



TOURISMUSRADVERLEIH

KURZFASSUNG DER BESTANDSERHEBUNG RADVERLEIHSYSTEME IN ÖSTERREICH MIT FOKUS AUF TOURISTISCHER NUTZUNG



WIEN.INFO



RADKOMPETENZ
ÖSTERREICH



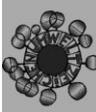
AUSTRIAN INSTITUTE
OF TECHNOLOGY

IMPRESSUM

Medieninhaber und Herausgeber:
BUNDESMINISTERIUM
FÜR NACHHALTIGKEIT UND TOURISMUS
Stubenring 1, 1010 Wien
www.bmnt.gv.at

Text und Redaktion: AIT/Markus Straub, AIT/Karin Markvica, MODUL/Lidija Lalicic, MODUL/Christoph Moser, MODUL/Nina Zitz
Grafikdesign: AIT/Markus Straub
Lektorat: Mag. (FH) Renate Penitz, BMNT, Abt. Tourismus-Förderungen
Bildnachweis: Radfahren in Frohnleiten, Region Graz, Tom Lamm (S. 1); BMNT/Paul Gruber (S. 3); AIT/Markus Straub (S. 6)
Gestaltungskonzept: WIEN NORD Werbeagentur

1. Auflage

	<p>Gilt für Druckversion: Dieses Feld nicht löschen! Dieses Feld dient als Platzhalter für die Originalversionen von Umweltzeichen, Umweltzeichentext und PEFC-Siegel. Dieser Platzhalter zeigt deren Stand und wird von der Druckerei durch die entsprechenden Originalelemente ersetzt. Gilt für Onlineversion: Dieses Feld bitte löschen!</p>	
UW 907		PEFC PEFC/06-39-364/27 www.pefc.at

VORWORT

UNSER BUNDESMINISTERIUM FÜR NACHHALTIGKEIT UND TOURISMUS (BMNT) hat eine umfassende Bestandserhebung zur **Systemlandschaft des touristischen Radverleihs in Österreich** beauftragt, die von September 2017 bis April 2018 vom AIT Austrian Institute of Technology GmbH und der MODUL University Vienna durchgeführt wurde – in enger Kooperation mit den Landestourismusorganisationen.

Die vorliegende Kurzfassung präsentiert die Ergebnisse in kompakter Form. Dabei werden die in Österreich vorhandenen Radverleihsysteme und deren Eignung aus touristischer Sicht beschrieben und bewertet. Auch die entsprechenden Erfolgsfaktoren werden dargestellt und das zukünftige Entwicklungspotential im Bereich Radverleih eingeschätzt. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen zielen darauf ab, den Radverleih für die Gäste attraktiver zu machen und das Angebot qualitativ zu verbessern. Der Radverkehr ist ein sehr wesentlicher Punkt der #mission2030 – der österreichischen Klima- und Energiestrategie. Wir müssen Synergien in Zukunft besser nutzen und daher freut es mich sehr, dass auch der Tourismus einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten wird.



A handwritten signature in green ink, appearing to read 'E. Köstinger'.

ELISABETH KÖSTINGER
Bundesministerin für Nachhaltigkeit
und Tourismus

INHALTSVERZEICHNIS

IMPRESSUM	2
VORWORT	3
1 BESTANDSERHEBUNG.....	6
1.1 KATEGORISIERUNG	6
1.1.1 BIKE-SHARING.....	6
1.1.2 BIKE-SHARING FÜR TOURIST INNEN.....	6
1.1.3 VERLEIH VOR ORT	7
1.1.4 VERLEIH MIT LIEFERUNG ZUM QUARTIER.....	7
1.1.5 ONLINE-VERLEIHPLATTFORMEN.....	7
1.1.6 REISEVERANSTALTER.....	7
1.1.7 B2B-VERLEIH	7
1.2 EINSCHRÄNKUNGEN	7
2 BESTANDSBEWERTUNG	9
2.1 KRITERIENKATALOG	9
2.1.1 ZUGANG.....	9
2.1.2 FLEXIBILITÄT	9
2.1.3 GRÖSSE/AUSDEHNUNG.....	9
2.1.4 ZUBEHÖR.....	9
2.1.5 KOSTEN.....	10
2.1.6 VERSCHIEDENE FAHRRADTYPEN.....	10
2.1.7 SPRACHEN.....	10
2.2 EXPERTINNENBEFRAGUNG	10
2.3 ERGEBNISSE	10
2.4 BEST PRACTICES	11
2.4.1 B2B-VERLEIH	11
2.4.2 VERLEIH VOR ORT	12
3 INTERNATIONALE BEISPIELE.....	14
3.1 BEWERTUNG	14
3.1.1 ZUGANG.....	14
3.1.2 FLEXIBILITÄT	15
3.1.3 GRÖSSE/AUSDEHNUNG.....	15
3.1.4 ZUBEHÖR.....	16
3.1.5 KOSTEN.....	16
3.1.6 VERSCHIEDENE FAHRRADTYPEN	16
3.1.7 SPRACHEN.....	16
4 ÖSTERREICHWEITES AUSKUNFTS- UND BUCHUNGSSYSTEM	17
4.1 ANFORDERUNGEN AUS NUTZERINNENSICHT	17
4.1.1 AUSKUNFTSSYSTEM	17
4.1.2 BUCHUNGSSYSTEM.....	18
4.2 HERAUSFORDERUNGEN UND TECHNISCHE ANFORDERUNGEN.....	18
5 ZUKÜNFTIGES ENTWICKLUNGSPOTENTIAL	19
5.1 ERFOLGSFAKTOREN	19
5.2 ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG.....	19
5.3 ZUKUNFTSPOTENTIAL.....	19
6 AUTORINNEN UND ANSPRECHPERSONEN.....	21

INHALT

7	TABELLENVERZEICHNIS	22
8	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	22

1 BESTANDSERHEBUNG

AUSGANGSLAGE DER STUDIE war eine umfangreiche Bestandserhebung von Radverleihsystemen in Österreich mit starkem Fokus auf Systemen, die über mindestens zwei Standorte verfügen, bei denen Fahrräder angemietet und zurückgegeben werden können. Die Erhebung erfolgte mittels Internetrecherche, Anfragen bei BetreiberInnen, E-Mail Interviews und Telefoninterviews. Insgesamt wurden 40 Radverleihsysteme erhoben, die in Tabelle 1 aufgelistet sind. Eine Übersicht über die regionalen Schwerpunkte der Systeme ist in Abbildung 1 dargestellt.

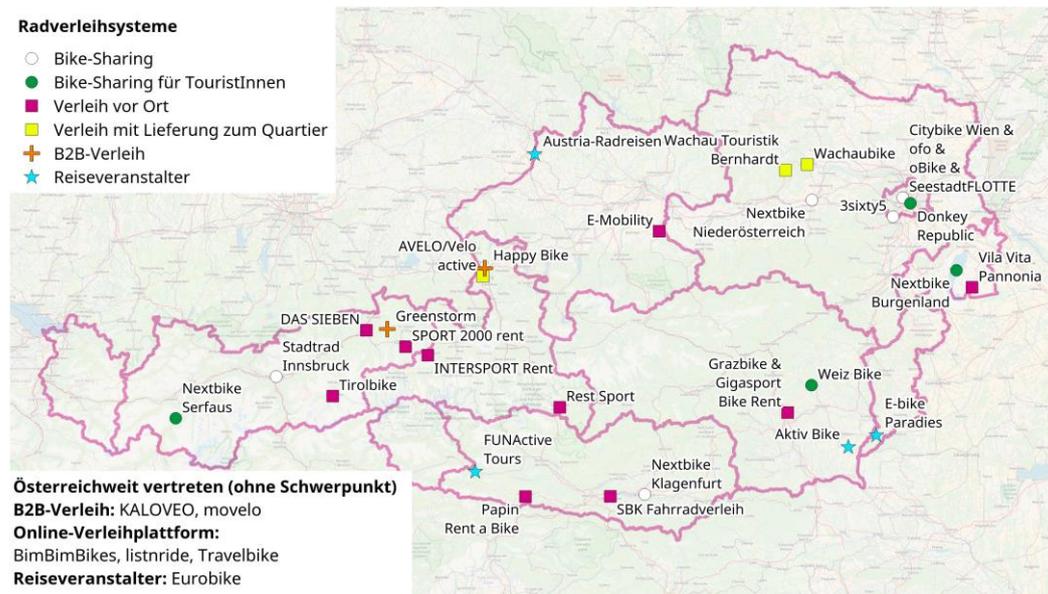


Abbildung 1: Verortung der regionalen Schwerpunkte der erhobenen Radverleihsysteme in Österreich; Österreichweit agierende Systeme ohne regionale Schwerpunkte sind im Kasten links unten festgehalten (Hintergrundkarte © OpenStreetMap-Mitwirkende)

1.1 KATEGORISIERUNG

Die im Rahmen der Bestandsaufnahme erfassten Systeme haben teilweise sehr unterschiedliche Funktionsweisen und Ziele und wurden für einen besseren Überblick in sieben Kategorien unterteilt.

1.1.1 BIKE-SHARING

Im urbanen Raum sind heute oft sogenannte Bike-Sharing-Systeme anzutreffen. Räder werden entweder an fixen Stationen oder auch frei im öffentlichen Raum abgestellt. Meist erfolgt die Entlehnung vollautomatisch und alleine durch den Kunden oder die Kundin. Die Hauptnutzung sind kurze Alltags- aber auch Freizeitfahrten. Nutzung durch TouristInnen oder für längere Zeiträume ist meist ebenfalls möglich, aber nicht im Hauptfokus. Die dieser Kategorie zugeordneten Systeme sind **3sixty5**, **Citybike Wien**, **Nextbike Klagenfurt**, **Nextbike Niederösterreich**, **oBike**, **ofo**, **SeestadtFLOTTE** und **Stadtrad Innsbruck**.

1.1.2 BIKE-SHARING FÜR TOURISTINNEN

Systeme dieser Kategorie funktionieren wie Bike-Sharing-Systeme, haben im Unterschied dazu jedoch TouristInnen als Hauptzielgruppe. Die dieser Kategorie zugeordneten Systeme sind **Donkey Republic**, **Nextbike Burgenland**, **Nextbike Serfaus** und **Weiz Bike**.

1.1.3 VERLEIH VOR ORT

Verleihsysteme dieser Kategorie verleihen an bestimmten (meist mehreren) Orten (Sporthändler, Tankstelle, Hotel, etc.) Räder an EndkundInnen. Die dieser Kategorie zugeordneten Systeme sind **4rent.tirol, DAS SIEBEN, E-bike Paradies, Giasport Bike Rent, E-Mobility, Grazbike, INTERSPORT Rent, Papin Rent a Bike, Rest Sport, SBK Fahrradverleih, SPORT 2000 rent, Tirolbike und VILA VITA Pannonia.**

DAS SIEBEN, Tirolbike und VILA VITA Pannonia verfügen über nur einen Standort, wurden aber als repräsentative Beispiele des Verleihs direkt bei Unterkünften mit in die Studie einbezogen.

1.1.4 VERLEIH MIT LIEFERUNG ZUM QUARTIER

Als erweitertes Service zum klassischen Radverleih vor Ort gibt es bei diesen Systemen die Möglichkeit, das Rad direkt an einen gewünschten Ort, z.B. das Quartier am Urlaubsort, liefern zu lassen. Die dieser Kategorie zugeordneten Systeme sind **AVELO/Velo Active, Wachaubike und Wachau Touristik Bernhardt.**

1.1.5 ONLINE-VERLEIHPLATTFORMEN

Diese teilweise global agierenden Verleihplattformen besitzen bzw. verleihen selbst keine Räder, sondern vermitteln zwischen VerleiherInnen und KundInnen. Die dieser Kategorie zugeordneten Systeme sind **BimBikes, listnride und Travelbike.**

1.1.6 REISEVERANSTALTER

In dieser Kategorie finden sich Anbieter von (geführten) Radreisen. Räder können entweder einzeln (nicht bei allen Anbietern) oder im Paket gebucht werden. Ein Radreisepaket inkludiert z.B. Fahrrad, Routenplanung und -führung, Verpflegung und Unterkunft. Die dieser Kategorie zugeordneten Systeme sind **Aktiv Bike, Austria-Radreisen, Eurobike und FUNActive Tours.**

1.1.7 B2B-VERLEIH

Diese Anbieter verleihen Räder nicht direkt an EndkundInnen, sondern beliefern Hotels, Regionen o.ä., die dann den operativen Verleih betreiben. In den Aufgabenbereich der Anbieter fallen beispielsweise Kauf, Verkauf, und Wartung des Fuhrparks. Die dieser Kategorie zugeordneten Systeme sind **Greenstorm, Happy Bike, KALOVEO, movelo und Velo Vital.**

1.2 EINSCHRÄNKUNGEN

Im Rahmen der Bestandserhebung sind folgende Einschränkungen festzuhalten: bei einigen BetreiberInnen kam es bei der Anfrage nach Daten zu ihren Systemen zu verzögerten Antwortzeiten sowie vereinzelt zu keinen Rückmeldungen. Dies stellte ein Hindernis bei der Bearbeitung der Fragestellungen dar, welches zum Teil durch den Zugriff auf die Informationen auf den jeweiligen Webauftritten der BetreiberInnen kompensiert werden konnte. Darüber hinaus brachte die Durchsicht der ersten 500 Einträge des WKO Branchenverzeichnis keine wertvollen zusätzlichen Erkenntnisse, weshalb entschieden wurde, den Fokus auf andere vielversprechendere Informationskanäle (u.a. Regionsverantwortliche) zu legen. Die Erhebung der Nutzungsdaten war trotz Nachfrage bei den BetreiberInnen für eine große Anzahl der erhobenen Systeme nicht möglich. Als Gründe für die Zurückhaltung dieser Nutzungsdaten wurde von den BetreiberInnen genannt, dass diese Daten a) als sehr sensibel eingestuft sind und b) sie einen unmittelbaren eigenen Vorteil durch die Weitergabe nicht erkennen können.

Name	Website	Kategorie
3sixty5	https://www.3sixty5.at/	Bike-Sharing
4rent.tirol	http://www.4rent.tirol/	B2B Verleih
Aktiv Bike	http://www.aktivbike.at/	Reiseveranstalter
Austria-Radreisen	https://www.austria-radreisen.at/	Reiseveranstalter
AVELO/Velo Active	keine	Verleih m. L. zum Quartier
BimBimBikes	https://www.bimbimbikes.com/	Online-Verleihplattform
Citybike Wien	https://www.citybikewien.at/	Bike-Sharing
DAS SIEBEN	https://www.das-sieben.com/	Verleih vor Ort
Donkey Republic	https://www.donkey.bike/	Bike-Sharing für TouristInnen
E-bike Paradies	http://www.ebikeparadies.at/	Verleih vor Ort
E-Mobility	https://www.emobility.co.at/	Verleih vor Ort
Eurobike	https://www.eurobike.at/	Reiseveranstalter
FUNActive Tours	http://www.italybike.info/	Reiseveranstalter
Grazbike	https://grazbike.at/	Verleih vor Ort
Greenstorm	https://business.greenstorm.eu/	B2B-Verleih
Happy Bike	http://www.happy-bike.at/	B2B-Verleih
INTERSPORT Rent	https://www.intersportrent.at/	Verleih vor Ort
KALOVEO	http://www.kaloveo.com/	B2B-Verleih
listnride	https://www.listnride.de/	Online-Verleihplattform
movelo	http://www.movelo.com/	B2B-Verleih
Nextbike Burgenland	https://www.nextbike.at/burgenland/	Bike-Sharing für TouristInnen
Nextbike Klagenfurt	https://www.nextbike.at/klagenfurt/	Bike-Sharing
Nextbike Niederösterreich	https://www.nextbike.at/niederosterreich/	Bike-Sharing
Nextbike Serfaus	https://www.nextbike.at/serfaus/	Bike-Sharing für TouristInnen
oBike	https://www.o.bike/	Bike-Sharing
ofo	https://www.ofo.com/	Bike-Sharing
Papin Rent a Bike	https://www.papinsport.com/de/rent-a-bike/	Verleih vor Ort
Rest Sport	https://www.sport-rest.com/	Verleih vor Ort
SBK Fahrradverleih	https://www.sbk.or.at/standorte_shops/	Verleih vor Ort
SeestadtFLOTTE	keine	Bike-Sharing
SPORT 2000 rent	https://www.sport2000rent.com/bikeverleih/	Verleih vor Ort
Stadtrad Innsbruck	https://www.nextbike.at/innsbruck/	Bike-Sharing
Tirolbike	https://www.tirolbike.at/	Verleih vor Ort
Travelbike	https://www.travelbike.de/	Online-Verleihplattform
Velo Vital	http://www.velovital.at/	B2B Verleih
VILA VITA Pannonia	http://www.vilavitapannonia.at/	Verleih vor Ort
Wachaubike	http://wachau-regiothek.at/	Verleih m. L. zum Quartier
Wachau Touristik Bernhardt	http://www.wachau-touristik.at/	Verleih m. L. zum Quartier
Weiz Bike	http://www.weiz.at/sport-freizeit/weizbike/	Bike-Sharing für TouristInnen

Tabelle 1: Übersicht über alle erhobenen Radverleihsysteme, deren Website und Kategorisierung (zuletzt abgerufen am 1. Mai 2018)

2 BESTANDSBEWERTUNG

ZUR BESTANDSBEWERTUNG der österreichischen Verleihsysteme wurde ein Kriterienkatalog erstellt und die Erfüllung jedes Kriteriums entsprechend eines Bewertungsschemas überprüft und eine Einstufung vorgenommen. Das Bewertungsschema umfasst fünf Stufen von sehr gut (++) über neutral (~) bis sehr schlecht (--).

2.1 KRITERIENKATALOG

Der Kriterienkatalog umfasst die folgenden Merkmale.

2.1.1 ZUGANG

Dieses Kriterium zielt darauf ab darzustellen, wie hoch die Einstiegshürde für touristische NutzerInnen ist. Dies richtet sich danach, welche Voraussetzungen vor einer Nutzung zu erfüllen sind (Kredit-/Bankomatkartenbesitz, Altersbegrenzung u. ä.) und wie einfach Anmeldung und der Entlehnungsvorgang durchgeführt werden können. Es wird bewertet, ob Kredit-/Bankomatkartenbesitz vorausgesetzt wird, auf welche Arten die Buchung möglich ist (telefonisch, online, vor Ort mit/ohne Personal), ob Personal für Rückfragen zur Verfügung steht und ob ein Verleih erst über 14 Jahren möglich ist. Der Kredit-/Bankomatkartenbesitz sowie die Hinterlegung einer Kautionshindert am Zugang und verschlechtert die Bewertung. Verschiedene Arten zu buchen verbessern das Bewertungsergebnis.

2.1.2 FLEXIBILITÄT

Hierbei wird dargestellt, wie flexibel das System genutzt werden kann (sofortige Entlehnung oder Voranmeldung notwendig, Reservierung möglich, u. ä.). Es wird bewertet, ob das System ganzjährig verfügbar ist, es beschränkte Öffnungszeiten gibt und eine direkte Abholung möglich ist. Sind die Fahrräder jederzeit zeitlich unbeschränkt zugänglich, wird es als sehr gut (++) bewertet. Bei Vorliegen von Einschränkungen erfolgt dementsprechend eine Abstufung. Am schlechtesten bewertet werden jene Systeme, die an sehr beschränkte Öffnungszeiten in der Saison gebunden sind, z.B. nur vier Monate im Jahr und dann erst nach 8h und bis maximal 18h, was ungünstig für Radtouren ist. Ob die Fahrräder direkt abgeholt werden können oder zusätzliche Wartezeiten einzurechnen sind, wird ebenfalls bewertet.

2.1.3 GRÖSSE/AUSDEHNUNG

Es wird die Flottengröße im Verhältnis zur räumlichen Ausdehnung bzw. die Wahl der Standorte bewertet. Die Netzdichte zeigt, wie attraktiv eine Nutzung an sich ist, und die Wahl der Standorte gibt Aufschluss über die Tauglichkeit für touristische Zwecke bzw. welche Ausflugsarten ermöglicht werden. Die Option zur Lieferung an den Wunschort wird automatisch als sehr gut (++) bewertet. Die Bewertung der Anzahl der Standorte erfolgt in Relation zur Gemeinde/Regionsgröße. Das Grundschem der Bewertung ist wie folgt: Bis zwei Standorte wird als sehr schlecht (--), drei bis sechs Standorte als schlecht (-), sieben bis zehn als mäßig (~), elf bis zwanzig als gut (+) und alles darüber als sehr gut (++) bewertet. Bei kleinen Gemeinden (z.B. Serfaus) wird eine gute Abdeckung mit wenigen Standorten ebenfalls positiv bewertet. Die Flottengröße ist für die einzelnen Systeme angemessen und hat somit nur geringen Einfluss auf die Bewertung.

2.1.4 ZUBEHÖR

Es wird erhoben, ob vom selben Anbieter Zubehör bereitgestellt wird bzw. in welcher Bandbreite. Dazu zählen Helme, Kindersitze, Flickzeug, Anhänger u.v.m.

Ein besonderer Fokus der Bewertung liegt auf Fahrradhelmen, da diese besonders wichtig für die Ausübung der Sportart sind. Am besten bewertet werden jene Anbieter, die Fahrradhelme und weiteres Zubehör zur Verfügung stellen (++) , am schlechtesten jene, die überhaupt kein Zubehör anbieten (--). Anbieter ohne Helme können maximal als gut (+) bewertet werden. Anbieter, bei denen das Zubehör gekauft werden muss, können maximal als mäßig (~) bewertet werden.

2.1.5 KOSTEN

Es werden jene Kosten bewertet, die für EndnutzerInnen anfallen. Relevant sind vor allem die Mietoptionen pro Stunde und pro Tag sowie Anmeldegebühren und/oder Kautionen. Es wird aber genauso darauf geachtet, ob das Verleihsystem ein zeitliches Limit vorgibt oder flexibel ist. Die Spanne zwischen Bestwertung und schlechtester Bewertung für die Entlehnung eines Citybikes / E-Bikes pro Tag wurde mit weniger als € 10,- / € 25,- und mehr als € 20,- / € 35,- angesetzt.

2.1.6 VERSCHIEDENE FAHRRADTYPEN

Verleihsysteme im Tourismus sollten verschiedene Fahrradtypen zur Verfügung haben, welche den Bedürfnissen von Gästen und NutzerInnen am ehesten entsprechen. Dazu zählen nicht nur Kinder- und Jugendräder, sondern genauso Trekkingbikes und Mountainbikes in ländlichen Gebieten oder E-Bike Variationen. Die Bewertung der Fahrradtypen erfolgt entsprechend der Anzahl der verschiedenen Typen, d.h. nur ein Typ wird am schlechtesten bewertet (--), ab fünf Typen bekommt das System die Bestnote (++) .

2.1.7 SPRACHEN

Deutschkenntnisse sollten keine Voraussetzung für die Nutzung des Verleihsystems sein, da es einen Großteil der Gäste von der Nutzung ausschließt. Das Angebot sollte zumindest in Englisch verfügbar sein, um den Ansprüchen einer touristischen Nutzung zu genügen. Im Idealfall ist es sogar mehrsprachig, wobei nicht alle Informationskanäle in mehreren Sprachen verfügbar sein müssen. Es ist ausreichend, wenn die App, die Homepage oder das Personal vor Ort mehrere Sprachen bieten. Für die touristische Nutzung ist eine Vielfalt an Sprachen notwendig. Ein Angebot, das nur auf Deutsch verfügbar ist, reicht hierfür nicht aus und kann bestenfalls als schlecht (-) bewertet werden. Jede zusätzliche Sprache wird um eine Stufe besser bewertet d.h. eine weitere Sprache wird als mäßig angesehen (~), zwei weitere als gut (+) und noch mehr Auswahl als sehr gut (++) .

2.2 EXPERTINNENBEFRAGUNG

Es wurden insgesamt sechs ExpertInnen interviewt, um das zukünftige Entwicklungspotential für Fahrradverleihsysteme mit Fokus auf der touristischen Nutzung in Österreich bewerten zu können. Dr. Hugo Götsch (Südtirol Rad) und Burkhard Stork (ADFC) wurden hierbei als internationale Experten befragt. Als nationale ExpertInnen standen Marc Fauster (Aktiv Bike), Mag. Andreas Purt (Mostviertel Tourismus), Petra Riffert (WGD Donau Oberösterreich Tourismus) und Bernhard Mildner (SAMO Marketing, KALOVEO) zur Verfügung.

2.3 ERGEBNISSE

Die kumulierten Ergebnisse sind in Abbildung 2 ersichtlich. Am besten bewertet hinsichtlich Zugang und Flexibilität wurden Aktive Bike und Grazbike. Eine der größten Hürden beim Zugang stellt die Notwendigkeit einer Kreditkarte für die Anmeldung oder als Zahlungssicherheit dar, wie sie derzeit bei vielen Radverleihsystemen besteht. Während die meisten Systeme relativ gute Bewertungen hinsichtlich der Größe/Ausdehnung erfuhren, gibt es großen Nachholbedarf beim Zubehör. Hier erreichten lediglich neun der 40 Systeme die bestmögliche Bewertung. Hinsichtlich der anfallenden Kosten wurde immerhin knapp die Hälfte

te mit sehr gut bewertet und in Bezug auf die Auswahl an verschiedenen Fahrradtypen etwas mehr als ein Drittel. Ebenfalls ausbaufähig ist das Angebot der Services in verschiedenen Sprachen. Lediglich drei Anbieter bieten Informationen zum Radverleih zusätzlich zu Deutsch und Englisch in zwei oder mehr Sprachen an und erreichen so eine große Gruppe an potentiellen KundInnen.

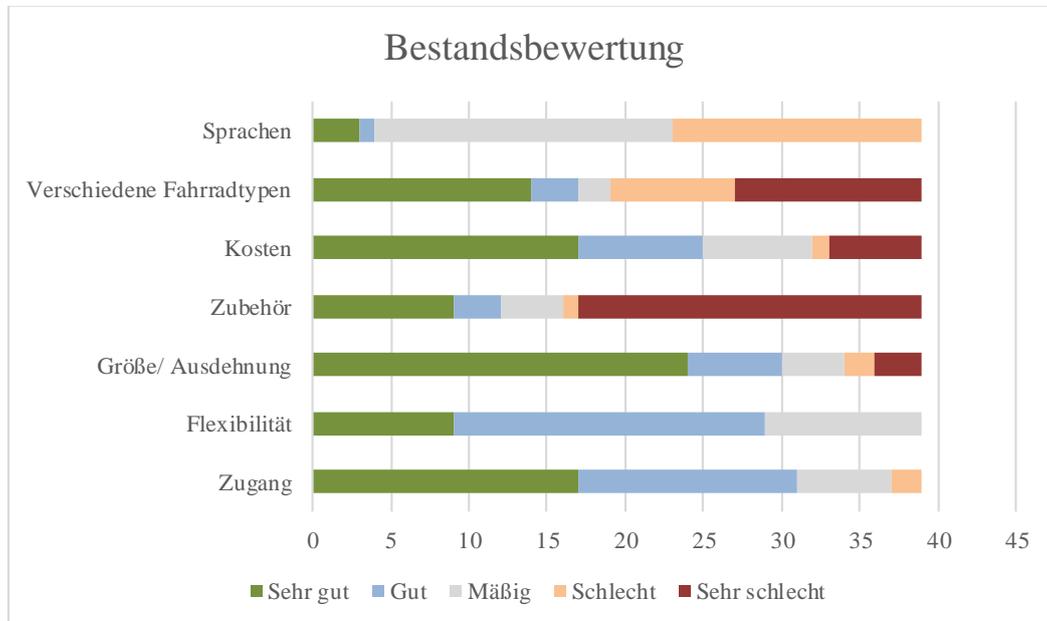


Abbildung 2: Kumulierte Bestandsbewertung der österreichischen Radverleihsysteme

2.4 BEST PRACTICES

Während für Alltagswege im urbanen Raum vollautomatische Verleihsysteme ohne Personal, die mit rascher Verfügbarkeit und flexiblem Einsatzpunkten, erfolgreich eingesetzt werden, gibt es im Tourismus andere Anforderungen. Hier sind persönliche Betreuung und eine besonders hohe Qualität der Fahrräder ausschlaggebend für den Erfolg eines Radverleihsystems. Als gelungene nationale und internationale Beispiele wurden von den befragten ExpertInnen movelo, Südtirol Rad, Nextbike Burgenland, UsedomRad, Travelbike, Blackstone/USA und Papin Rent a Bike genannt.

Demnach werden diese Systeme sowie Erkenntnisse aus der Bestandsbewertung der österreichischen Systeme herangezogen, um die Anforderungen an zwei exemplarischen Best Practice Beispielen herauszuarbeiten. Die Auswahl der Beispiele fiel auf die Kategorien B2B-Verleih und Verleih vor Ort, da sich diese Kategorien im Aufbau besonders stark voneinander unterscheiden. Beim Verleih vor Ort sind KundInnen Privatpersonen bzw. Radfahrende, beim B2B-Verleih sind KundInnen Gastgewerbebetriebe, die die Räder dann selbst an ihre Gäste verleihen.

2.4.1 B2B-VERLEIH

Die Interviews mit ExpertInnen haben gezeigt, dass beim B2B-Verleih persönlicher Kontakt nach wie vor eine große Rolle spielt und von einigen Anbietern sogar als Erfolgsgeheimnis angesehen wird. Es sollte auch beachtet werden, dass B2B-Verleihe üblicherweise eine Vielzahl von KundInnen haben, die nur sehr wenige (2-3) Räder benötigen und dementsprechend automatische Buchungssysteme meist nicht gewünscht werden. Ein auf Bedürfnisse der unterschiedlichen KundInnen anpassbares Servicepaket sollte folgende (optionalen) Komponenten beinhalten:

- Persönliche Betreuung / Ansprechmöglichkeit

BESTANDSBEWERTUNG

- Beratungsleistung beim Aufbau des Angebots
- Möglichkeit zur saisonalen Miete (so dass keine Winterlagerung nötig ist)
- Wartungsverträge mit schnellem Reparatur- oder Austauschservice (mit Telefonhotline)
- Attraktives, aktuelles, und reichhaltiges Sortiment von Fahrrädern aus verschiedenen Preis- und Nutzungssegmenten
- Leistbare Preisgestaltung bzw. Sortiment auch für Unterkünfte unterhalb des 4/5* Sektors
- Optional: Beratung für Pannendienstleister für EndkundInnen bzw. Zusatzversicherung zur Deckung der Kosten von Pannendiensten
- An EndkundInnen gerichtete Website mit einer gut durchsuchbaren Übersichtskarte und Liste sämtlicher Betriebe sowie deren Angebot und Preise für die Entlehnung
- Optional: Buchungssystem
- Optional: Bereitstellung von Standard-Informationsmaterial für EndkundInnen

2.4.2 VERLEIH VOR ORT

Obwohl immer mehr technische Hilfsmittel und Informationsmöglichkeiten zur Verfügung stehen, ist der KundInnenkontakt beim Verleih vor Ort im Tourismus nach wie vor wichtig. Um ein attraktives Angebot zu schaffen, das intensiv genutzt wird, sind folgende Erfolgsfaktoren sicherzustellen:

- Intensive Service- und KundInnenbeziehung
- Mehrsprachigkeit
- Leichter Zugang durch analoge und digitale Auskunfts- und Reservierungsmöglichkeiten sowie geringe Barrieren (z.B. Kreditarte soll nicht zwingend erforderlich sein)
- Flexibilität beim Verleih
- Große örtliche Ausdehnung (zumindest eine gesamte Region)
- Dichtes Netz an Standorten mit guter ÖV-Anbindung, E-Ladestationen und (teilweise) Personal
- Anbindung der Stationen an öffentlichen Verkehr
- Auswahl an verschiedenen Fahrradtypen
- Umfangreiches Sortiment an Zubehör (z.B. Helme, Schlösser, etc.)
- Hohe Qualität und Individualität bei Angebot, Ausrüstung und Support
- Angemessene Kosten Tarifsysteem/ Preisgestaltung
- Möglichkeit der Einwegmiete (Fahrten von A nach B)

BESTANDSBEWERTUNG

- Kombinationsmöglichkeit mit ÖV (z.B. Kombiticket erlaubt Radmitnahme im ÖV)
- Attraktives Wegenetz in der Umgebung (u.a. gute Wegweisung und Routenführung)
- Einbindung lokaler Unterkünfte (so dass z.B. vom Hotel aus schon gebucht werden kann)

3 INTERNATIONALE BEISPIELE

UM AUFBAU SOWIE ERFOLGSFAKTOREN erfolgreicher Radverleihsysteme zu analysieren, die auf nationaler oder regionaler Ebene agieren, wurden internationale Beispiele recherchiert, die sich im Vertriebsmodell unterscheiden und verschiedene NutzerInnengruppen ansprechen. Eine Auflistung und Bewertung der Systeme ist in Tabelle 2 zu finden.

	Zugang	Flexibilität	Größe/ Ausdehnung	Zubehör	Kosten	Verschiedene Fahrradtypen	Sprachen
Bike & Go (GB)	+	+	++	-	+	--	-
Coca-Cola Zero® Bikes (IE)	+	++	++	--	+	--	-
E-MTB Movimënt (IT)	~	-	-	--	--	--	+
Ford GoBike (US)	~	++	++	--	-	--	-
Garfagnana Mountainbike Sharing (IT)	-	-	+	++	++	-	~
Hubway (US)	-	++	++	--	--	--	-
Metropolradruhr (DE)	+	++	++	--	+	--	~
OV-fiets (NL)	~	+	++	--	++	--	~
RevierRad (DE)	+	+	++	++	~	++	-
Südtirol Rad (IT)	++	~	++	++	--	++	++
UsedomRad (DE)	+	++	++	++	-	++	-
Veloce Rental (15 Länder)	+	+	++	++	--	++	-

Tabelle 2: Bestandsbewertung ausgewählter internationalen Radverleihsysteme (Legende: ++ sehr gut / + gut / ~ mäßig / - schlecht / -- sehr schlecht bzw. nicht vorhanden)

3.1 BEWERTUNG

Um das Potential der vorgestellten internationalen Verleihsysteme hervorzuheben, werden diese im folgenden Abschnitt hinsichtlich ihrer Nutzerfreundlichkeit verglichen.

3.1.1 ZUGANG

Nur Ford GoBike in der Bay Area, E-MTB Movimënt Alta Badia, und Südtirol Rad können von Personen ohne Bankomat- oder Kreditkarte genutzt werden. Alle anderen Systeme verlangen für die Buchung oder als hinterlegte Sicherheit eine Bankomat- oder Kreditkarte. Bei OV-fiets ist es sogar notwendig ein niederländisches Konto (Bankomatkarte) zu haben, was ein enormes Hindernis in der Nutzung durch BesucherInnen und TouristInnen darstellt, die diese Anforderung nicht erfüllen. Die Altersbeschränkung der meisten Systeme liegt bei 18 Jahren, ausgenommen sind die Coca-Cola Zero® Bikes in Irland mit einem Alterslimit von

14 Jahren und Bike & Go in Großbritannien sowie metropolradruhr in Deutschland, wo man mit 16 Jahren Karteninhaber sein kann. RevierRad, UsedomRad, Veloce und Südtirol Rad bieten Kinderräder bzw. Kindersitze an und haben somit keine Altersbeschränkung.

Bei den meisten Systemen kann man sich online voranmelden und bekommt den Pass oder die Mitgliedskarte direkt vor Ort am Kiosk oder per Post. Alle Verleihsysteme bis auf jene für Mountainbikes, RevierRad, UsedomRad, Veloce und Südtirol Rad bieten eine App an, mit welcher der nächste Standort gefunden und die Auslastung der einzelnen Standorte überprüft werden kann. Veloce liefert direkt zum Wunschort und ist daher standortunabhängig.

Der Vergleich der Systeme zeigt, dass eine Kombination aus persönlicher und Online-Betreuung besonders gut funktionieren dürfte.

3.1.2 FLEXIBILITÄT

Alle städtischen Radverleihsysteme sind 365 Tage im Jahr verfügbar, der E-MTB Verleih und Südtirol Rad sind auf die Sommermonate beschränkt und nicht alle Standorte von RevierRad haben ganzjährig geöffnet.

Nicht 24h verfügbar sind Bike & Go in Großbritannien, da das System an die Öffnungszeiten der Bahnhöfe gekoppelt ist, teilweise OV-fiets in den Niederlanden, da einige Radabstellanlagen ebenfalls an die Öffnungszeiten der ÖV-Stationen gekoppelt sind, sowie E-MTB Movimont und Südtirol Rad. Die übrigen Systeme sind 24h täglich uneingeschränkt nutzbar, bei UsedomRad haben nur manche Standorte Öffnungszeiten an denen Personal anwesend ist.

Beinahe alle Anbieter ermöglichen es, das Fahrrad sowohl am selben als auch an einem anderen Abstellplatz zurückzugeben. Manche BetreiberInnen verrechnen für das Abstellen an einem anderen Standort allerdings eine Gebühr: dies kostet bei Südtirol Rad € 6,-, bei OV-fiets € 10,- und bei RevierRad bis zu € 10,-. Allerdings können bei Garfagnana Mountainbike Sharing und UsedomRad Spezialfahräder nur am selben Standort zurückgebracht werden. Die Fahrräder von Veloce werden an einem vereinbarten Ort bereitgestellt und wieder abgeholt, je nach Präferenz der KundInnen.

3.1.3 GRÖSSE/AUSDEHNUNG

OV-fiets in den Niederlanden hat mit 300 Standorten die beste Gebietsabdeckung. Eine lokal beschränkte hohe Dichte an Standorten findet man in der Bay Area mit 546 Stationen. Die anderen Verleihsysteme umfassen wesentlich weniger Standorte. Veloce ist in 15 europäischen Ländern aktiv und liefert in diesen die Fahrräder an jede gewünschte Adresse.

Die beiden Verleihsysteme mit Konzentration auf Verkehrsknotenpunkte, Bike & Go und OV-fiets, sowie RevierRad in Deutschland, Garfagnana Mountainbike Sharing und Südtirol Rad stellen an den Standorten Personal zur Verfügung, während das in den Niederlanden nicht bei jeder Station der Fall ist. Die anderen Systeme funktionieren ohne Personal. In den irischen Städten gibt es zusätzlich zu Selbstbedienungskiosken auch Coca-Cola Zero® Bikes Service Center mit definierten Öffnungszeiten.

Die Fahrradflotte von OV-fiets ist mit Abstand die Größte. Sie umfasst rund 12.000 Fahrräder. Ebenfalls sehr viele Fahrräder sind in der Bay Area (6.900 Stück) und bei Südtirol Rad (5.600 Stück) verfügbar. Generell haben alle Radverleihsysteme eine große Anzahl an Fahrrädern im Sortiment und wurden teilweise in der Vergangenheit bereits ausgebaut, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden.

3.1.4 ZUBEHÖR

Bei Garfagnana Mountainbike Sharing sind Helm, Sicherheitssystem und Reparatur Kit inkludiert. Bei Veloce ist ebenso Zubehör inkludiert. Ansonsten bieten nur RevierRad im Ruhrgebiet, UsedomRad und Südtirol Rad selbst Helme, Kindersitze oder anderes Zubehör an. Auf der Homepage der meisten Anbieter wird darauf verwiesen, dass es zwar nicht verpflichtend ist einen Helm zu tragen, aber sehr empfohlen wird. Ford GoBike verweist zudem auf Vergünstigungen beim Kauf von Helmen bei Kooperationspartnern. Im Fall von E-MTB Movimënt können bei lokalen Sportgeschäften Helme für 5,- €/Tag ausborgt werden.

3.1.5 KOSTEN

TouristInnen und BesucherInnen können OV-fiets, Ford GoBike, E-MTB Movimënt, Garfagnana Mountainbike Sharing, RevierRad, Veloce und Südtirol Rad ohne Anmeldegebühr nutzen, alle anderen Verleihsysteme erfordern eine Jahres- oder Anmeldegebühr. Besonders teuer ist die Anmeldung bei Hubway in Boston, da hier für jedes Tarifsyste eine eigene Gebühr fällig wird. Dafür sind wiederum die ersten 30 Minuten der Nutzung mit keinen Kosten verbunden. Für das Radverleihsystem in Irland fällt für jede Stadt eine eigene jährliche Gebühr an, wodurch die Nutzung an allen drei Standorten bei einer Jahresmitgliedschaft teuer werden kann. Veloce liefert einen passgenauen Service und verrechnet daher An- und Ablieferung der Fahrräder.

Die Kosten für E-MTB Movimënt sind den Marktpreisen von Sportgeschäften mit Radverleih angepasst, genauso wie jene von Garfagnana Mountainbike Sharing. Veloce befindet sich als passgenauer Verleih verschiedener Fahrradtypen im oberen Preissegment (ab 20,- €/Tag).

3.1.6 VERSCHIEDE FAHRRADTYPEN

Die bereitgestellten Fahrräder sind häufig Citybikes. E-MTB Movimënt, Garfagnana Mountainbike Sharing, RevierRad, UsedomRad, Veloce und Südtirol Rad stellen auch andere Fahrradtypen zur Verfügung. In Boston gab es Überlegungen E-Bikes anzubieten, um das Fahrradfahren in hügeligen Gegenden zu erleichtern.

3.1.7 SPRACHEN

Bezüglich Mehrsprachigkeit sind nur E-MTB Movimënt und Südtirol Rad als Positivbeispiele mit drei komplett unterstützten Sprachen auf der Website hervorzuheben. Alle anderen Systeme sind lediglich in der Landessprache sowie teilweise in Englisch verfügbar.

4 ÖSTERREICHWEITES AUSKUNFTS- UND BUCHUNGSSYSTEM

EINE GEMEINSAME HERAUSFORDERUNG DER RADVERLEIHSYSTEME in Österreich ist, dass die Systeme für KundInnen transparent nutzbar gemacht werden oder sogar in die Verkehrsverbünde integriert sind. Die visionäre Lösung dieser Herausforderung könnte ein gemeinsames Auskunftssystem für alle Radverleihsysteme in Österreich darstellen. Eine derartige Plattform wird von ExpertInnen als große Chance gesehen, da es für KundInnen wesentliche Vorteile wie einen besseren Überblick des Angebots in verschiedenen Regionen und eine einfachere Vergleichbarkeit der Angebote bringt und so als Multiplikator wirkt. Der zukünftige Betreiber dieser Plattform muss sich auf dem Weg allerdings einigen Herausforderungen stellen: sämtliche Radverleihsysteme müssten zur Mitarbeit motiviert werden und der persönliche Kundenkontakt sollte trotzdem nicht verloren gehen.

Die drei Hauptakteure im Zusammenhang mit einem österreichweiten Auskunftssystem sind:

1. Bundesweiter Betreiber
2. Alle in Österreich vertretenen Radverleihsysteme
3. EndnutzerInnen

Ein Betreiber, der mit den Radverleihsystemen nicht in Konkurrenz steht, agiert als verbindendes Element. Die Radverleihsysteme profitieren durch eine Erhöhung der Sichtbarkeit und Qualität, die auch zur Stärkung des touristischen Angebots beiträgt. EndnutzerInnen erhalten einen umfassenden Überblick über die angebotenen Radverleihsysteme einer Region und können mit relativ geringem Aufwand die für sie geeignete Option herausfiltern.

4.1 ANFORDERUNGEN AUS NUTZERINNENSICHT

Aus NutzerInnensicht ist zu beachten, dass die Plattform als mehrsprachige Website realisiert wird, die mit PCs, Laptops und mobilen Endgeräten bedient werden kann. Erst in einer weiteren Ausbaustufe können Apps für spezifische Plattformen angedacht werden. Die wichtigsten Anforderungen für ein Auskunftssystem und ein darauf aufbauendes Buchungssystem sind wie folgt.

4.1.1 AUSKUNFTSSYSTEM

- Suchfunktion: Detailreich aber dennoch einfach zu bedienen und übersichtlich. Suche bzw. Filterung nach u.a. Regionen, Fahrradtypen, Preisklassen, Möglichkeit der Einwegmiete (Fahrten mit Verbindungscharakter von A nach B)
- Listen- und Kartenansicht für eine Übersicht der Systeme / Standorte unter Berücksichtigung mehrerer Granularitätsstufen (von grober Systemübersicht bis hin zu Einzelstandorten)
- Detailansicht eines Systems / Standorts mit u.a. Ort, Anreisemöglichkeit per ÖV, Preisgestaltung, Betriebsgebiet, Entlehnbedingungen
- Allenfalls: Umgebungsinformationen zur zusätzlichen Reisemotivation

4.1.2 BUCHUNGSSYSTEM

- Nicht verpflichtende Registrierung / NutzerInnenkonto zur Angabe von persönlichen Daten und Bezahloptionen
- Buchungs- und Reservierungsmöglichkeiten
- Zahlungsmöglichkeiten
- Zentrale Telefon- und E-Mailhotline
- Übergeordnetes Beschwerdemanagement
- Bewertungssystem

4.2 HERAUSFORDERUNGEN UND TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

Eine erfolgreiche Umsetzung der Plattform scheint am vielversprechendsten, wenn schon in der frühen Planungsphase alle österreichischen bzw. in Österreich aktiven Radverleiher eingebunden werden, um die heterogenen Anforderungen zu verstehen und Berührungspunkte abzubauen sowie Umfragen zu den Bedürfnissen der potentiellen EndnutzerInnen genauer zu erheben. Weiters wird empfohlen, die Plattform in mehreren aufeinander aufbauenden Modulen bzw. Entwicklungsschritten zu implementieren. So kann vor dem jeweils nächsten Schritt auf Erfahrungen des vorherigen Schritts zurückgegriffen und auf neue Bedürfnisse reagiert werden. Eine Möglichkeit ist die Aufteilung in ein reines Auskunftssystem im ersten Schritt und die Erweiterung beziehungsweise Zusammenführung der Buchungssysteme im zweiten Schritt.

Unterschiedliche Unternehmensgrößen und Bedürfnisse der verschiedenen Radverleihsysteme müssen bei der Konzeption einer Plattform berücksichtigt werden. Auch für die Radverleihsysteme muss das System Anreize zur Teilnahme bieten und benutzerfreundlich sein, um den Zeitaufwand für beispielsweise Datenpflege gering zu halten. Eine Lösung kann sein, dass die Plattform für Radverleihsysteme, die bisher keine eigene Softwarelösung einsetzen, alles von der Angabe der Details bis hin zu Buchungsverwaltung und Verrechnung anbietet.

Das Einpflegen und Aktuell halten der Systemdetails sowie der Standorte der Radverleihsysteme sollte vom jeweiligen System selbst vorgenommen werden, wofür im Idealfall mehrere Varianten möglich sind. Von der niederschweligen Möglichkeit per Email zu kommunizieren über Webformulare bis hin zu einer automatisierten Schnittstelle für Radverleihsysteme die bereits über technische Systeme verfügen. Auch in Bezug auf Buchung, Reservierung und Bezahlung gibt es mehrere Varianten mit verschiedenen Integrationsstufen der Radverleihsysteme in die Plattform. Zwei Beispiele sind:

1. Weiterleitung an das Radverleihsystem: geringer technischer Aufwand, niederschwellig
2. Abwicklung über die Plattform: höherer technischer Aufwand (mehr Anforderungen an Plattform, teilweise sind Schnittstellen zu existierenden Buchungssystemen nötig), höhere organisatorische Einbindung der Radverleihsysteme

5 ZUKÜNFTIGES ENTWICKLUNGSPOTENTIAL

5.1 ERFOLGSFAKTOREN

Generell sind sich die befragten ExpertInnen einig, dass ein erfolgreiches und attraktives Bike-Sharing bzw. touristisches Radverleihsystem aus den folgenden Bestandteilen besteht:

- **Persönliche Betreuung:** KundInnen werden von Personal betreut und wissen, an wen sie sich wenden können
- **Hohe Qualität:** es werden nicht nur moderne, sondern auch gut gewartete und speziell auf die Kundenbedürfnisse abgestimmte Räder angeboten
- **Attraktive Fahrradinfrastruktur:** in unmittelbarer Nähe befinden sich attraktive und gut beschilderte Radrouten

5.2 ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG

Die befragten ExpertInnen gehen grundsätzlich von einem weiteren Anstieg im Radverleih aus, denn die Zielgruppen werden sich nicht nur ändern, sondern darüber hinaus erweitern.

Diese Entwicklung wird durch gesteigerte Professionalisierung der Bike-Sharing Systeme sowie vermehrte individualisierte und kundenorientierte Angebote unterstützt. Dabei wird Anbietern bewusst, wie bedeutend die sorgfältige Auswahl von Geschäftspartnern und die stetige Verbesserung der Zusammenarbeit und Kooperation ist.

Es wurde weiters prognostiziert, dass Radreiseveranstalter zukünftig eine geringere Rolle spielen werden, da Radrouten in Österreich und Deutschland schon so attraktiv sind, dass sie bekannt und daher nicht mehr auf das Marketing der Reiseveranstalter angewiesen sind. Nichts desto trotz werden Radreiseveranstalter ihre Bedeutung in weniger vermarkteten Regionen und bei grenzüberschreitenden Radreisen beibehalten.

Um die Nachfrage am Radverleih noch auszubauen wird empfohlen, mehr Infomaterial, gute Beschilderung und eine verstärkte Berücksichtigung der Radrouten beim Baustellenmanagement (Umleitungen) anzubieten. Auch GPS-basierte Technologien zur Routenführung werden als interessant und ausbaufähig gesehen, weil sie die Sicherheit und den Komfort der KundInnen steigern.

5.3 ZUKUNFTSPOTENTIAL

Fortschritte im Bereich der Sicherheit und Technologie, wie beispielsweise die rasante Entwicklung und Verbreitung von **E-Bikes** oder das mittlerweile vielfältige Angebot an **GPS-Navigationsgeräten oder Smartphone-Apps** zur Tourenplanung, haben bereits dazu beigetragen, den Radtourismus für verschiedene Personengruppen attraktiver zu machen. Eine stetige Weiterentwicklung in diesen Bereichen kann die **Ausweitung der Zielgruppen** noch weiter fördern, indem der Zugang und die Handhabung der Fahrräder immer einfacher und komfortabler gestaltet werden. Wichtig ist es, insbesondere Ladevorrichtungen für E-Bikes an geeigneten Standorten vorzusehen und NutzerInnen hinsichtlich der Reichweite und möglicher Zwischenstationen zu informieren.

Die Bedeutung eines umfassenden Urlaubsangebots, das nicht nur die Routenauswahl, die Beschilderung und das Rad, sondern darüber hinausgehende Services, wie **Notfall- und Pannendiensthotlines**, beinhaltet,

wird nach Meinung der ExpertInnen in Zukunft zunehmen. Bereits jetzt haben Servicehotlines einen hohen Stellenwert.

Im touristischen Bereich ist ein Anstieg der Angebotsauswahl sowie eine Tendenz in Richtung eines **qualitativ hochwertigen Angebots** festzustellen. Neben der technischen Unterstützung beim Radverleih sind **persönliche Beratung und individuelle Anpassung** eine notwendige Voraussetzung, um eine möglichst breite Zielgruppe zu erreichen und die Gästebindung voranzutreiben. Die Einführung eines **einheitlichen Management- und Buchungssystems** könnte KundInnen den **Überblick über das Angebot erleichtern und Barrieren bei der Urlaubsplanung abbauen**. Wichtig ist dabei, dass die Qualität des Angebots klar deklariert wird und eine Spannweite von günstigen bis hin zu exklusiven und hochqualitativen Produkten verfügbar ist.

Hinsichtlich der Standortwahl für Verleihsysteme ist anzudenken, den Gästen durch Kooperationen ein **größeres Angebot an Einwegmieten**, also Fahrten mit Verbindungscharakter von A nach B, anzubieten. Das betrifft nicht nur weitere Verleihstationen, sondern genauso eine **gute Anbindung an Stationen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV)** sowie die Möglichkeit der **Fahrradmitnahme im ÖV**. Einwegmieten werden bereits jetzt sehr gut angenommen und werden in Zukunft genauso wichtig sein, um den TouristInnen einen beliebigen Wechsel zwischen Fahrradfahren und ÖV und damit verbunden mehr Flexibilität zu ermöglichen.

6 AUTORINNEN UND ANSPRECHPERSONEN

AIT Austrian Institute of Technology GmbH

	DI Markus Straub	markus.straub@ait.ac.at
	DI Karin Markvica, MA	karin.markvica@ait.ac.at

MODUL University Vienna

	Lidija Lalicic, Ph.D.	lidija.lalicic@modul.ac.at
	Christoph Moser	
	Nina Zitz, MSc	

Tabelle 3: AutorInnen

Für Rückfragen zur Studie stehen auf Bundes- und Landesebene auch folgende Ansprechpersonen zur Verfügung.

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus	Mag.(FH) Renate Penitz	radtourismus@bmnt.gv.at
Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus	DI Martin Eder	martin.eder@bmnt.gv.at
Österreich Werbung	Sandra Medisch	sandra.medisch@austria.info
Amt der Burgenländischen Landesregierung	Mag.(FH) Dr. Stefan Kirschner	stefan.kirschner@bgld.gv.at
Burgenland Tourismus GmbH	Mag. Ulrike Tschach-Sauerzopf	sauerzopf@burgenland.info
Kärnten Werbung GmbH	Paco Wrolich	paco.wrolich@kaernten.at
Niederösterreich-Werbung GmbH	Dr. Sylvia Gleitsmann	sylvia.gleitsmann@noe.co.at
Oberösterreich Tourismus	Stefan Pauzenberger, BSc	stefan.pauzenberger@oberoesterreich.at
SalzburgerLand Tourismus GmbH	Georg Schrofner	g.schrofner@salzburgerland.com
Steirische Tourismus GmbH	Mag. Günther Steininger	guenther.steininger@steiermark.com
Tirol Werbung GmbH	Mag.(FH) Corinna Lanthaler	corinna.lanthaler@tirolwerbung.at
Vorarlberg Tourismus GmbH	Andreas Schwarzmann	andreas.schwarzmann@vorarlberg.travel
Wien Tourismus	Mag. (FH) Markus Penz	markus.penz@wien.info

Tabelle 4: AuftraggeberInnen und Kontakte bei Rückfragen

7 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Übersicht über alle erhobenen Radverleihsysteme, deren Website und Kategorisierung	8
Tabelle 2: Bestandsbewertung ausgewählter internationalen Radverleihsysteme	14
Tabelle 3: AutorInnen	21
Tabelle 4: AuftraggeberInnen und Kontakte bei Rückfragen.....	21

8 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Verortung der regionalen Schwerpunkte der erhobenen Radverleihsysteme in Österreich.....	6
Abbildung 2: Kumulierte Bestandsbewertung der österreichischen Radverleihsysteme	11

