18:00 Uhr	Übernachtung, Restaurant
2	Ferienanlage Zum Wildbach (zum-wildbach.de)	Schierke (Harz)	Sharing System (Harzmobil)	per Mail oder telefonisch	2 E-(MTB) Bikes**	Mo – So 9:00 – 18:00 Uhr	Werkzeugtasche, Schlauch, Luftpumpe und Schloss werden als Pannenset mit verliehen
3	Harzmobil E-Bike Verleih in Schierke	Schierke (Harz)	Sharing System (Harzmobil)	per Mail oder telefonisch	2 E-Bikes**	k. A.	k. A.
4	Hotel am Anger (hotel-am-anger.de)	Wernigerode (Harz)	Sharing System (Harzmobil)	Onlinebuchung über ebike-harz.info oder telefonisch	2 E-Bikes**	Mo – So 9:00 – 18:00 Uhr	k. A.
5	eMTB Box am Hauptbahnhof Wernigerode	Wernigerode (Harz)	Sharing System (Harzmobil)	Onlinebuchung über ebike-harz.info oder telefonisch	2 E-Bikes**	k. A.	k. A.
6	Bike Touren Harz (touren-harz.de)	Ilsenburg (Harz)	Verleih vor Ort	ausschließlich telefonisch	4 E-Bike Fully, 5 Hardtrail	k. A.	Fahrtechnik Kurse, Urlaubs-Pakete (MTB-freundliche Unterkünfte, Verleih), geführte Touren
7	BADBIKES GmbH (badbikes-online.de)	Wernigerode (Harz)	Verleih vor Ort	vor Ort, telefonisch oder per Mail (am besten vorab)	mind. 2 Fully MTB, 2 MTB	Mo.-Fr. 9:00-18:00 Uhr/Sa. 9:00-13:00 Uhr). Sondervereinbarungen bzgl. Ausleihe oder Rückgabe zzgl. entstehender Kosten sind vorab nach	Verleih der Räder inkl. Schloss, Schlauch, Pumpe, Reifenheber und bei Bedarf Helm; Sondervereinbarungen bzgl. Ausleihe oder Rückgabe sind vorab nach

Anzahl	Betriebe	Standort	Verleihart	Buchungsprozess	Kapazität	Öffnungszeiten	Sonstiges v. a. Service
						telefonischer Absprache möglich.	telefonischer Absprache möglich
7	Harzbikehaus (harzbikehaus.de)	Wernigerode (Harz)	Verleih vor Ort	telefonisch, per Mail	k. A.	Mo - Fr: 09:30 - 18:30 Uhr, Sa: 9:30 - 13:00 Uhr	k. A.
8	Harzsport (harzmobil.bike)	Blankenburg (Harz)	Sharing System (Harzmobil)	per Mail oder telefonisch	2 E-Bikes **	k. A.	k. A.
9	Harzmobil Station	Ilsenburg (Harz)	Sharing System	Per Mail oder telefonisch	2 E-Bikes **	k. A.	k. A.
10	Bikes & Parts	Ilsenburg (Harz)	Verleih vor Ort	telefonisch oder Kontaktformular via Website	E-Hardtrail, E-Fully; verschiedene Größen	Mo-Fr: 10:00–12:00, 13:30–18:00, Sa: 10:00–12:00 Uhr, Sonntag: geschlossen	Lieferservice, zu Schließzeiten des Shops können geliehene Räder im Hotel Ilsenburger Hof bis 17:00 Uhr zurückgegeben werden
LEADER-Region Rund um den Huy (Anzahl: 1)							
11	Tourist-Information (tourismus-huy-fallstein.de)	Osterwieck (Rund um den Huy)	Sharing System (Harzmobil)	telefonisch (Buchungshotline)	2 E-Bikes (1 E-Bike Modell) *	Dienstag bis Freitag 10.00 bis 15.00 Uhr Samstag, Sonntag und Montag: Abholung und Rückgabe nach Vorreservierung	Räder werden mit Helm, kleinem Reparaturset und auf Wunsch mit Akkus ausgehändigt
LEADER-Region Nordharz (Anzahl: 3)							
12	Ferienhausdorf (ferienhausdorf-thale.de)	Thale (Nordharz)	Sharing System (Harzmobil)	Onlinebuchung über ebike-harz.info oder telefonisch	4 E-Bikes (2 eMTB Hardtrail, 2 eTrekking)	Mo – So 9:00 – 18:00 Uhr	Übernachtung und E-Bike Pauschalen
13	Harz-Adventure (harz-adventure.de)	Quedlinburg (Nordharz)	Verleih vor Ort	per Mail oder telefonisch	15 E-Bikes (Spezialisierung auf vollgefederte E-MTB)*	Leihladegerät angebotenen Verleihzeiten 9:00 bis 18:00 Uhr täglich oder nach Absprache	Helm und Schloss im Mietpreis enthalten; bei Verleih über mehrere Tage, wird ein Ladegerät mit ausgeliehen; geführte Touren;

Anzahl	Betriebe	Standort	Verleihart	Buchungsprozess	Kapazität	Öffnungszeiten	Sonstiges v. a. Service
							Lieferung der Fahrräder zu Unterkunft
14	Parkhotel Schloss Meisdorf (meisdorf.vander- valk.de)	Meisdorf (Nordharz)	Verleih vor Ort	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
LEADER-Region Westharz (Anzahl: 7)							
15	Erlebnisscheune Mechtshausen (erlebnisscheune- mechtshausen.de)	Mechtshausen (Nordharz)	Verleih vor Ort	online	2020 - 12 E-Bikes (6 E-Trekking, 4 E-MTB Hardtrail, 2 E-MTB Kids)* 2021: 3 E-Lastenräder, 4 E-Fatbikes, 2-3 spezielle E-Bikes für Kinder*	k. A.	Neben E-Bikes werden auch KFZ-Fahrradträger und Anhänger verliehen; Werkstattservice; E-MTB Fahrtechnikkurs; E-Bike Sicherheitstraining; Übernachtung in fahrradfreundlicher Unterkunft (Bett und Bike zertifiziert; als mountainbikefreundlicher Gastbetrieb gelistet)
16	E-Bike Verleih am Wurmberg (e-bikeverleih-am-wurmberg.de)	Braunlage (Westharz)	Verleih vor Ort (Shop)	Onlinereservierung, telefonisch	50 E-Bikes*	Mo-So 09:15 – 17:45 Uhr	Tourenempfehlung (vorgeplante GPS-Touren), Komplettpakete (neben E-Bike wird auch Helm, GPS-Gerät, Erste-Hilfe Set verliehen)
17	Sport Pläschenke – (E-) MTB Verleih	Braunlage (Westharz)	Verleih vor Ort	Online-Buchung über Website (Angabe Körpergröße erforderlich damit passendes Bike gewählt werden kann)	An beiden Standorten befinden sich ca. 25 E-MTB's im Verleih*	Mo – Sa 09:30 – 12:00 Uhr (außer mittwochs)	Gratis Helmverleih, bei mehrtägiger Miete ist das Ladegerät inklusive
18	Sport Pläschenke - (E-) MTB Verleih	St. Andreasberg (Westharz)	Verleih vor Ort	Online-Buchung über Website (Angabe Körpergröße		Mo – Sa 09:30 – 12:00 Uhr (außer mittwochs)	Gratis Helmverleih, bei mehrtägiger Miete ist das Ladegerät inklusive

Anzahl	Betriebe	Standort	Verleihart	Buchungsprozess	Kapazität	Öffnungszeiten	Sonstiges v. a. Service
				erforderlich damit passendes Bike gewählt werden kann)			
19	eBike11	Braunlage – Elbingeröder Str. 3 (Westharz)	Verleih vor Ort	Online-Portal (bei Fragen telefonisch und per Mail erreichbar)	E-Bikes für Kinder, E-MTB's, E-Trekking, E-Fully, Downhill, Enduro, Trail (ohne Angabe einer Anzahl)	täglich 09:00 – 17:30	Verleih von Zubehör (Helm, Korb, Anhänger, Schloss), Reparatur
20	eBike 11	Braunlage – Am Amtsweg 4 (Westharz)	Verleih vor Ort	Online-Portal (bei Fragen telefonisch und per Mail erreichbar)	E-Bikes für Kinder, E-MTB's, E-Trekking, E-Fully, Downhill, Enduro, Trail (ohne Angabe einer Anzahl)	täglich 09:00 – 17:30	Verleih von Zubehör (Helm, Korb, Anhänger, Schloss), Reparatur
21	E-Bike Verleih Harz GbR, Seesen (harzer-ebike-verleih.de)	Seesen (Westharz)	Verleih vor Ort	Online, telefonisch (Verleih nur nach Termin)	45 E-Bikes*	Täglich von 7:00 - 20:30 Uhr, Verleih und Verkaufsberatung nach Termin	Lieferung zum Wunschort (max. 25 km außerhalb Seesen, Ladegerät, Schloss, Anleitung und Reifendichtmittel inklusive
LEADER-Region Osterode am Harz (Anzahl: 2)							
22	Ferienhaus Bücher (fewo-buecher.de)	Osterode am Harz (Osterode am Harz)	Verleih vor Ort	telefonisch	4 E-MTB	k. A.	Tourenvorschläge, Abholung und Rückgabe ausschließlich im Ferienhaus
23	Zweirad Busche (zweirad-busche.de)	Bad Lauterberg (Osterode am Harz)	Verleih vor Ort	Online-Buchungsportal	k. A. (laut Website „große Auswahl“)	Mo.-Sa. 9:00 Uhr - 18:00 Uhr	Lieferung zu Wunschort, an Wochenenden, zu Schließzeiten des Shops können geliehene Räder in den Partner-Hotels bis 19:00

Anzahl	Betriebe	Standort	Verleihart	Buchungsprozess	Kapazität	Öffnungszeiten	Sonstiges v. a. Service
							Uhr zurück gegeben werden
Regionen-übergreifend (Anzahl: 1)							
24	Listnride	unterschiedlich	Online-Verleihplattform	online	20 E-Bikes (Wurmberg), 50 (Wernigerode), 15 (Osterwieck)	unterschiedlich	k. A.

Bemerkungen:

Sofern nicht anders dargestellt, sind die Informationen von den jeweiligen Websites der Betriebe zusammengetragen.

*Antwort auf Anfrage

** Schätzung

Anhang C: Auflistung der Akkuladestationen

Anzahl	Ladestation	Standort
LEADER-Region Harz		
1	Landhaus „Zu den Rothen Forellen“	Ilsenburg
2	Parkhaus „Am Winterbergtor“	Wernigerode
3	Harzköhlerei Stemberghaus	Hasselfelde
4	Restaurant und Hotel Druidenstein	Hasselfelde
5	Tourist-Information Ilsenburg	Ilsenburg
LEADER-Region Westharz		
6	Antik Café Marie Luise	Wildemann
7	OutdoorCenter Harz	Clausthal-Zellerfeld
8	Landhaus am Kunstberg	Altenau
9	Kaminrestaurant „Kleine“ Oker	Altenau
10	Tourist-Information St. Andreasberg	St. Andreasberg
11	Tourist-Information Hohegeiß	Braunlage
12	Pension Picco Bello	Clausthal-Zellerfeld
13	Waldgaststätte Rinderstall	St. Andreasberg
14	Harmonie Hotel Rust	Braunlage
15	Relexa Hotel Harz-Wald	Braunlage
16	Rehberger Grabenhaus	St. Andreasberg
LEADER-Region Osterode am Harz		
17	Campingplatz Eulenburg	Osterode am Harz
18	Waldgaststätte Hanskühnenburg	Hanskühnenburg
19	Hotel Englischer Hof	Herzberg am Harz
20	Jugendgästehaus Harz	Osterode am Harz
21	Tourist-Information Osterode am Harz	Osterode am Harz
22	Café-Zeit	Osterode am Harz
23	Ratswaage Gaststätte, Restaurant, Kegelbahn, Bowling	Osterode am Harz
24	Stadtbibliothek	Osterode am Harz
25	Bäckerei & Konditorei Café Dornemann	Osterode am Harz
26	Hotel & Restaurant Zum Röddenberg	Osterode am Harz

Anhang D: Gedächtnisprotokoll

Anhang E: E-Mail-Korrespondenz mit Verleihstationen

Anhang F: Zielgruppen nach Sinus