



Interreg

Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund



VELOREGIO

Programm INTERREG V-A Österreich-Ungarn

ATHU064 – VELOREGIO

(Projekt “Entwicklung und Umsetzung eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Angebots der Radregionen im Grenzraum Österreich-Ungarn”)

STRECKENERHEBUNG AUF DER UNGARISCHEN SEITE UND MASTERPLAN FÜR ENTWICKLUNG VON VERBINDUNGEN VON TOURENRAD UND LANDESRAD

31. Mai 2019

Estellt von:

KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

Diese Studie wurde im Rahmen des Projekts „VELOREGIO“ (Reg.Nr: ATHU064), gefördert durch das EU-Förderprogramm INTERREG V-A Österreich-Ungarn, erstellt. Das Projekt wird durch die Kofinanzierung des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung durchgeführt.

Streckenerhebung auf der ungarischen Seite und MasterPlan für Entwicklung von Verbindungen von Tourenrad und Landesrad



KTI Institut für Verkehrswissenschaften GmbH
(KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.)

1119 Budapest, Than Károly u. 3-5.

t +36/1/378 58 28

skfii-kfk@kti.hu www.kti.hu

Für das Thema zuständig:

András Munkácsy

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Auftraggeber:
Selbstverwaltungsamt des Komitates Vas
Kontaktperson:
Bernadett Sali
Projektmanagerin

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung der Leitung	3
2. Einleitung	4
3. Gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Überblick	5
4. Touristischer Hintergrund	7
4.1. Allgemeiner touristischer Überblick	7
4.2. Fahrradtourismus	9
5. Die Methode der Erhebung von Touren- und Landesradrouten	10
5.1. Die österreichische Bewertungsmethode von VELOREGIO	10
5.2. Die Bewertungsmethode von ADFC	11
5.3. Die niederländische Bewertungsmethode	13
5.4. Die bei der Erhebung verwendete Methode	15
5.4.1. Wegbeschaffenheit	15
5.4.2. Radfahrbarkeit	18
5.4.3. Wegweisungstafeln	19
5.4.4. ÖV-Anbindungen	19
5.4.5. Touristisches Potential, Netzausbildung.....	19
6. Darstellung der Ergebnisse der Erhebung mit Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Verbindungen	20
6.1. Bewertung der Routen.....	23
6.1.1. Bükfürdő – Kőszeg – Szentpéterfa – Sárvár - Bük	23
6.1.2. Sárvár – Celldömölk– Répcelak – Szombathely – Sárvár.....	26
6.1.3. Celldömölk - Kemenesmihályfa– Egyházashetye – Celldömölk	28
6.1.4. Körmend – Szentpéterfa – Körmend	30
6.1.5. Szombathely – Narda – Szombathely	32
6.1.6. Szombathely – Ják – Csempeszkopács - Szombathely.....	34
6.1.7. Szombathely – Lukácsháza – Bozsok – Szombathely	36
6.1.8. Bozsok – Rohonc – Bucsu - Bozsok	39
6.1.9. Csepreg – Kőszeg – Kőszegpaty- Csepreg	41
6.1.10. Sárvár – Bögöt – Csénye – Sárvár.....	43
6.1.11. Vasvár – Bérbaltavár – Kám – Vasvár	45
6.1.12. Csempeszkopács – Ikervár – Csempeszkopács	47
6.1.13. Celldömölk – Kenyeri – Gérce – Celldömölk	49
6.1.14. Kőszeg – Írott-kő – Léka – Kőszeg	52
6.1.15. Kőszeg – Zsira – Csepreg – Acsád - Kőszeg	55
6.1.16. Kőszeg – Léka – Rohonc - Kőszeg	58
6.1.17. Sárvár – Mikosszéplak – Hosszúperesztég – Sárvár	61
6.1.18. Sárvár – Pecöl - Mikosszéplak – Hosszúperesztég – Sárvár	64
6.1.19. Szentgotthárd – Rábagyarmat - Nagysároslak – Heiligenbrunn – Szentgotthárd.....	67
6.1.20. Szentgotthárd – Körmend - Rum – Ják – Szentgotthárd	70
6.1.21. Kőszeg – Csepreg – Bük – Sárvár – Kőszeg	73

6.1.22. Szombathely – Szentpéterfa - Sárvár – Nemescsó – Szombathely.....	76
6.1.23. Celldömölk – Szajki-tavak – Kám – Celldömölk.....	79
6.2. Zusammenfassung, Evaluierung der Ergebnisse.....	82
6.3. Die SWOT-Analyse des touristischen Radwegnetzes des Komitats Vas	85
7. Netzvorschläge	86
7.1. Das Kriteriumsystem der Netzausbildung	86
7.2. Maßnahmenplan.....	87
7.3. Sonstige Vorschläge zur grenzüberschreitende Entwicklung.....	88
8. Informationen über Beschilderung und Vorschläge.....	90
8.1. Wegweisungstafeln	90
8.1.1. Das Kriteriumsystem der Beschilderung.....	90
8.1.2. Die markierten Routen für Beschilderung.....	90
8.1.3. Die vorgeschlagenen GPS-Koordinaten der Wegweisungstafeln	91
8.2. Infotafeln.....	94
8.3. Einrichtung von Verkehrsrechner	95
9. Quellen.....	97
10. Beilagen	98

1. Zusammenfassung der Leitung

Der Fahrradtourismus ist heutzutage eine sich ungebrochen entwickelnde Tourismusbranche. Die damit verbundene Gleis- und Straßeninfrastruktur, die Fahrradwege, die Geh- und Fahrradwege, die Fahrradspuren stehen gleichzeitig an vielen Orten in Ungarn, so auch im Komitat Vas nur beschränkt zur Verfügung. Aus diesem Grund ist es ein realer Anspruch, zum Radfahren geeignete öffentliche Straßen zu vermessen, sie in ein zusammenhängendes Netz zu fassen, da dies aus einem Bruchteil der Ausbaurkosten der vorhin genannten Infrastruktur verwirklicht werden kann.

Im Rahmen des grenzüberschreitenden Projektes VELOREGIO (Nr. ATHU064) wurde im Jahr 2018 ein Landes- und Tourenradnetz aus 23 Routen bestimmt. Das Institut für Verkehrswissenschaften (KTI) wurde beauftragt, die einzelnen Tourenrouten komplex zu bewerten, sowie aufgrund dessen Vorschläge bezüglich der Entwicklung der Netz- und grenzüberschreitenden Verbindungen, der Wegweiser- und Infotafeln, sowie der Einrichtung von Verkehrsrechnerpunkt zu machen. Bei der Erhebung verwendete Methode wurde – nach MasterPlan in Österreich, nach niederländischen Beispielen überarbeitet – gezielt für diesen Auftrag ausgearbeitet. Diese Methode kann in der Zukunft auch bei der Erhebung von anderen Fahrradrouten geeignet sein.

Die nach Wegbeschaffenheit, Radfahrbarkeit, Vorhandensein der Wegweisungstafeln, öffentlichen Verkehrsverbindungen und touristischem Potential durchgeführte Evaluierung hat die im Projekt früher vermessenen Fahrradrouten nach Punktzahlen gewichtet. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass es auf den vermessenen Tourenrouten auf den Straßen mit einem durchschnittlich guten Belag, die aber weiterer Entwicklungen bedürfen, mit guten öffentlichen Verkehrsverbindungen Fahrrad gefahren werden kann, gleichzeitig Veränderungen einiger Strecken, die typisch auch die Feldwege betreffen, wegen der undurchlässigen Hindernisse oder der das Fahrradfahren erschwerenden Wegbeschaffenheit, notwendig sind.

Die höchste Punktzahl hat die Route Szombathely–Lukácsháza–Bozsok–Szombathely erhalten, wozu vor allem die gute durchschnittliche Wegbeschaffenheit, das Gelände ohne das Fahrradfahren bedeutend erschwerende Steigung und die Route auf untergeordneten Straßen mit niedriger Verkehrsdichte beigetragen haben. Die niedrigste Punktzahl hat die Route Sárvár–Mikosszéplak–Hosszúpereszteg–Sárvár erhalten, wo obwohl die überdurchschnittliche Wegbeschaffenheit typisch ist, wegen der Strecken auf den Hauptstraßen 8 und 84 mit dichtem Verkehrs, der größeren Steigungen, sowie wegen Mangel der Infobeschilderung, beziehungsweise der beschränkten öffentlichen Verkehrsverbindungen die Punktzahl insgesamt niedrig wurde.

Es kann festgestellt werden, dass die Erweiterung der grenzüberschreitenden Verbindungen durch die Verknüpfung der Übergangspunkte von Szentgotthárd – Nagyfalva (Mogersdorf), von Nemesmedves – Zsámánd (Reinersdorf), von Kemestaródfa – Lovászd (Lusing), sowie von Pinkaminszent – Strém (Strem) gefördert werden könnte, weiterhin ist ein konkreter Eingriffsvorschlag bezüglich der Grenzübergänge von Rábafüzes und Kőszeg ausgearbeitet worden.

Die schon funktionierenden Rechner in Betracht gezogen, schlagen wir für die Aufstellung der Fahrradverkehrsrechner drei Optionen vor: auf dem Radweg von Szentgotthárd–Rábafüzes, auf dem Radweg von Kőszeg–Kőszegfalva oder in Szombathelyen in der Kőszegi Straße auf dem Radweg Richtung Hauptplatz.

2. Einleitung

Das Selbstverwaltungsamt des Komitates Vas hat im Rahmen des Projektes VELOREGIO ATHU064 des Förderprogrammes von Interreg V-A Österreich-Ungarn das Institut für Verkehrswissenschaften (KTI) beauftragt, die Aufgaben bezüglich der Studie über „Streckenerhebung auf der ungarischen Seite und MasterPlan für Entwicklung von Verbindungen von Tourenrad und Landesrad“ zu erfüllen, deren Endergebnis das vorliegende Dokumentum bildet. Diese Aufgabe im Zusammenhang mit Entwicklung von Fahrradtourismus ist besonders aktuell, da die Rolle des aktiven Tourismus in der Region in den letzten Jahren und auch heutzutage dank der steigenden Zahl von inländischen und ausländischen (typisch österreichischen) Touristen immer bedeutender wird. Da sich das Radwegnetz zwischen den Siedlungen im Komitat trotz der Entwicklungen von letzten Jahren noch nicht erstreckt hat, kann dieses Segment des Tourismus mit Bestimmung von Fahrradtourenrouten weiter populär gemacht werden.

Während der Arbeit wurde eine Methode für die Erhebung der im Projekt früher bestimmten Fahrradstrecken (Touren- und Landesrad) im Komitat Vas ausgearbeitet. Nach der örtlichen Befahrung hat das KTI die bestimmten 23 Tourenrouten aufgrund der ausgearbeiteten Methode im April 2019 erhoben, mit besonderer Rücksicht auf den Belag, die Fahrradbarkeit und die touristischen Aspekte. Darauf basierend wurden die Netzvorschläge ausgearbeitet, die alternative Routen für die Fälle vorschlagen, in denen einige Strecken aus irgendeinem Grund oder schwer mit Fahrrad zu fahren sind. Weiterhin wurde ein Beschilderungsplan gefertigt, in dem für zwei hervorgehobene Tourenrouten durch die größeren Städte des Komitats die Orte der Aufstellung von Wegweisertafeln angegeben werden.

Über dem Genannten hinaus hat das KTI die Vermessung der Orte der Infotafeln für Fahrradtourismus begutachtet und einen Vorschlag für den Ort der Aufstellung eines neuen Fahrradverkehrsrechners gemacht.

3. Gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Überblick

Das Komitat Vas ist das dritte und gleichzeitig das kleinste Komitat der Region West-Transdanubien. Im Jahr 2018 hat die Zahl der Bevölkerung im Komitat – im Gegenteil zur steigenden Landestendenz – minimal zugenommen (siehe Tabelle 1). Während des Jahres sind insgesamt 2 050 Kinder geboren und 3 350 Personen sind gestorben. Die Zahl der Lebendgeburt beträgt 1,9, die des Todes ist mit 5,3% weniger als im Jahr 2017. Die natürliche Abnahme wegen Geburt und Tod hat die Zahl der Bevölkerung mit 1 3000 Personen gesenkt, dieser Verlust ist mit 10% (mit 149 Personen) weniger im Vergleich zum vorherigen Jahr.

Tabelle 1: Entwicklung der Bevölkerungszahl im Komitat Vas und landesweit (Quelle: Zentralamt für Statistik)

	2014	2015	2016	2017	2018
Komitat Vas	254 580	253 997	253 689	253 109	253 305
Land	9 877 365	9 855 571	9 830 485	9 797 561	9 778 371

Das wirtschaftliche Gewicht des Komitats übersteigt in der Region West-Transdanubien das wirtschaftliche Gewicht des Komitats Zala, aber erreicht das von Győr-Moson-Sopron nicht. Das BIP pro Person hat sich nahezu von dem Landesdurchschnitt in den letzten 10 Jahren entwickelt (siehe Abbildung 1).

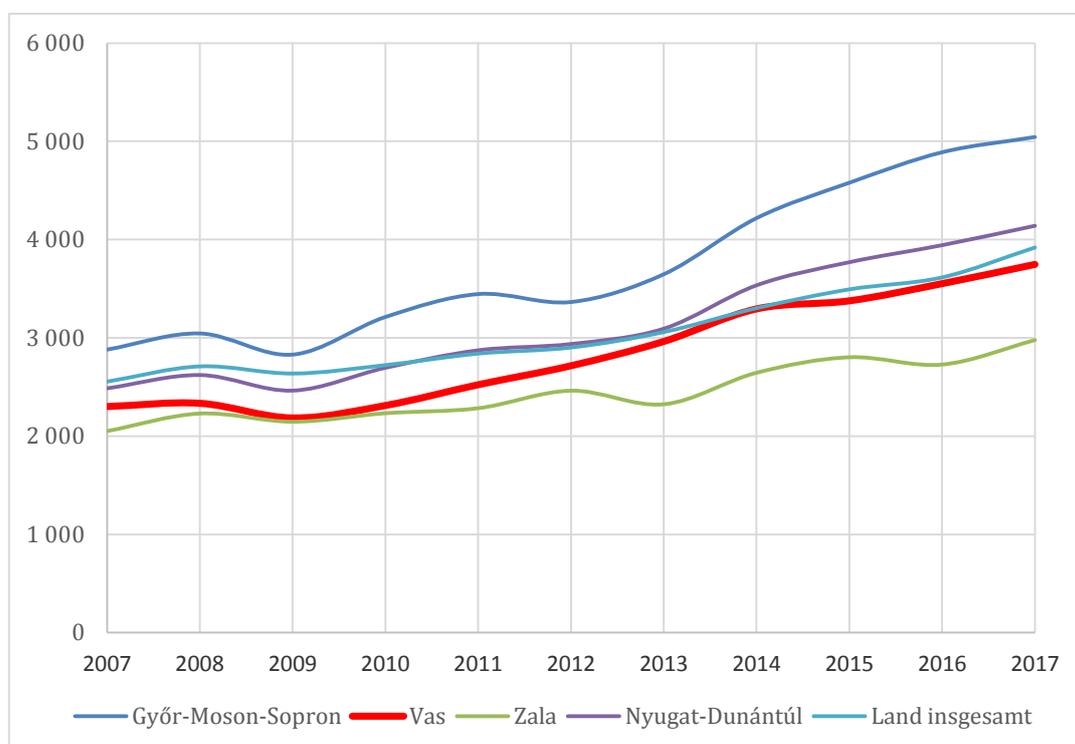


Abbildung 1: BIP pro Person (Tausend HUF) (Quelle: Zentralamt für Statistik)

Im IV. Quartal des Jahres 2018 war im Komitat Vas 65,9% der Bevölkerung zwischen 15-74jährigen, 130 Tausend Personen wirtschaftlich aktiv, ihre Zahl war mit 4,0% mehr als vor einem Jahr. Die Aktivitätsrate überstieg die des Landes mit 3,3 Prozentpunkt (siehe Tabelle 2). Auf dem Arbeitsmarkt gab es 126 Tausend Beschäftigte, 4 Tausend Arbeitslose. Die Zahl der Beschäftigten nahm auch im Vergleich zum IV. Quartal des Jahres 2017 im Gegenteil zur landesweiten Senkung zu. Die Beschäftigungsrate war 63,9%, die Arbeitslosenrate war 3,1%, die vorherige lag mit 3,5 Prozentpunkt höher, die letztere war mit 0,5 Prozentpunkt niedriger im Vergleich zum Landesdurchschnitt. Die Zahl der Inaktiven betrug 67 Tausend Personen, mit 6,3% weniger als vor einem Jahr.

Tabelle 2: Wirtschaftliche Aktivität im Jahr 2018 (Quelle: Zentralamt für Statistik)

	Győr- Moson- Sopron	Vas	Zala	West- Transdanubien	Land
	Komitat				
Aktivitätsrate, %	64,3	65,9	61,9	64,1	62,6
Beschäftigungsrate, %	63,5	63,9	60,1	62,7	60,4
Arbeitslosenrate, %	1,3	3,1	3,0	2,2	3,6

4. Touristischer Hintergrund

4.1. Allgemeiner touristischer Überblick

Trotz des verhältnismäßig kleinen Gebietes des Komitats Vas (3336 km²) zeigen die Natur- und Landschaftsgegebenheiten eine große Vielfalt. Zu den eigenen Naturressourcen des Komitats gehören die Landschaften mit reich gegliedertem Relief, besonders das Mittelgebirge und die Hügelländer. Das Kőszegi-Gebirge und das Gebiet von Órség sind offiziell auch Naturschutzgebiete, die mit Recht die Zielpunkte des Ausflugstourismus geworden sind.

Wegen der geologischen, geothermischen Gegebenheiten des Komitats Vas verläuft auf dem Gebiet unter der Oberfläche unvergleichliche Thermalwasserressource. Die mit Bohrungen erschlossenen Thermal- und Mineralwasser haben in mehreren Siedlungen ermöglicht, auch Bäder zu bauen, und heutzutage haben die Thermal- und Heilbäder im Tourismus des Komitats eine besondere Rolle unter der touristischen Anziehungskraft des Komitats: die Bäder von Bük und Sárvár sind von internationaler Bedeutung und sie gehören zu den erstrangigen Zielpunkten des Heiltourismus von Ausländern. Die die Unterkunft auch in Anspruch nehmende Gebietsverteilung des Tourismus ist im Komitat sehr ungleichmäßig. Das frequentierste Gebiet ist bezüglich sowohl des Anteils der Unterkünfte als auch des Anteils der Übernachtungen die Region Bük, wo selbst das Städtchen (d. h. die verwaltungsmäßig dazu gehörende Bükfürdő) den größten Teil der Übernachtungskapazität gibt.

Die hydrologischen Gegebenheiten des Komitats sind für den immer populären Wassertourismus vorteilhaft. Der durch das Komitat 120 km land fließende Fluss Raba ist unter den ungarischen Touristen besonders populär – aufgrund der Zahl der Teilnehmer an den am Fluss geführten Wassertouren steht der Raab nach der Theiß an der zweiten Stelle. Es ist weiterhin hervorzuheben, dass der Raab praktisch der einzige Fluss auf dem Gebiet von Ungarn ist, der auch beim niedrigen Wasserstand, aber besonders beim mittleren und hohen Wasserstand mit seinen einigen Strecken auch zu so genannten Wildwassertouren geeignet ist. Von den Flüssen, den Seen, den Stauseen verfügen mehrere auch über Wasser zum Angeln, die auf der regionalen Ebene im Komitat von Bedeutung sind. Diese Gewässer bieten im Sommer auch Möglichkeiten zum Imfreibadsein und außerdem sind sie gleichzeitig Urlaubs- und Ausflugszielpunkte.

Die zwei hervorgehobenen Zielpunkte des Wandertourismus sind im Komitat das Kőszegi-Gebirge und das Gebiet von Órség. Die primären Ausflugsplätze sind: Óriszentpéter, Szalafő, Pankasz, Magyarszombatfa, Velemér, Bajánsénye und Hegyhátszentjakab. Außer der Blauen Landesroute ist die Blaue Route in Süd-Transdanubien von der zweitgrößten Bedeutung, die auch von Írott-Stein startet und durch die Sehenswürdigkeiten von Órség das Komitat verlässt.

Die landschaftlichen Gegebenheiten des Komitats sind auch für den Pferdetourismus ausgezeichnet, der noch eine Menge unausgenutzten Möglichkeiten in sich birgt. Das Potential des Tourismus im Komitat Vas bedeutet auch bezüglich der Geschichte, der Siedlungsstruktur, des Stadtbildes, der Volksarchitektur und der bewahrten einstigen Gewerbe, der bis heute lebendigen Handwerkertraditionen vorerst unausgenutztes Tourismuspotential. Das Komitat ist einzigartig reich an Schlössern, Kurien, von denen ein Teil unter Denkmalschutz steht. Die Dörfer in Órség haben eine charakteristische Siedlungsstruktur aus Gruppierung von „szerek“ (Weiler) mit langer Geschichte, die

die die wichtigste Sehenswürdigkeit in Órség bedeutet. Das historische Stadtzentrum, die Denkmäler von Kőszeg, Szombathely, Sárvár ziehen auch viele Besucher an.

Die Handelsunterkünfte des Komitats Vas haben im Jahr 2019 537 Tausend Gäste insgesamt für 1 Million 652 Tausend Nächte in Anspruch genommen. Die Zahl der Gäste hat mit 3,2% den gleichen Zeitraum des Vorjahres überstiegen, die Zahl der Nächte ist aber mit 0,3% davon hintergeblieben. Der Umsatz ist in den 78% der Nächte betragenden Hotels mit 1,2% gesunken, in den Pensionen ist er gleichzeitig mit mehr als Vierzehntel gestiegen.

Die Nächte von den Inländern, die 54% der Gäste ausmachen, sind gleichmäßig mit dem Landesergebnis mit 5,3% gestiegen. Die Nächte der Ausländer sind im Vergleich damit mit 5,1% gesunken. 40%, beziehungsweise 27% der Nächte der Ausländer machen die Gäste aus Tschechien und Österreich aus. Die Nächte der österreichischen Gäste sind im Vergleich zum Vorjahr mit 6,9% gesunken, die der tschechischen Gäste mit 2,0%.

Tabelle 3: Ausländischer Gästeverkehr pro Land (2018, Quelle: Zentralamt für Statistik)

Land	Gäste		Übernachtungen		Durchschnitts- aufenthaltszeit, Nacht
	Zahl	gleicher Zeitraum des Vorjahres = 100,0%	Zahl	gleicher Zeitraum des Vorjahres = 100,0%	
Ausland insgesamt	245 300	99,1	846 716	94,9	3,5
Davon:					
Europa	242 015	99,7	837 694	95,4	3,5
Davon:					
Österreich	80 795	96,8	228 109	93,1	2,8
Belgien	403	94,8	1 443	92,3	3,6
Tschechien	96 311	102,1	344 317	102,0	3,6
Dänemark	291	139,2	953	129,3	3,3
Vereinigtes Königreich	636	82,9	1 735	64,2	2,7
Frankreich	727	78,9	1 809	68,8	2,5
Niederlande	1 070	100,8	4 369	94,3	4,1
Polen	6 668	108,4	19 511	79,0	2,9
Deutschland	24 349	105,3	131 436	89,3	5,4
Italien	2 203	103,0	5 938	100,6	2,7
Russland	2 441	78,7	15 668	81,0	6,4
Rumänien	2 256	109,9	6 289	100,4	2,8
Spanien	316	98,8	1 412	128,9	4,5
Schweiz	1 522	96,6	7 653	82,6	5,0
Schweden	369	57,9	1 216	65,7	3,3
Slowakei	16 524	98,4	44 318	96,6	2,7
Ukraine	1 291	137,3	10 734	149,6	8,3
Asien	2 177	63,5	4 396	61,0	2,0
Davon:					

Land	Gäste		Übernachtungen		Durchschnitts- aufenthaltszeit, Nacht
	Zahl	gleicher Zeitraum des Vorjahres = 100,0%	Zahl	gleicher Zeitraum des Vorjahres = 100,0%	
Israel	245	68,6	1 046	78,5	4,3
China	1 306	61,0	1 685	54,0	1,3
Amerika	901	81,6	3 508	60,8	3,9
Davon:					
Vereinigte Staaten	614	79,0	1 825	51,9	3,0

4.2. Fahrradtourismus

Auf der Karte über die Fahrradverkehrsinfrastruktur des Komitats ist es gut zu sehen, dass die meisten Fahrradwege im Komitatssitz und in der touristisch frequentierten Umgebung von Bük ausgebaut sind. Daneben fällt auch der Mangel des Netzsystemes auf, längerer Fahrradweg mit regionaler Bedeutung ist nur zwischen Szombathely und Rum entlang der Hauptstraße 87 ausgebaut worden, sowie zwischen Bő und Zsira ist es möglich, auf der vollen Route Fahrradweg zu benutzen. Diese letzte Route berührt Bükfürdő und hat Verbindung mit Burgenland, innerhalb dessen in Richtung Locsmánd (Lutzmannsburg) auf der anderen Seite der Grenze.

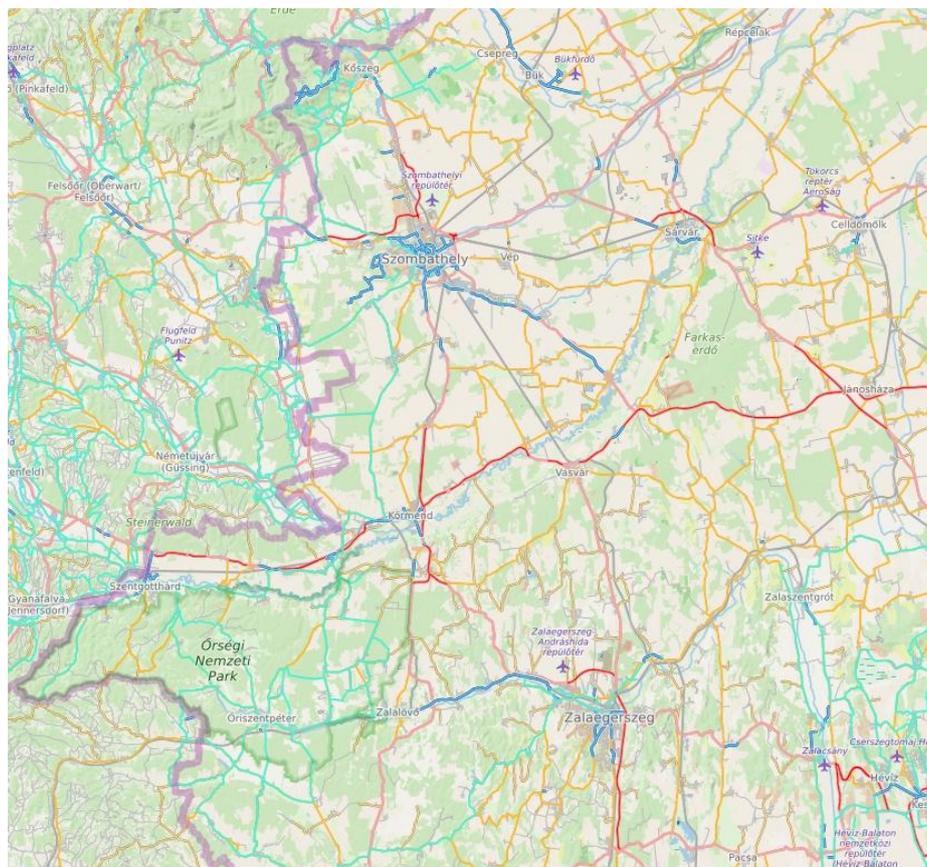


Abbildung 2: Radwegnetz des Komitats Vas (Quelle: merretekerjek.hu)

Auf der Karte ist es auch gut zu sehen, dass es im Raab-Tal Probleme bedeutet, mit Fahrrad zu fahren, weil es auf der Hauptstraße 8 nämlich das Radfahren verboten ist, gleichzeitig ist es zum Beispiel nur mit einem bedeutenden südlichen Umweg von Körmend nach Sárvár zu kommen.

5. Die Methode der Erhebung von Touren- und Landesradrouten

Die Grundlage der Erhebung von Touren- und Landesradrouten bildet die im Rahmen des Projektes VELOREGIO früher ausgearbeitete (österreichische) Methode. Wir haben diese für die ungarische Lage mit Berücksichtigung des von dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) ausgearbeiteten Fahrradweg-Bewertungssystems adaptiert. Diese hat teilweise Überlappungen mit dem Bewertungssystem des Niederländischen Radfahrerverbundes (Stichting Landelijk Fietsplatform), so haben wir auch die letztere bei der Ausarbeitung der ungarischen Methode verwendet. Es ist wichtig hervorzuheben, dass sowohl das deutsche als auch das niederländische Kriteriensystem für die Bewertung von Fahrradwegen gefertigt worden sind, entgegen dessen bewerten wir grundsätzlich die Fahrradbarkeit der öffentlichen Straßen im Komitat Vas aus touristischem Aspekt, was natürlich nicht ermöglicht, die direkte Anwendung der ausländischen Beispiele.

5.1. Die österreichische Bewertungsmethode von VELOREGIO

Die Bewertung umfasst auch die Landes- und regionalen Fahrradwege. Nach der Erhebung gibt es keine Einheit weder auf der Ebene des Bezirkes, noch auf der Ebene des Landes Steiermark. Das Ziel der Erhebung war, dass es eine Bewertung über den aktuellen Zustand des ganzen Fahrradwegnetzes gefertigt wird. Um dieses Ziel zu erfüllen, sind die im Folgenden dargestellten Kriterien zusammengestellt worden. Die Kriterien sind grundsätzlich aufgrund des deutschen Kriteriensystems von ADFC ausgewählt worden.

Die ausgewählten Radrouten wurden aufgrund der folgenden Kriterien bewertet:

1. Allgemeine Daten:
 - Start- und Zielpunkt,
 - Raum und Routenführung,
 - Technische Daten, Ausgestaltung und Engstellen;
2. Zustand des Radweges:
 - Wegbeschaffenheit und Gefahrenstellen,
 - Leitung und Infobeschilderung,
 - ÖV-Anbindungen;
3. Touristisches Potential:
 - Sehenswürdigkeiten, Ausflugsziele,
 - Rastplätze,
 - Touristische Attraktionen,
 - Radfreundliche Betriebe.

Jedes Bewertungskriterium wurde mit einer Notenskala von 0-3 benotet, deren Summe bedeutete die Endpunktzahl der Route, die auch in Prozent angegeben wurde.

5.2. Die Bewertungsmethode von ADFC

Im Rahmen der von dem ADFC ausgearbeiteten Methode für die Fahrradwege-Bewertung werden die mehr als 100 km langen Routen bewertet, von denen es 230 in Deutschland gibt. Diese sind alle markierten, bezeichneten regionalen Fahrradwege. Bei der Bewertung werden die Fahrradwege für Etappen von 50 km verteilt, die dann pro km bewertet werden, mit Fotodokumentation ergänzt. Als Endergebnis wird jeder Fahrradweg mit Sternen von 0-5 bewertet. Die Fahrradwege mit 5 Sternen werden die sogenannten Premium-Fahrradwege, die touristisch gesehen einen bedeutenden Marketingwert vertreten, die Fahrräder bevorzugen diese Routen bei der Routenplanung.

Das Bewertungssystem von ADFC ist in der folgenden Tabelle zu lesen:

Kriterium	Bewertung
Radfahrbarkeit	
mit Geschwindigkeit 20 km/h, mit Gepäck von Gewicht 20 kg, mit Fahrrad mit Gummireifen von 28 mm, sowie mit Tandem, Fahrradanhänger, Rollstuhlfahrrad	
Breite (pro Einheit 1 km)	2,5 m –
	2–2,5 m
	1,5–2m
	–1,5 m
Engstellen	Engstelle wegen Barriere zueinander näher von 1,50 m oder wegen Poller zueinander näher von 0,80 m
	Engstelle wegen voneinander 0,8-1,2 m installiertem Poller
	Engstelle wegen vorhin markiertem Poller
Treppen	Treppen mit mehr als 5 Stufen ohne Rampe
	Treppe mit 2–5 Stufen
	Treppe / nicht barrierefreier Straßenrand
Sonstige Gefahren	Steile, kurvenreiche Gefällen
	Straßenkreuzungen sind schwierig oder zu spät zu bemerken
Wegbeschaffenheit	
Punktzahlvergabe pro Kilometer nach den folgenden Parametern	Flacher Asphalt
	Befahrung angenehm
	Abgerissene, unebene Schlaglöcher

Kriterium	Bewertung
	Noch eben befahrbare Strecken (z. B. mit Pflastersteinen, mit Belag schlechter Beschaffenheit, sandige Oberfläche) in einer zusammenhängenden Länge von mehr als 3 km
	Wenn das Fahrrad mehr als 300 m geschoben werden soll, wird für die gegebene Strecke 0 Punkt vergeben.
Infotafeln	
Grundsätzliche Punktzahl für das Beschilderungskonzept einer langen Route, weitere Punkte für die Beschilderung von umfassenden und konkreten Fahrzielen	
Punktabzug nach den folgenden Kriterien	Typ der Wegweisungstafel
	Falsche Wegweisungstafel
	Fehlende Wegweisungstafel
	Schwierig lesbare Wegweisung
	gegensätzliche Beschilderung im Vergleich mit Verkehrsregeln
Routenführung	
100 Basispunkte, davon Punktabzug nach den folgenden Kriterien	Lärmbelästigung
	Luftverschmutzung
	Staubverschmutzung
	Verkehrsumleitungen
	Eine Stelle ist auf der gezeichneten Spurenlinie des Fahrradweges nicht zu finden.
	Niveauunterschiede (zu steile Steigungen oder Gefällen)
	Monotone Routenführung
Fahrzeugverkehr	
Klassifizierung nach Größe des Fahrzeugverkehrs	
Schutzbarrieren	
Nicht gesicherte Überquerungen auf den öffentlichen Straßen in Städten und Vorstädten	
Touristische Infrastruktur	
Unterkunftsmöglichkeiten	Dichte der Unterkünfte von verschiedenen Kategorien (von Campingplatz bis zum Hotel mit 5 Sternen)
Gastronomie	Dichte der Dienstleistungen in der Gastronomie
Bett und Bike	Weitere Stellen für campingplatz- und fahrradfreundliche Unternehmen Bett and Bike
Sonstige gebundene Infrastruktur	Touristische Infostellen
	Infotafeln
	Möglichkeiten zum Parken

Kriterium	Bewertung
	Fahradabstellräume / Fahrradservice
	Spielplätze
	Hütten
	Gebiete geeignet zum Picknick
Öffentliche Verkehrsbindungen	
Verbindungsichte der zum Fahrradtransport geeigneten Züge	
Verbindungsichte der sonstigen zum Fahrradtransport geeigneten öffentlichen Verkehrsmittel (z. B. Busse)	
Marketing	
Landkarten guter Beschaffenheit	
Reisebücher über lange Fahrradtouren	
Allgemeine Bedeutung des Fahrradtourismus	
Kommunikationskanäle im Internet einschließlich die Mobil-Applikationen	
Sonstige Kriterien	Möglichkeiten zum Fahrradverleih
	Komplexe touristische Angebote
	Erreichbarkeit der GPS-Spurlinien von den Fahrradtouren
	Fahrradroutenfestival

5.3. Die niederländische Bewertungsmethode

In den Niederlanden hat die im Jahr 1987 gegründete Fahrrad-Dachorganisation (Fietsplatform) die Bewertungsmethode des Fahrradwegnetzes ausgearbeitet. Aufgrund dieser Methode wurde im Jahr 2012 zum ersten Mal das niederländische Fahrradwegnetz, das die besonders weit reichenden etwa 4500 km langen regionalen Fahrradwege umfasst, erhoben. Danach wurde die Erhebung jedes Jahr durchgeführt, wodurch sie zu einem Zustandsbericht, zu einer Überprüfung geworden ist.

Die Methode wird in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Indikator	Messzahl, Maßeinheit
Landschaft	
Landwirtschaft, Wald / Natur, Wasser	Landwirtschaftliche Bodenfläche (außer Gärtnerei), natürliches Gelände, inländischer Wald in km ² , in Prozent der Gesamtfläche
Nationalparke	Nationalparke in km ² , in Prozent des Gesamtgebietes
Sehenswürdigkeiten, Attraktivitäten	Sehenswürdigkeiten und durchschnittliche Zahl der Museen pro km ²
Erreichbarkeit	
Zahl der Fahrradrouten	Verkehrsgröße und -typ der Routen

Indikator	Messzahl, Maßeinheit
Maß der Verkehrsverteilung	Länge der überquerten öffentlichen Straßen / Bahnen / Kanäle / Flüsse pro Kilometer
Erreichbarkeit des Netzes	Jede Route ist vor dem öffentlichen Verkehr eröffnet.
Beschaffenheit des Fahrradwegnetzes	
Beschaffenheit der Beschilderung der Routen	Knotenpunktbeschilderung entspricht / entspricht nicht den nationalen Standards.
Bindungen der Beschilderung von Routen an andere regionale Netze	Wurden die Netzbindungen außer der Region überprüft? Wurden die Probleme auf dem Gelände entsprechend behandelt?
Synchronisieren der langstreckigen Fahrradrouen und der Knotenpunktbeschilderung	Volles oder mangelhaftes Beschilderungssynchronisieren der langstreckigen Fahrradrouen und der Knotenpunkte
Thematische Touren	Ja / Nein
Komfortable Dienstleistungen entlang der Routen	
Bänke	Zahl der Bänke / der Plätze zum Picknick pro 100 km
Servicestellen	Durchschnittliche Zahl der Servicestellen pro 100 km
Radfahrerfreundliche Dienstleister	Durchschnittliche Zahl der radfahrerfreundlichen Cafés, Restaurants und sonstigen Einrichtungen
Radfahrerfreundliche Campingplätze und Unterkunftsgeber	Durchschnittliche Zahl der Unterkünfte für 1 Nacht pro 100 km
Sonstige komfortable Dienstleistungen für Radfahrer	Beanspruchende Rastplätze und sonstige regionale radfahrerfreundliche Initiativen
Unterhalt von Fahrradwegnetz	
Politik über das Radfahren in der Freizeit	Gibt es regionale Politik über Radfahren, die sich ausgesprochen auf das Radfahren in der Freizeit beziehen?
Aktualisieren des Routennetzes	Wurde eine verantwortliche Person für das Aktualisieren der Routendaten bestimmt? Wurde das Aktualisieren durchgeführt?
Digitalisieren der Stellen der Wegweisung	Das Digitalisieren der Stellen der Beschilderung ist in GIS voll / mangelhaft
Aktualisieren der Daten der Ortsbeschilderungen	Ist es eindeutig, wer für den Inhalt der Infobeschilderung verantwortlich ist?
Signiertes Budget für das Aktualisieren der GIS-Datenbank und der Ortsdaten der Routen, der Beschilderungen	Ja / Unsicher / Kein Budget für das Aktualisieren der GIS-Daten in den nächsten Jahren
Kontakte zwischen den verschiedenen Netzbetreibern	Länder: es gibt / es gibt keine Konsultation zwischen den Sachbearbeitern der verschiedenen Routennetze Regionen: es gibt / es gibt keine Konsultation zwischen allen / einigen Netz-Managern der Nachbarnregionen
Wartung der Wegweisungstafeln	
Allgemeine Wartung	Es gibt / Es gibt keine verantwortliche Person für die Wartung der Wegweisungen.
Wartung der Wegweisungen von langstreckigen Fahrradrouen und Knotenpunkten	Dieselbe Organisation ist für die Wartung der Wegweisungen von langstreckigen Fahrradrouen und Knotenpunkten verantwortlich.
Anteil in Prozent der gelösten Beschwerden	Anteil in Prozent der gelösten Beschwerden
Allgemeine Bearbeitung der Beschwerden	Die kürzeste und die längste Zeit, die durchschnittliche Zeit für die Bearbeitung der Beschwerden

5.4. Die bei der Erhebung verwendete Methode

Die Bewertung der Routen basiert auf einem Punktzahlvergabesystem. Die maximale Punktzahl macht 35 Punkte aus, die in 5 Bewertungskriterien, Bewertungsgruppen verteilt ist. Für die Wegbeschaffenheit werden 10 Punkte, für die Fahrradbarkeit 13 Punkte, für die Wegweisungstafeln 5 Punkte, für die öffentlichen Verkehrsbindungen 3 Punkte, für die touristischen Kriterien und Netzausbildung weitere 4 Punkte wie folgt vergeben.

5.4.1. Wegbeschaffenheit

Erhebungsgewichtszahl: 29% (insgesamt 10 Punkte)

Die Punktzahlen werden nach sieben Kategorien für Wegbeschaffenheit pro qualitative Streckengen vergeben, die Punktzahl (0–10 Punkte) für die gesamte Route besteht aus dem gewichteten Durchschnitt der einzelnen Punktzahlen der Strecken.

- 10 Punkte - ausgezeichnet: Oberfläche der Straße flach, ohne Schlaglöcher, Fremdstoffe (aufgewirbelte Steine, Asphaltstücke, auf der Fahrbahn fest gewordener Beton, abgeschiedenes Bindematerial) sind nicht zu finden;



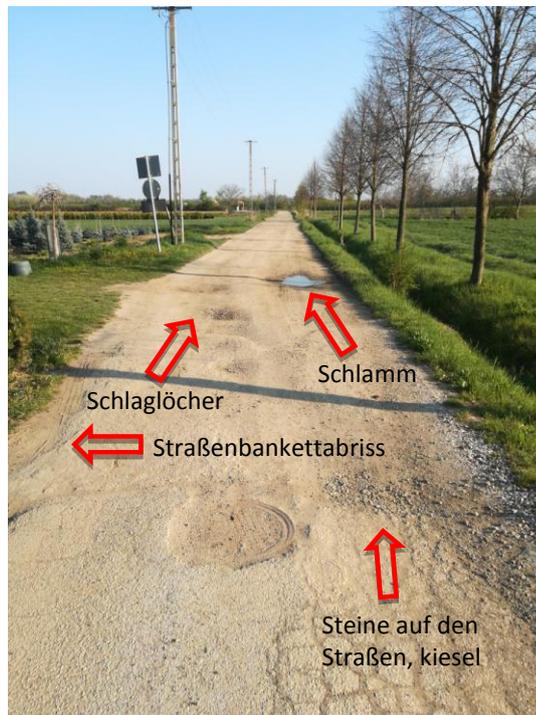
- 8 Punkte - angemessen: Straße angemessen flach, Fortkommen nicht störende Risse, Fremdstoffe können auf der Straße auftauchen;



- 6 Punkte - erträglich: Straße an einigen Stellen uneben, kleine Schlaglöcher tauchen auf, Fremdstoff kommt vor, aber er ist rechtzeitig zu bemerken;



- 4 Punkte – nicht angemessen: Straße uneben, Kiesel, Fremdstoff, Steine auf den Straßen, Schlamm, Schlaglöcher, Straßenbankettabriss, von Pflanzen überwuchert, von Wurzeln gepresst. Es wird nur ein sehr unangenehmes Fortkommen ermöglicht.



- 4 Punkte – Feldweg mit gutem Zustand: Feldweg zu einem stetigen Radfahren in gleichmäßigem Tempo, Feldweg mit zerkleinerten Steinen;



- 2 Punkte – Feldweg mit schlechtem Zustand: mit Fahrrad zu befahren, aber wegen Schlaglöcher und/oder größerer Steine zum Radfahren in gleichmäßigem Tempo nicht geeignet, Feldweg mit zerkleinerten Steinen;



- 0 Punkt - unbrauchbar: Weg, Feldweg wegen Beschaffenheit zum Radfahren nicht geeignet und gefährlich.



5.4.2. Radfahrbarkeit

Erhebungsgewichtzahl: 34% (insgesamt 13 Punkte)

13 Basispunkte, von denen Punkte abgezogen werden, wenn von den folgenden Bedingungen irgendeine erfüllt wird.

- Auf der Route ist eine Steigung oder ein Gefälle steiler als 5% zu finden: Abzug von 2 Punkten

- Auf der Route ist eine Verkehrsumleitung, eine unüberquerbare Barriere zu finden: Abzug von 2 Punkten
- Die Route verläuft teilweise auf einem Fahrradweg und/oder auf einem vor dem öffentlichen Verkehr geschlossenen Weg und teilweise auf einer Nebenstraße (mit vier- und fünfstelligen Zahlen): Abzug von 0 Punkt
- Die Route verläuft teilweise oder im Ganzen auf einer Nebenstraße (mit vier- und fünfstelligen Zahlen): Abzug von 2 Punkten, bei ausgesprochen für Landesradfahrer empfohlener Route Abzug von 0 Punkt
- Die Route verläuft teilweise oder im Ganzen auf einer dritt- und/oder zweit- und/oder erstrangigen Hauptstraße: Abzug von 7 Punkten.

5.4.3. Wegweisungstafeln

Erhebungsgewichtzahl: 14% (insgesamt 5 Punkte)

Pluspunkte werden bei Erfüllung der folgenden Bedingung vergeben:

- Auf den einzelnen Strecken der Route ist eine Fahrradwegweisungstafel zu finden: 1-5 Punkte können von der Größe der Gebietsabdeckung abhängig.

5.4.4. ÖV-Anbindungen

Erhebungsgewichtzahl: 9% (insgesamt 3 Punkte)

Pluspunkte werden bei Erfüllung der folgenden Bedingung(en) vergeben:

- An einer Stelle der Route ist eine ÖV-Anbindung zum Fahrradtransport zu finden: 1 Punkt
- An zwei Stellen der Route ist eine ÖV-Anbindung zum Fahrradtransport zu finden: 1 Punkt
- An drei oder mehreren Stellen der Route ist eine ÖV-Anbindung zum Fahrradtransport zu finden: 1 Punkt

5.4.5. Touristisches Potential, Netzausbildung

Erhebungsgewichtzahl: 14 % (insgesamt 4 Punkte)

Pluspunkte werden bei Erfüllung der folgenden Bedingung(en) vergeben:

- Auf der Route ist ein Rastplatz für Radfahrer zu finden: 1 Punkt
- Auf der Route ist ein Fahrradservice zu finden: 1 Punkt
- Auf der Route ist ein Tourismus-Infopunkt (Tourismusbüro, Infotafel) zu finden: 1 Punkt
- Die Route ist mindestens an einer Stelle an andere Route angebunde: 1 Punkt

6. Darstellung der Ergebnisse der Erhebung mit Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Verbindungen

Die Befahrung wurde zwischen 15-17. April 2019 durchgeführt. Die vorherigen Tage waren reich an Niederschlag in dem westlichen Teil des Landes und zu dem angegebenen Zeitpunkt begann auch die Vegetationsperiode (Knospenperiode), deshalb trafen wir während der Erhebung vor Ort die für die Radtouren-Saison typische Verhältnisse, sogar auf die Straßen hängende Pflanzen und Staunässe, Feldwege mit Pfuhlen.

Die Wegbeschaffenheit, die Beschilderung und der Verkehr wurden mit der Mobil-Applikation der Software von Locus Map erhoben, die erfassten Daten der Fahrraderhebung wurden an einer Arbeitsstation für Geographisches Informationssystem bearbeitet und konstruiert. Bei einigen mit Fahrrad nicht befahrenden Strecken (bewucherte Feldwege, öffentliche Straßen mit großem Fahrzeugverkehr usw.) wurden auch die möglichen alternativen Routen erhoben. In bestimmten Fällen (vor allem auf Hauptstraßen mit ein- und zweistelligen Zahlen) ist das die Erhebung durchführende Personal im Personenkraftwagen gefahren.

Die die Erhebung mit Fahrrad durchführenden Personen haben außer der fehlenden Wegweisungstafeln die bedeutenden Steigungen, die relevanten Verkehrsumleitungen (z. B. Privatgebiete), weiterhin den Gegenverkehr erfasst, da sich die Straßenbeschaffenheit der zwei Fahrtrichtungen und deren Ausbau in einigen Fällen voneinander unterscheiden haben (z. B. in einer Fahrtrichtung Fahrradspur, in der anderen Fahrtrichtung von der Fahrbahn getrennter Fahrradweg).

Die Ergebnisse der Erhebung der Radtouren werden als Routen in der Tabelle dargestellt. In der Tabelle ist die Einstufung nach der zur markierten Route gehörenden (vom Projekt gesicherten) Höhenführung, der Zielgruppe und der Schwierigkeit zu finden, sowie der Landkartenquerschnitt über die Route mit der auf der vorliegenden Erhebung basierenden Bewertung der Wegbeschaffenheit, weiterhin die fachliche Routenbeschreibung, die Bewertung und die Netzvorschläge (wenn es relevant ist). Die Routen wurden nach den Bewertungskriterien im Kapitel 5.4 und nach den Erfahrungen an den Orten beschrieben. Bei mehreren Routen werden Netzvorschläge gemacht, was mit dem Fahrzeugverkehr der jeweiligen Strecken oder mit der Unbefahrbarkeit der Strecke zu begründen ist. (In der vorliegenden Erhebung wurde bezüglich der Netzvorschläge das touristische Potential z. B. die Sehenswürdigkeiten nicht oder nur indirekt untersucht.) Die Bewertung mit den Punktzahlen wurde auch nach der oben angegebenen Methode durchgeführt.

Die Tabellen enthalten die Kategorien nach den folgenden Zielgruppen und Schwierigkeiten.

Zielgruppen

Junge Erwachsenen

Motivation: Radfahren als aktiver Zeitvertreib mit Urlaub am Ufer, Gastrotourismus, Weintour verbunden, Kennenlernen einiger touristischer Zielpunkte, Sport.

Typische Radfahrertätigkeit: mehrtägige Touren von der Unterkunft heraus als Sternfahrt oder mehrtägige Radtouren.

Sonstige Merkmale: 25–34jährige, ohne Kinder, Reisenden mit Partner, beziehungsweise mit größerer Gesellschaft, mittleres Einkommen, höhere Ausbildung, Nachfrage nach Dienstleistungen guter Beschaffenheit. Da sie über wenig Freizeit verfügen, deshalb möchten sie in kurzer Zeit das maximale Erlebnis.

Merkmale der Route: Sie fahren sogar auf den schwieriger befahrenden Routen Rad.

Familien mit Kleinkindern

Motivation: Erholung für die Familie, Kinderprogramme, Teilnahme an Programmen, die auch die Kinder genießen können, Urlaub am Ufer. Typische Radfahrertätigkeit: kurze Sternfahrten mit mehreren Stationen, die auch für die Kinder geeignet sind, Zeit zu verbringen.

Sonstige Merkmale: 25–45jährige und ihre Kleinkinder, mittleres Einkommen, höhere Ausbildung, sie bevorzugen die kinderfreundlichen Dienstleistungen, sogar kann es auch der entscheidendste Aspekt bei der Wahl sein.

Merkmale der Route: Sie wählen die schwierigeren und schwieriger befahrenden Routen, sowie die verkehrsreichen Routen nicht, sie bevorzugen den sicheren, ausgebauten, getrennten Radweg.

Leute mittleren Alters

Motivation: Gesundheitsbewahrung, Bewegung, Kennenlernen der touristischen Zielpunkte, Erholung. Typische Radfahrertätigkeit: Das Radfahren erscheint auch bei kulturellen, ökotouristischen, „Entdeckungsreisen“ als sonstiger aktiver Zeitvertreib.

Sonstige Merkmale: 46–65jährige, Reisenden im Allgemeinen mit Partner oder Freunden, höhere Ausbildung und größeres Einkommen.

Merkmale der Route: Sie bevorzugen die wenig schwierigeren oder leichten Routen, das gute Infosystem, das Vorhandensein von gedruckten Infomaterialien, die qualitativen Dienstleistungen und Infrastruktur sind wichtig.

Senioren

Motivation: Gesundheitsbewahrung, Bewegung, Kennenlernen der touristischen Zielpunkte. Typische Radfahrertätigkeit: Radfahren, sonstiger aktiver Zeitvertreib, Kulturtourismus, Ausflüge, Ökotourismus, Gastrotourismus, Veranstaltungstourismus.

Sonstige Merkmale: über 65jährige, Reisenden mit Partner oder Gruppe, größeres Einkommen.

Merkmale der Route: Sie bevorzugen die wenig schwierigen oder leichten Routen, das gute Infosystem, das Vorhandensein von gedruckten Infomaterialien, die qualitativen Dienstleistungen und Infrastruktur sind wichtig.

Landesradfahrer

Die Blaue Route wurde ausgesprochen für die Landesradfahrer, zu Trainings bestimmt. Die Routen wurden mit Zentren von Bük und Sárvár bestimmt, damit die entsprechenden Unterkunftsangebote erreicht werden können.

Schwierigkeitsgrade:

1 – leicht (leicht befahrend, leichtes Gelände)

2 – mittel (länger, schwierigeres Gelände)

3 – schwieriger (längere Strecke auf einem abwechslungsreichen Gelände – die Touren können auch zweitägig sein)

4 – längere Routen für Landradfahrer

6.1. Bewertung der Routen

6.1.1. Bükfürdő – Kőszeg – Szentpéterfa – Sárvár - Bük

Allgemeine Daten

Route: Bükfürdő-Szakony-Zsira-Peresznye-Horvátszidány-Kőszeg-Cák-Velem-Bozsok-Bucusu-Narda-Felcsőcsatár-Vaskeresztes-Pornóapáti-Szentpéterfa-Ják-Balogunyom-Sorokpolány-Csempeszkopács-Meggyeskopácsi-Ikervár-Sárvár-Szeleste-Pósfa-Répceszentgyörgy-Bő-Bükfürdő

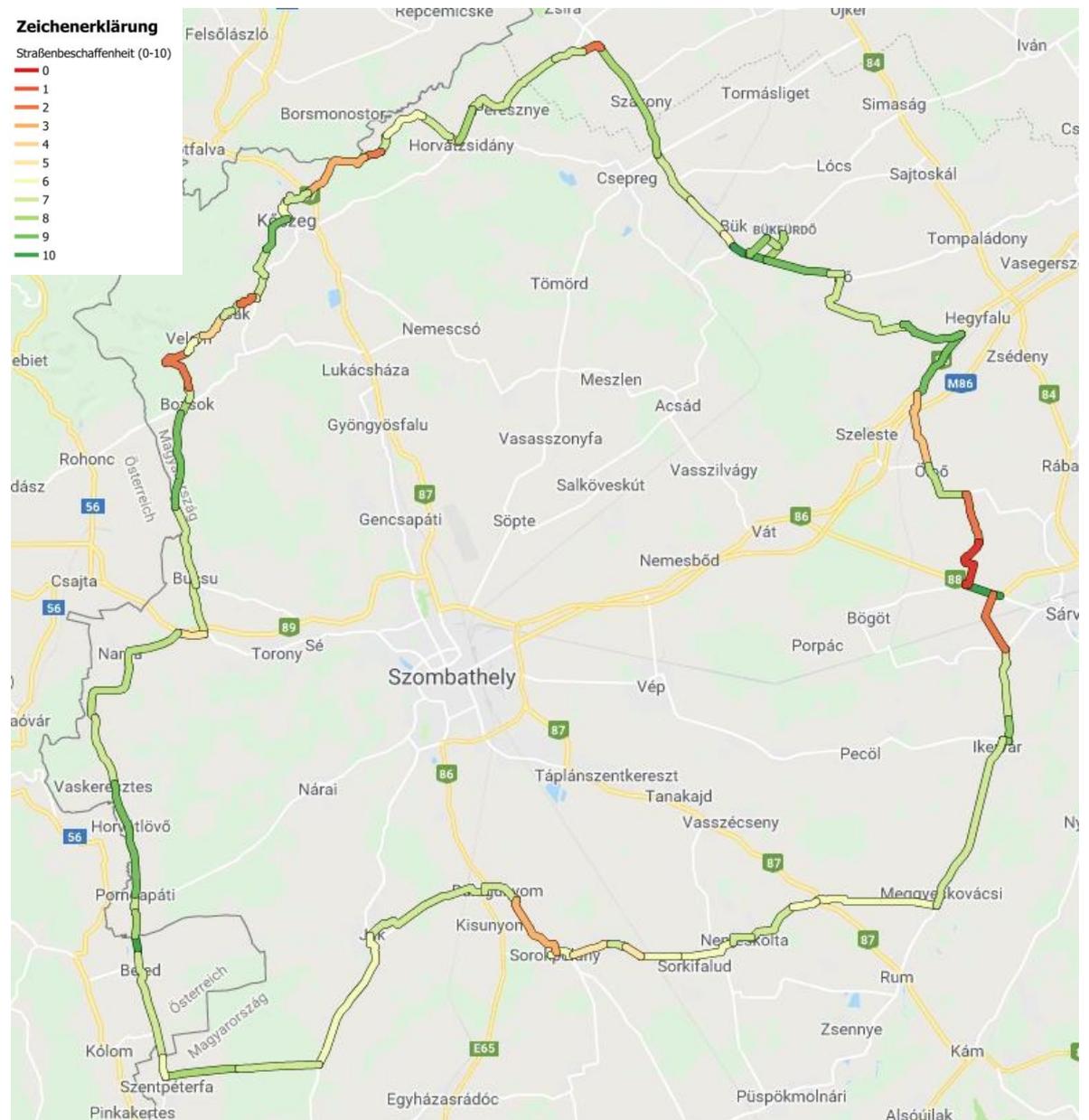
Länge: 144 km

Schwierigkeit: 4

Zielgruppe: Landradfahrer

Bewertung:
20,6/35 Punktzahl

59%





Beschreibung

Die Route ist ein Kreis von mehr als 140 km, mit dem vorgeschlagenen Start- und Zielpunkt von Bük. Von Bük führt ein Fahrradweg mit guter Beschaffenheit, an einigen Stellen mit Pflanzen überwuchert, nach Zsira. Von hier führt ein Asphaltweg mit mittelmäßiger Beschaffenheit nach Horvátzsidány, wo nach rechts gebogen Ólmod und die Radroute Eurovelo 13 zu erreichen sind, die bis Szentpéterfa führt. Auf dieser Strecke soll zwischen Ólmod und Kőszeg, sowie zwischen Cák und Velem auf einem Feldweg mit guter Beschaffenheit, zwischen Kőszeg und Cák, sowie zwischen Velem und Bozsok auf einem Feldweg mit schlechter Beschaffenheit Fahrrad fahren. Von Szentpéterfa bis Balogunyom verläuft die Route auf einem mittelmäßigen Asphaltweg, aber von hier führt nach Sorokpolány ein Feldweg, auf dem teilweise fragmentierter Belag aus Beton zu finden ist. Von Sorokpolány ist auf einer mittelmäßigen asphaltierten Nebenstraße den Fahrradweg aus Sárvár neben der Hauptstraße 88. Gebogen nach Pósfá soll auch auf zwei Strecken auf einem Feldweg mit schlechter Beschaffenheit Rad gefahren werden. Von Pósfá kann auf einem Asphaltweg mit guter Beschaffenheit, dann von der Siedlung Bó auf einem Fahrradweg den Zielpunkt Bük erreicht werden. Insgesamt ist die Route wegen Strecken auf Feldweg zum Landradfahren nicht geeignet.

Bewertung, Netzvorschläge

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	6,6 / 10
Radfahrbarkeit	4 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-2
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-7
Wegweisungstafel	3 / 5
ÖV-Anbindungen	3 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristisches Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	20,6 / 35 (59%)

Netzvorschläge

Damit die Route auch für die erstrangige Zielgruppe, die Landradfahrer empfohlen werden kann, schlagen wir vor, an mehreren Stellen die Route zu verändern, statt Strecken auf Feldweg asphaltierte Wege zu bestimmen. Auf den veränderten Strecken könnte die Route wie folgt verlaufen:

- zwischen Horvátzsidány und Kőszeg auf der Straße 8627,
- zwischen Kőszeg und Velem auf den Straßen 8719 und 87126,
- zwischen Velem und Bozsok auf den Straßen 87126 und 8718,
- zwischen Balogunyom und Sorokpolány auf dem Radweg neben der Hauptstraße 86 und auf dem Innengebiet von Kisunyom,
- zwischen Csényeújmajor und Pósfá auf den Straßen 8701, 88100, 8446 (durch Sárvár) und auf der Hauptstraße 86.

6.1.2. Sárvár – Celldömölk– Répcelak – Szombathely – Sárvár

Allgemeine Daten

Route: Sárvár-Gérce-Kemeneskápolna-Egyházashetye-Boba felé,
majd fel Celldömölk-Vönöck-Kenyeri-Ostffyasszonyfa-
Uraiújfalu-Nick-Répcelak-Vasegerszeg-Szeleste-Vát-Acsád-
Kőszegpaty-Nemescsó-Lukácsháza-Szombathely-
Táplánszentkereszt-Vasszécsény-Rum-Kám-Sótony-Sárvár

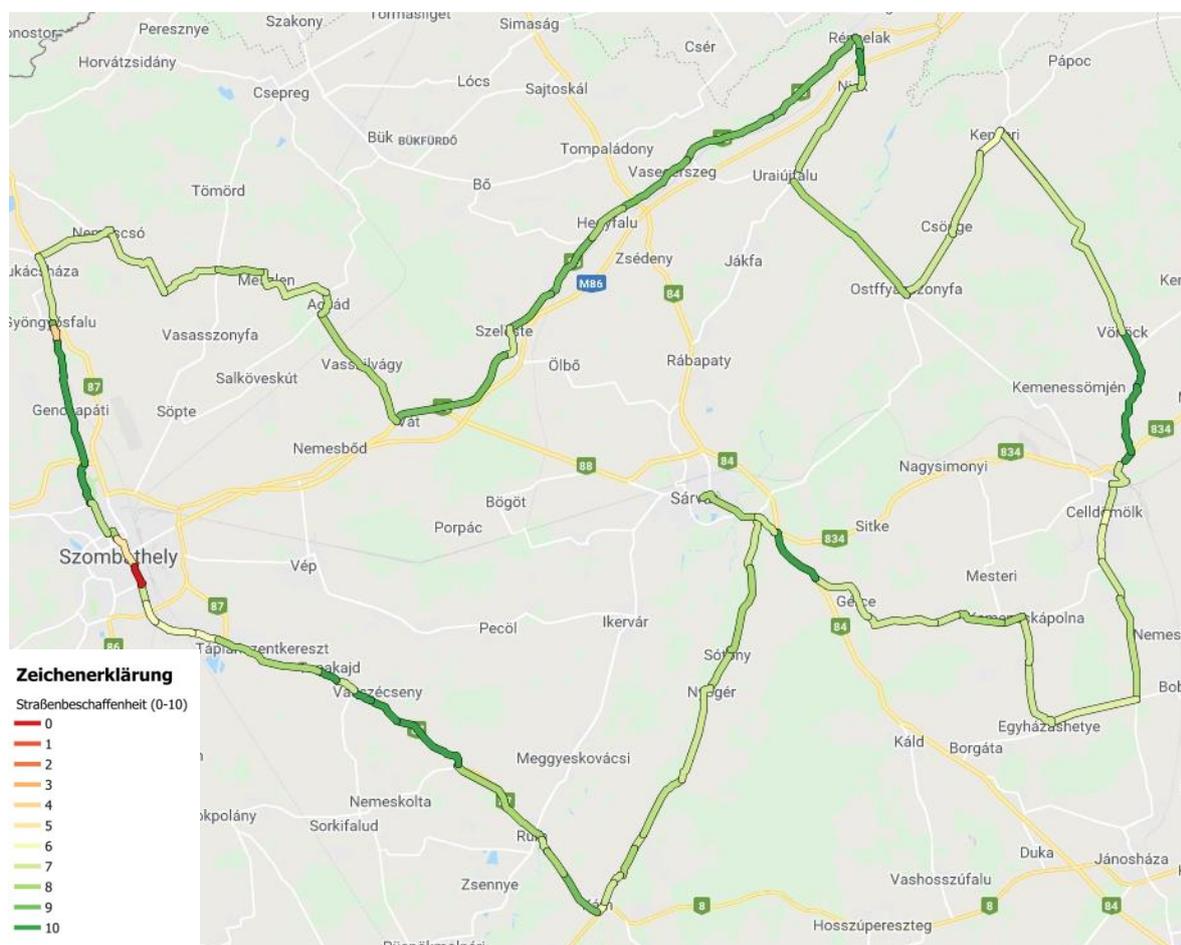
Länge: 181 km

Schwierigkeit: 4

Zielgruppe: Landradfahrer

Bewertung:
23,9/35 Punktzahl

68%





Beschreibung

Die Route ist ein Kreis von mehr als 180 km nördlich im Komitat Vas mit Start- und Zielpunkt Sárvár. Die Route verläuft vor allem auf mittelmäßigen und Asphalt- und Radwegen. Zwischen Sárvár und Répcelak führt ein guter und mittelmäßiger Asphaltweg, dann ist auf einer Strecke von 25 km zwischen Répcelak und Vát auf der Hauptstraße 86 voranzukommen, die aber dank der parallelen Schnellverkehrsstraße M86 und des breiten Straßenbelags angenehm mit Fahrrad gefahren werden kann. Von Vát kann Lukácsháza auf einer mittelmäßigen asphaltierten Nebenstraße mit kleinem Verkehr erreicht werden. Von Lukácsháza führt nach Szombathely eine mit der Hauptstraße 87 parallele Nebenstraße mit guter Beschaffenheit. Szombathely kann auf dem Fahrradweg bis Rum erreicht werden, deren Strecke zwischen Vasszécseny und Csempeszkopács in der nahen Vergangenheit übergeben wurde. Zwischen Rum und Sárvár führt eine gute oder mittelmäßige Nebenstraße. Insgesamt ist die Route für die Hauptzielgruppe, die Landradfahrer zu empfehlen.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,9 / 10
Radfahrbarkeit	6 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	–
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	–
<i>Typ der Route</i>	-7
Wegweisungstafel	3 / 5
ÖV-Anbindungen	3 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	23,9 / 35 (68%)

Netzvorschläge

Es lohnt sich zu überdenken, dass die Route an die Bedürfnisse der erstrangigen Zielgruppe angepasst statt des getrennten Fahrradweges auf der öffentlichen Straße führt.

6.1.3. Celldömölk - Kemenesmihályfa- Egyházashetye – Celldömölk

Allgemeine Daten

Route: Celldömölk-Izsákfa-Egyházashetye-Kemeneskápolna-Mesteri-Kemenesmihályfa-Kemessömjén-Celldömölk

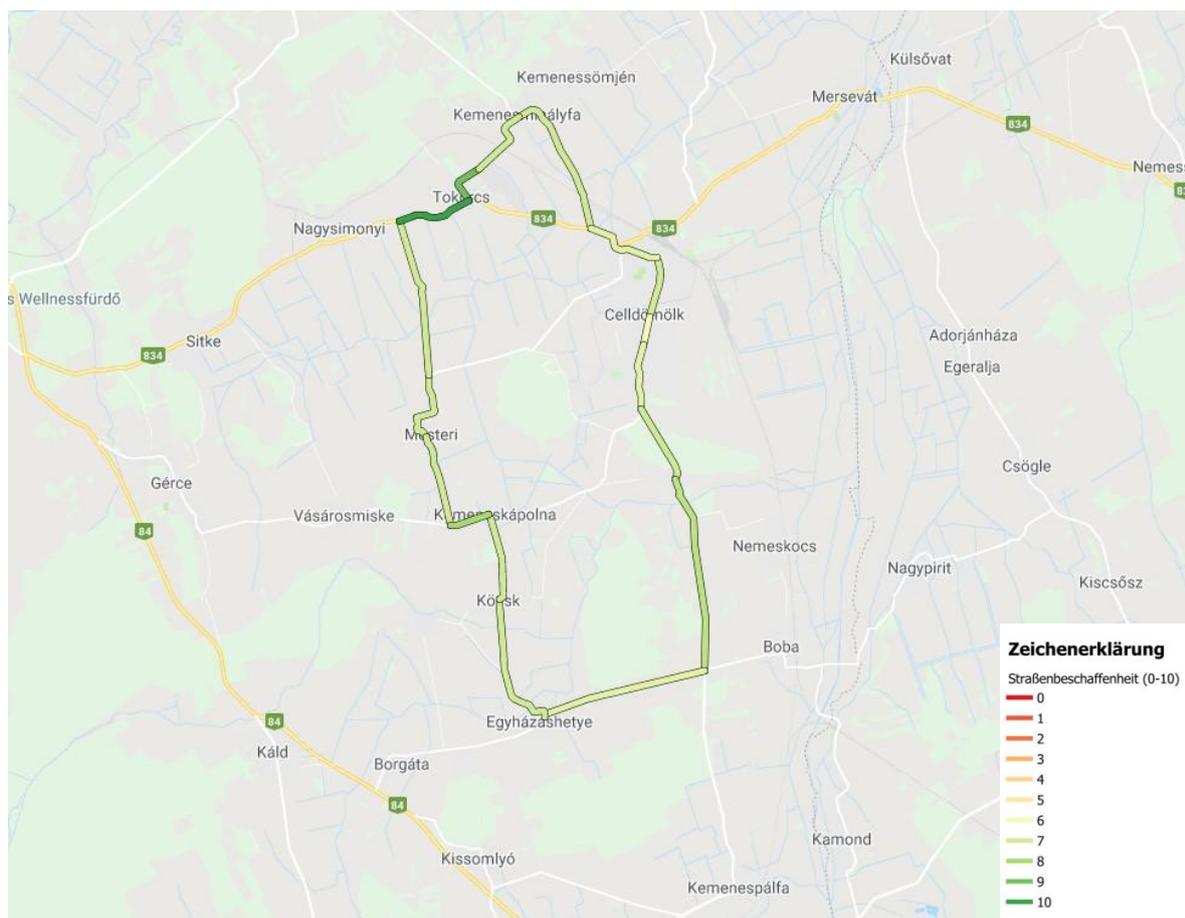
Länge: 34,8 km

Schwierigkeit: 1

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
24,2/35 Punktzahl

69%



Beschreibung

Von Celldömölk fahren wir auf der Straße 8429 auf der Route Alsóság–Izsákfa zuerst auf einem sich verschlechternem, dann auf einem Belag mit besserer Beschaffenheit. An der Abzweigung Boba biegen wir nach rechts, und wir können bis Egyházashetye auf einem Belag mit mittelmäßiger Beschaffenheit Rad fahren. Hier fahren wir in Richtung Nord weiter und auf der Route Kemeneskápolna–Mesteri können wir auch auf vierrangigen Straßen mit kleinem Verkehr mit sich verschlechterten Beschaffenheit Rad fahren, dann biegen wir in der Kreuzung der Straße 834 nach rechts. Bis zum Zentrum von Tokorcs ist der zum Radfahren bestimmte Teil der Hauptstraße mit ausgezeichneter Beschaffenheit. Wir biegen nach links, die Strecke Celldömölk der Hauptstraße 834 umfahrend fahren wir weiter. Die Straße ist am Anfang gut, vor Kemenesmihályfa wird sie eng und die Beschaffenheit verschlechtert sich. Wir fahren durch die Siedlung Kemenesmihályfa auf der Hauptstraße, dann biegen wir nach rechts in der Straße Arany János in Richtung Celldömölk. Am Ende dieser Straße schließen wir an die Hauptstraße 834 wieder an. Die Beschaffenheit der Straße ist mittelmäßig oder gut. In Celldömölk angekommen fahren wir auf dem Ostffy Mihály Platz in Richtung Széchenyi Straße weiter. Wir erreichen das Zentrum auf einer Straße mit mittelmäßiger Beschaffenheit. Im Knotenpunkt mit Kreisverkehr informierte eine Tafel über die Richtung de Radfahrer. Wir biegen nach links in Richtung Bahnhof auf der rechten Seite, von der Budai Nagy Antal Straße wurde ein Fahrradweg gebaut. Am Bahnhof steht ein Fahrradabsteller mit einem größeren Fassungsvermögen zur Verfügung. Die Straßen in der Umgebung von Celldömölk haben insgesamt kleinen Verkehr, sie sind verhältnismäßig noch gut mit Fahrrad zu fahren, aber sie werden sich ohne Entwicklung in ein paar Jahren zu Straßen mit mittelmäßiger oder schlechter Beschaffenheit verschlechtern.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,2 / 10
Radfahrbarkeit	11 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	–
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	–
<i>Typ der Route</i>	-2
Wegweisungstafel	1 / 5
ÖV-Anbindungen	2 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	3 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	–
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	24,2 / 35 (69%)

6.1.4. Körmend – Szentpéterfa – Körmend

Allgemeine Daten

Routel: Körmend-Nagykölked-Szentpéterfa-Nagysároslak-Pinkamindszent-Vasalja-Körmend

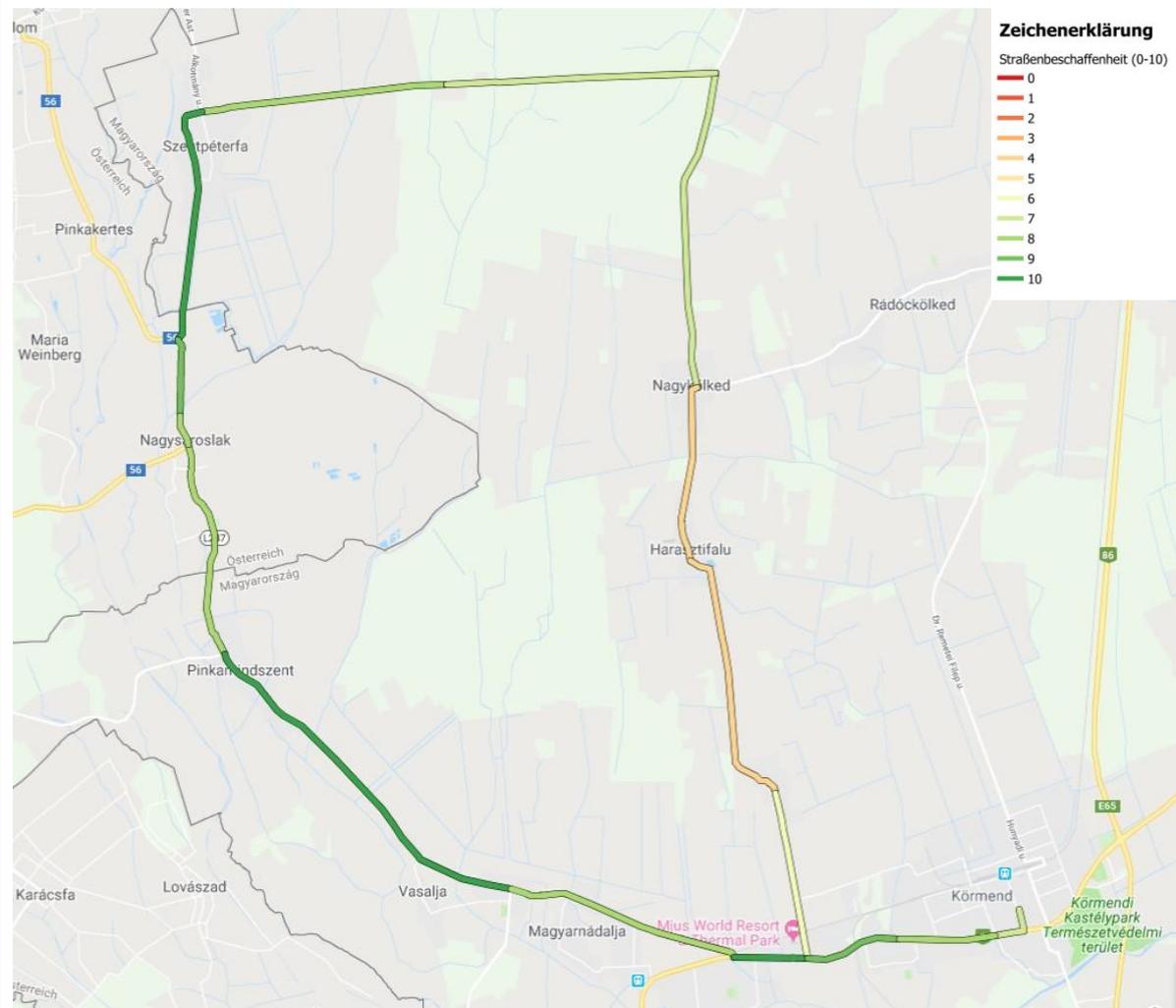
Länge: 36,5 km

Schwierigkeit: 1

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
24,6/35 Punktzahl

70%





Beschreibung

Wir können in Körmend entlang der Strecke in der Stadt von der Hauptstraße 8 auf einem getrennten Fahrradweg fahren. Auf der Route Felsőberkifalu–Harasztifalu–Nagykölked fahren wir auf einer öffentlichen Straße mit kleinem Verkehr Rad weiter, dessen Belag mit schlechter Beschaffenheit ist, es gibt viele Risse, Schlaglöcher, Spurrillen, sowie wegen der vielen Straßenarbeiten ist das Vorankommen „holprig“. Nach Nagykölked biegen wir nach links auf die Straße 8711, die Beschaffenheit der Straße ist zwischen mittelmäßig und gut. Wir kommen in Szentpéterfa an, wo im Knotenpunkt von Alkotmány Straße – Rákóczi Ferenc Straße eine Infotafel über die zu Entfernungen der erreichbaren Siedlungen für Radfahrer zu finden ist. Wir fahren von Szentpéterfa in Richtung Süden, die nächste Siedlung ist nach der Landesgrenze Moschendorf (Nagysároslak). Auf der österreichischen Seite können wir auf einer Straße mit guter Beschaffenheit Rad fahren, für die Radfahrer sind Wegweisungstafeln die ganze Strecke lang zu finden. Nach dem Grenzübertritt ist die erste Siedlung Pinkamindszent, von hier können wir auf einer Route Vasalja–Kemestaródfa–Magyarnádalja auf einer öffentlichen Straße mit kleinem Verkehr mit mittelmäßiger Beschaffenheit aber auf einer mit Fahrrad zu fahrenden öffentlichen Straße fahren. Nach Magyarnádalja schließen wir die Hauptstraße 8 überquerend an den getrennten Fahrradweg in Richtung Körmend an.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,6 / 10
Radfahrbarkeit	11 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit 5%</i>	–
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	–
<i>Typ der Route</i>	-2
Wegweisungstafeln	2 / 5
ÖV-Anbindungen	1 / 3
Touristisches Potential	3 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	–
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	24,6 / 35 (70%)

6.1.5. Szombathely – Narda – Szombathely

Allgemeine Daten

Route: Szombathely-Sé-Torony-Narda-Felsőcsatár-Vaskeresztes-Horvátlövő-Pornóapáti-Nárai-Szombathely

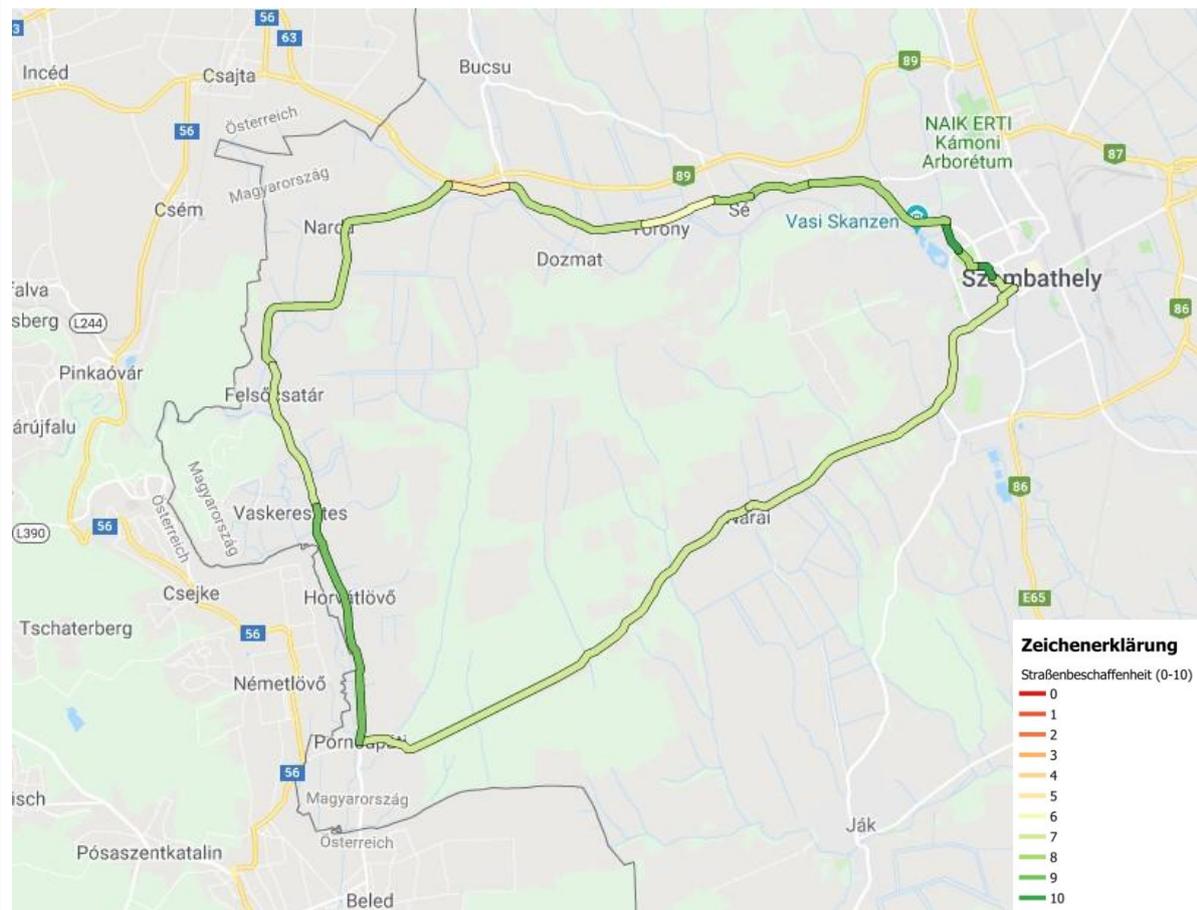
Länge: 40,3 km

Schwierigkeit: 1

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
22,6/35 Punktzahl

65%





Beschreibung

Die bestimmte Spurlinie von Szombathely bis zur Straße Narda führt fast in der ganzen Länge auf einem von dem öffentlichen Verkehr getrennten Fahrradweg auf einer Seite mit Gegenverkehr parallel mit der Hauptstraße 89. Auf den weiteren Strecken gibt es keinen getrennten Fahrradweg, der Radverkehr verläuft auf der öffentlichen Straße. Die öffentliche Straße ist meistens mit anpassender Beschaffenheit, aber das Bankett ist auf längeren Strecken gesunken. Im Innenbereich von Szombathely haben wir auf einigen Strecken des Fahrradweges aus Wasserableitungsproblemen ergebende längere oder kürzere, beziehungsweise örtliche Belagsmängel (Böschungsrutsch, Abbruch, Versickerung, Senkung um den Schacht) gefunden, sowie auf der Strecke im Außenbereich von Torony (Verbindung der Siedlungen von Sé und Torony) und Bucsu (Verbindung der öffentlichen Straßen 8717 und 8714 entlang der Straße 8901) ist der Fahrradweg vernachlässigt, der Belag ist überwuchert. Die Strecke Pornóapáti–Nárai führt lange im Außenbereich, die Durchschnittsgeschwindigkeit des Fahrzeugsverkehrs ist größer als erlaubt, was für den Fahrradverkehr potentielle Unfallgefahrenquelle ist. Die Verkehrsgröße der Strecke Nárai–Szombathely kann langfristig wahrscheinlich den Ausbau eines getrennten Fahrradweges benötigen. Im Innenbereich von Szombathely verschlechtert die Radfahrbarkeit der Nárai Straße, dass in beiden Fahrtrichtungen das Parken von Fahrzeugen erlaubt ist, was eine Gefahrenquelle für Radfahrer bedeutet.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,6 / 10
Radfahrbarkeit	9 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-2
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	–
<i>Typ der Route</i>	-2
Wegweisungstafeln	2 / 5
ÖV-Anbindungen	1 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	3 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	–
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	22,6 / 35 (65%)

6.1.6. Szombathely – Ják – Csemeszkopács - Szombathely

Allgemeine Daten

Route: Szombathely-Nárai-Ják-Balogunyom-Csemeszkopács-Vasszécseny-Táplánszentkereszt-Szombathely

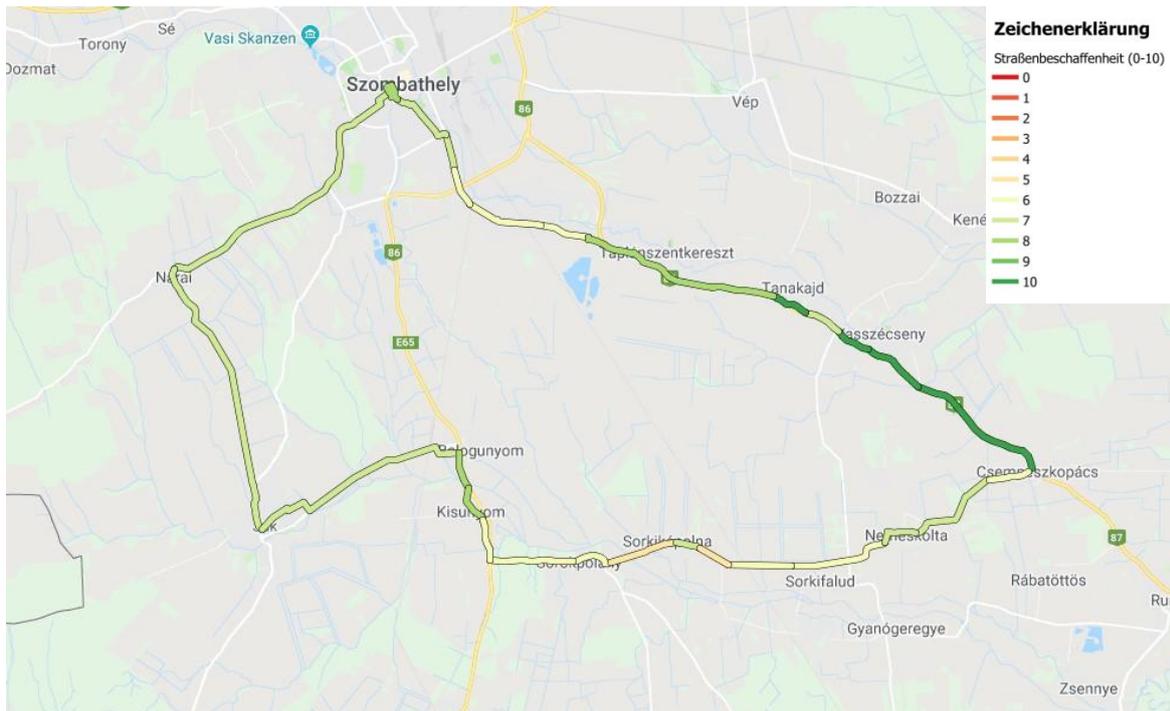
Länge: 53 km

Schwierigkeit: 1

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
21,2/35 Punktzahl

61%



Beschreibung

Die Route von mehr als 50 km ist eine Kreisroute mit Start- und Zielpunkt Szombathely. Von Szombathely führt durch Nárai und Ják nach Balogunyom eine Nebenstraße mit mittelmäßiger Beschaffenheit. Hier ist die Schwäche der Route zu finden, da man zwischen der Abzweigung von Kisunyom und Sorokpolány etwa 200 m auf der verkehrsreichen Hauptstraße 86 Rad fahren soll. (Wegen dieser Strecke ist diese Route für Familien mit Kleinkindern auf keinen Fall zu empfehlen.) Danach ist es zwischen Sorokpolány és Csempezkopács auf einem Asphaltweg mit mittelmäßiger Beschaffenheit zu fahren. Von Csempezkopács nach Szombathely kann man auf einem Fahrradweg fahren, dessen Strecke bis Vasszécseny in der jüngsten Vergangenheit übergeben wurde.

Bewertung, Netzvorschläge

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,2 / 10
Radfahrbarkeit	4 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	–
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	–
<i>Typ der Route</i>	-9
Wegweisungstafeln	3 / 5
ÖV-Anbindungen	3 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	21,2 / 35 (61%)

Netzvorschläge

Damit die Route auch für Familien mit Kleinkindern empfohlen werden kann, schlagen wir vor, die Route zwischen der Abzweigung Kisunyomi und Sorokpolány zu verändern. Die veränderte Route würde zwischen Balogunyom und Sorokpolány auf der Straße 87116 und als deren Fortsetzung auf dem Feldweg führen, auf dem teilweise fragmentierter Belag aus Beton zu finden ist. Dank dessen könnte für die Route mit ca. 7 Punkten (mit 16 Prozentpunkt) mehr vergeben werden.

6.1.7. Szombathely – Lukácsháza – Bozsok – Szombathely

Allgemeine Daten

Route: Szombathely-Gencsapáti-Lukácsháza-Kőszegszerdahely-
(alternatív kitérő Cákra és Velemre)-Bozsok-Bucsu-Torony-
Sé-Szombathely

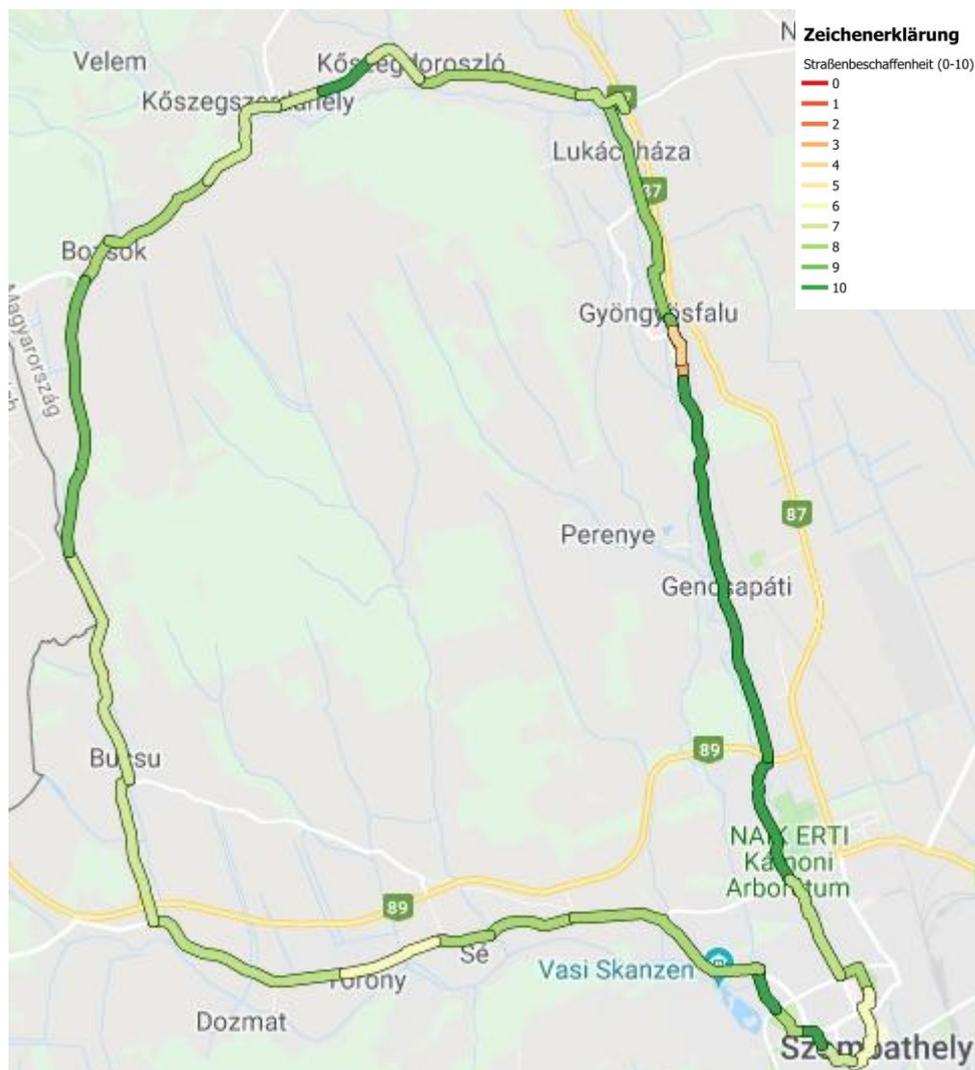
Länge: 41,7 km

Schwierigkeit: 1

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute
mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
29,2/35 Punktzahl

83%





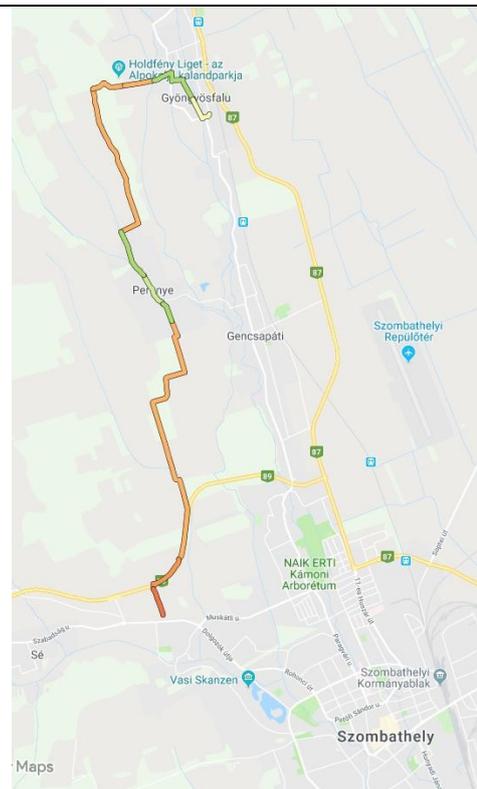
Beschreibung

Von Szombathely kann Lukácsháza auf einem Asphaltweg mit guter Beschaffenheit parallel mit der Hauptstraße 87 erreicht werden, wo nach links gebogen eine Nebenstraße mit mittelmäßiger Beschaffenheit nach Kőszegszerdahely führt. Hier gibt es eine Umleitungsalternative nach Velem und Cák, beide Siedlungen sind auf einem Asphaltweg zu erreichen. Von Kőszegszerdahely führt durch Bozsok nach Bucsu eine Nebenstraße mit mittelmäßiger Beschaffenheit, wo der kleine Verkehr ein falsches Sicherheitsgefühl für die Radfahrer bedeuten kann, deshalb können die Radfahrer, die sich nebeneinander einordnen auf den kurvigen, manchmal schwierig übersichtlichen Strecken die Fahrzeuge, die übrigens regelmäßig schnelle als genehmigt fahren, bemerken. Wenn wir weiter fahren, kann die Hauptstraße 89 in einem Sonderknotenpunkt überquert werden und danach die Nebenstraße nach Szombathely erreichen. Von Torony und Sé, sowie Olad kann Szombathely auf einem Fahrradweg erreicht werden. Die Route ist für alle vier Zielgruppen zu empfehlen.

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	8,2 / 10
Radfahrbarkeit	11 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	–
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	–
<i>Typ der Route</i>	-2
Wegweisungstafeln	3 / 5
ÖV-Anbindungen	3 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	29,2 / 35 (83%)

Netzvorschläge

Zwischen Szombathely und Lukácsháza kann man durch Perenye auf einer (während der Erhebung befahrenen und aus dem Kriterium des Belags bewerteten) Route ohne landwirtschaftlichen und anderen Verkehr fahren, die beim trockenen Wetter unbedingt eine anziehende Alternative neben der durch die Siedlungen führenden vorliegenden Route bedeutet wie die folgende Karte es zeigt:



6.1.8. Bozsok – Rohonc – Bucsú - Bozsok

Allgemeine Daten

Route: Bozsok-Rohonc-Schachendorf-Bucsú-Bozsok

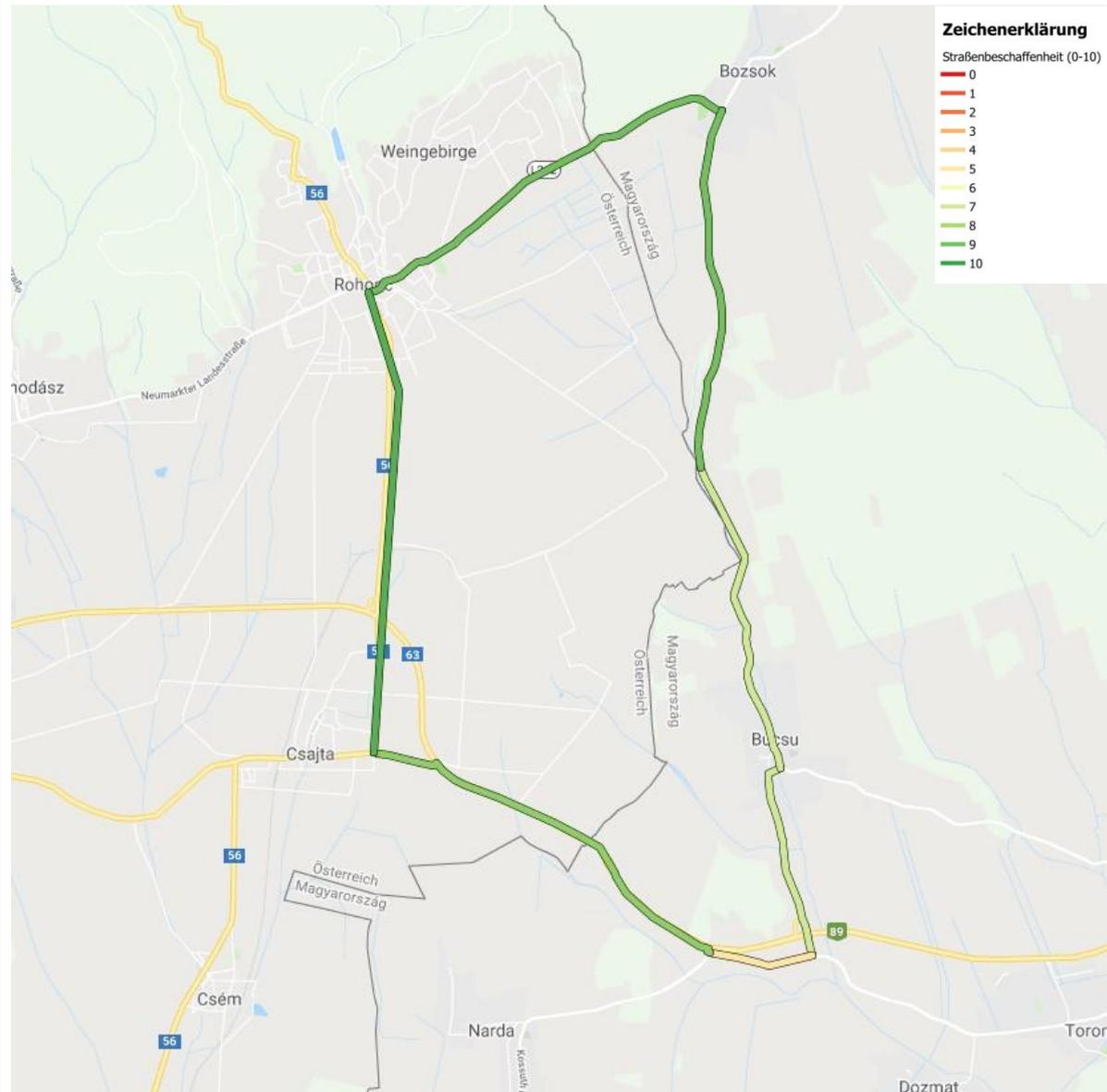
Länge: 23,8 km

Schwierigkeit: 1

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
23,4/35 Punktzahl

67%





Beschreibung

Von Bozsok nach Bucsú führt eine öffentliche Landesstraße mit kleinem Verkehr. Bis zur Abzweigung von Bucsú ist der Belag mit wechselnder Beschaffenheit, entwickelten und vernachlässigten Strecken folgen einander. Nach Bucsú erreichen wir die Straße 89 und biegen nach Westen; bis zum öffentlichen Grenzübergang von Bucsú führt ein enger Fahrradweg mit guter Beschaffenheit. Nach dem Grenzübertritt fahren wir auf der österreichischen Straße 63 mit ausgezeichneter Beschaffenheit bis zum zweiten Knotenpunkt, wo wir auf der Straße 56 nach rechts in Richtung Rohonc biegen. Es ist in keinem Knotenpunkt beschildert. Wir können bis Rohonc auf einem asphaltierten Fahrradweg fahren. Nach Rohonc überqueren wir in Richtung Osten die Grenze, und dann auf Straßen mit guter und ausgezeichneter Beschaffenheit erreichen wir Bozsok. Die Route ist hier bis zum Ende beschildert.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	8,4 / 10
Radfahrbarkeit	11 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-2
Wegweisungstafeln	2 / 5
ÖV-Anbindungen	0 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	2 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	-
<i>Fahrradservice</i>	-
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	23,4 / 35 (67%)

6.1.9. Csepreg – Kőszeg – Kőszegpaty- Csepreg

Allgemeine Daten

Route: Csepreg-Kőszeg-Nemescsó-Kőszegpaty-Tömörd-Csepreg

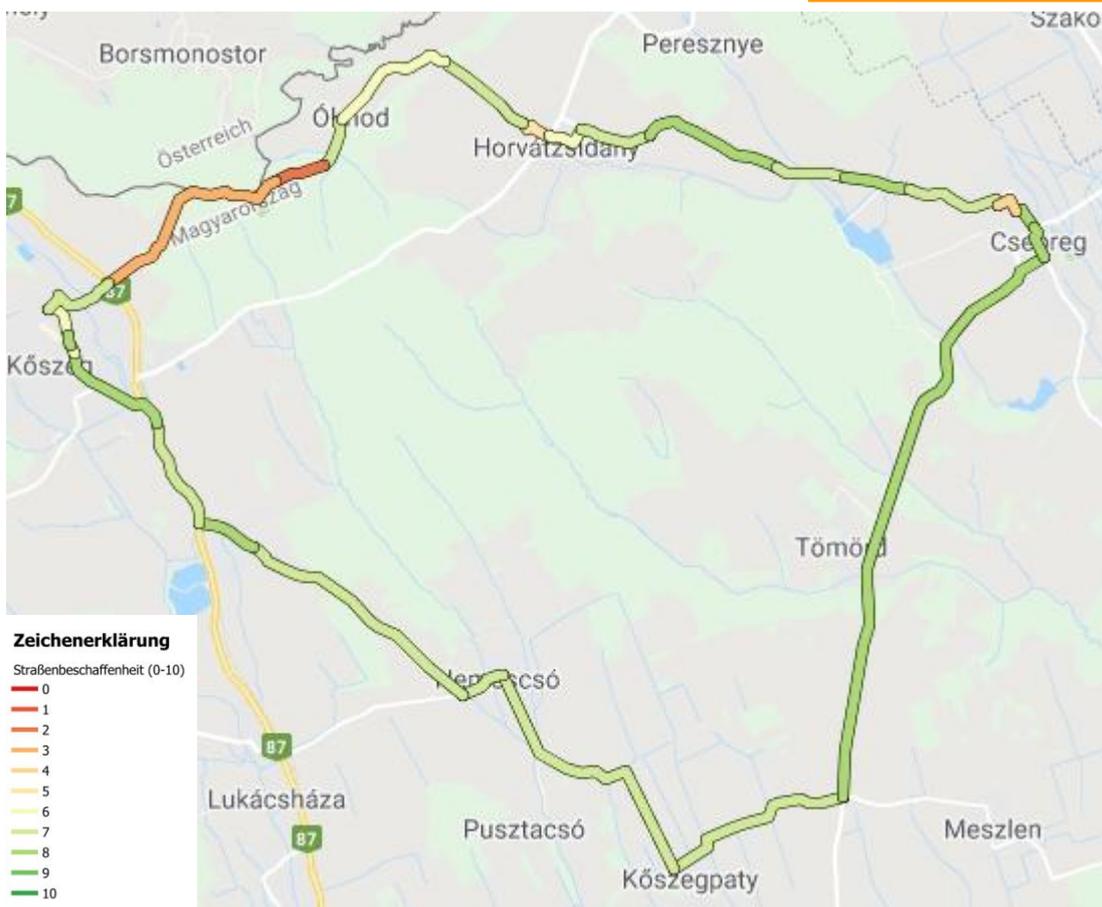
Länge: 38,8 km

Schwierigkeit: 1

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
25,7/35 Punktzahl

73%



Beschreibung

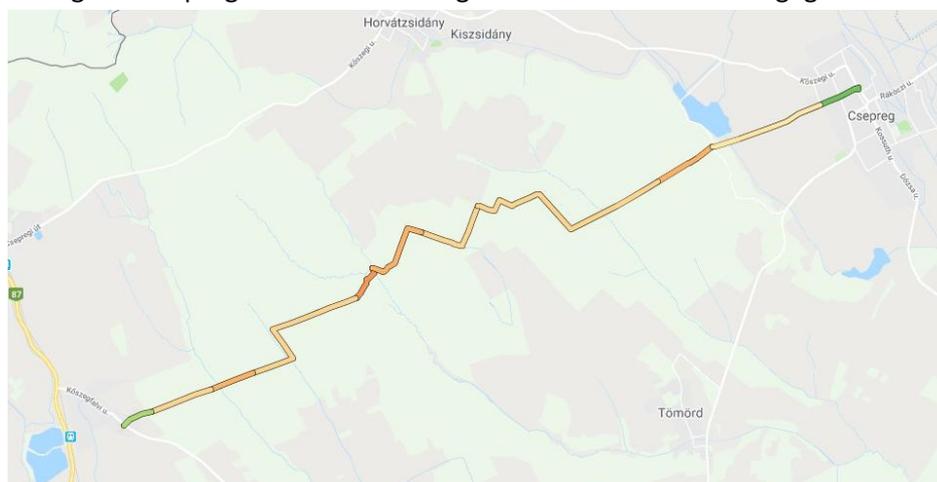
Von Csepreg bis zur Abzweigung Kőszegpaty führt eine Nebenstraße mit vierstelligen Zahlen mit verhältnismäßig guter Beschaffenheit, auf der aber das Radfahren wegen dem besonders starken Verkehr sehr unangenehm ist. Diese Strecke ist für keine von den vier Zielgruppen zu empfehlen. Von der Abzweigung Kőszegpaty führt eine weniger verkehrsreiche Straße mit mittelmäßiger Beschaffenheit durch Nemescsó entlang der Hauptstraße 87 bis zum Fahrradweg mit fragmierten Belag in Kőszeg. Nach Kőszeg sollen wir wieder die Hauptstraße 87 überquerend auf Feldweg in Richtung Ólmod der eindeutigen Beschilderung Eurovelo 13 folgend weiterfahren. Die Beschaffenheit des Feldweges ist gut (an einigen Stellen ausgezeichnet), aber vor Ólmod mündet sie in eine steinige Straße nach einem schwierig fahrenden Gefälle. Von Ólmod durch Horvátzsidány können wir nach Csepreg auf einer asphaltierten Straße mit mittelmäßiger Beschaffenheit weiterfahren. Die Route ist wegen der schon erwähnten verkehrsreichen Strecke für die vier Zielgruppen nicht zu empfehlen.

Bewertung, Netzvorschläge

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	6,7 / 10
Radfahrbarkeit	11 / 13
Steigung/Gefälle mit mehr als 5%	-0
Verkehrsumleitung, Barriere	-0
Typ der Route	-2
Wegweisungstafeln	2 / 5
ÖV-Anbindungen	2 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
Rastplatz für Radfahrer	1
Fahrradservice	1
Touristischer Infopunkt	1
Anschluss an andere Routen	1
Insgesamt:	25,7 / 35 (73%)

Netzvorschläge

Mit einer anderen Strecke statt der Strecke zwischen der Abzweigung von Csepreg und Kőszegpaty kann die Route für die ursprünglich bestimmten vier Zielgruppen empfohlen werden. Deshalb ist es empfehlenswert statt der Strecke Csepreg – Kőszegpaty – Nemescsó – Kőszegfalva die Route auf dem Feldweg von Csepreg direkt nach Kőszegfalva wie auf der Karte angegeben zu bestimmen:



6.1.10. Sárvár – Bögöt – Csénye – Sárvár

Allgemeine Daten

Route: Sárvár – Bögöt – Csénye – Sárvár

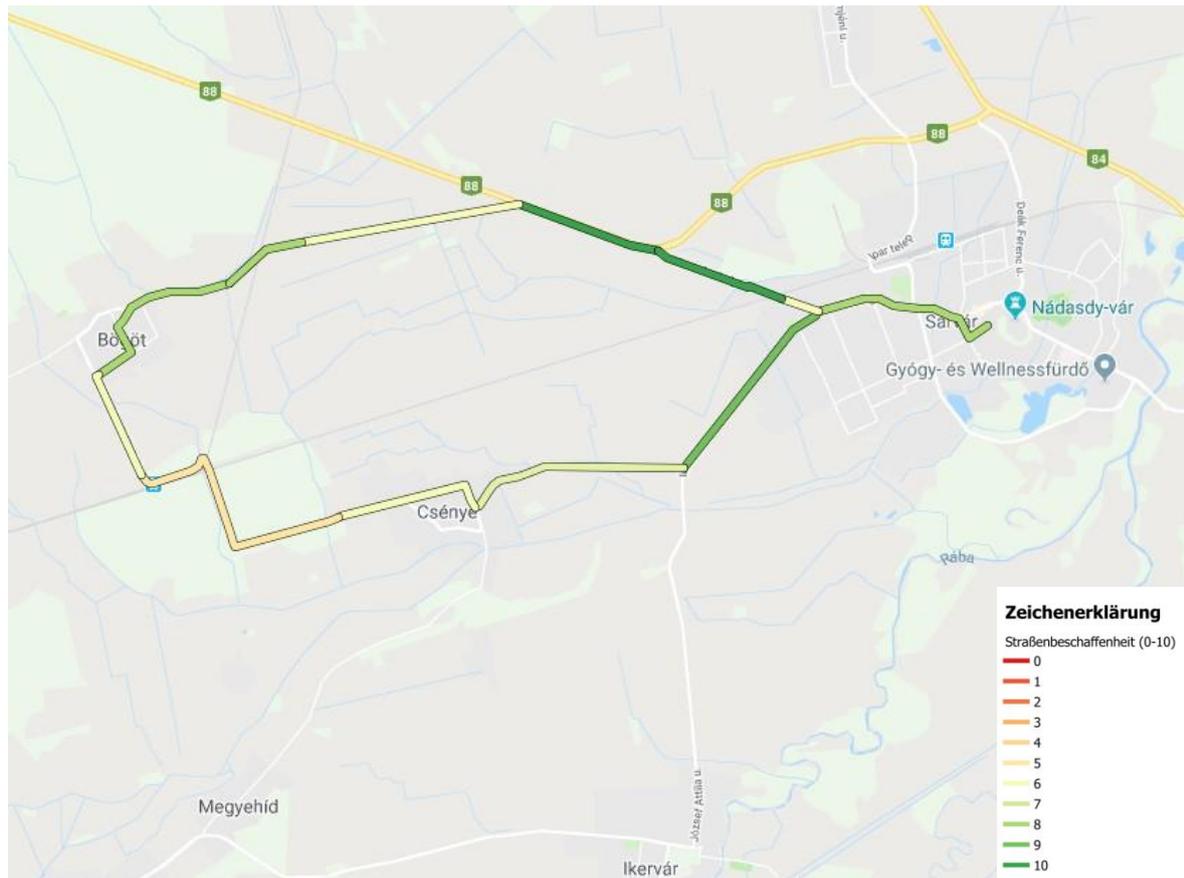
Länge: 20 km

Schwierigkeit: 1

Zielgruppe: Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
22,2/35 Punktzahl

63%



Beschreibung

Wir fahren auf der Straße von Sárvár nach Szombathely hier aus, beziehungsweise auf der Straße 88 nach links gebogen führt bis zum Ende ein getrennter Fahrradweg mit ausgezeichneter Beschaffenheit. In Richtung Bögöt (nach links) biegen wir zuerst auf einen Asphaltweg mit mittelmäßiger, dann mit guter Beschaffenheit. Die Überquerung der Bahn wird durch eine Lichtschranke gesichert. Nach der durch Bögöt führenden Straße mit guter Beschaffenheit wird das Erlebnis des Radfahrens die schlechte Wegbeschaffenheit auf der Strecke Bögöt – Csénye – Sárvár schlechter.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,2 / 10
Radfahrbarkeit	11 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-2
Wegweisungstafeln	0 / 5
ÖV-Anbindungen	1 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	3 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	-
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	22,2 / 35 (63%)

6.1.11. Vasvár – Bérbaltavár – Kám – Vasvár

Allgemeine Daten

Route: Vasvár-Oszkó-Bérbaltavár-Mikosléplak(-Szajki-tavak)-
Csehimindszent-Kám-Jeli-arborétum-Oszkó-Vasvár

Länge: 45,6 km

Schwierigkeit: 1

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute
mittleren Alters, Senioren

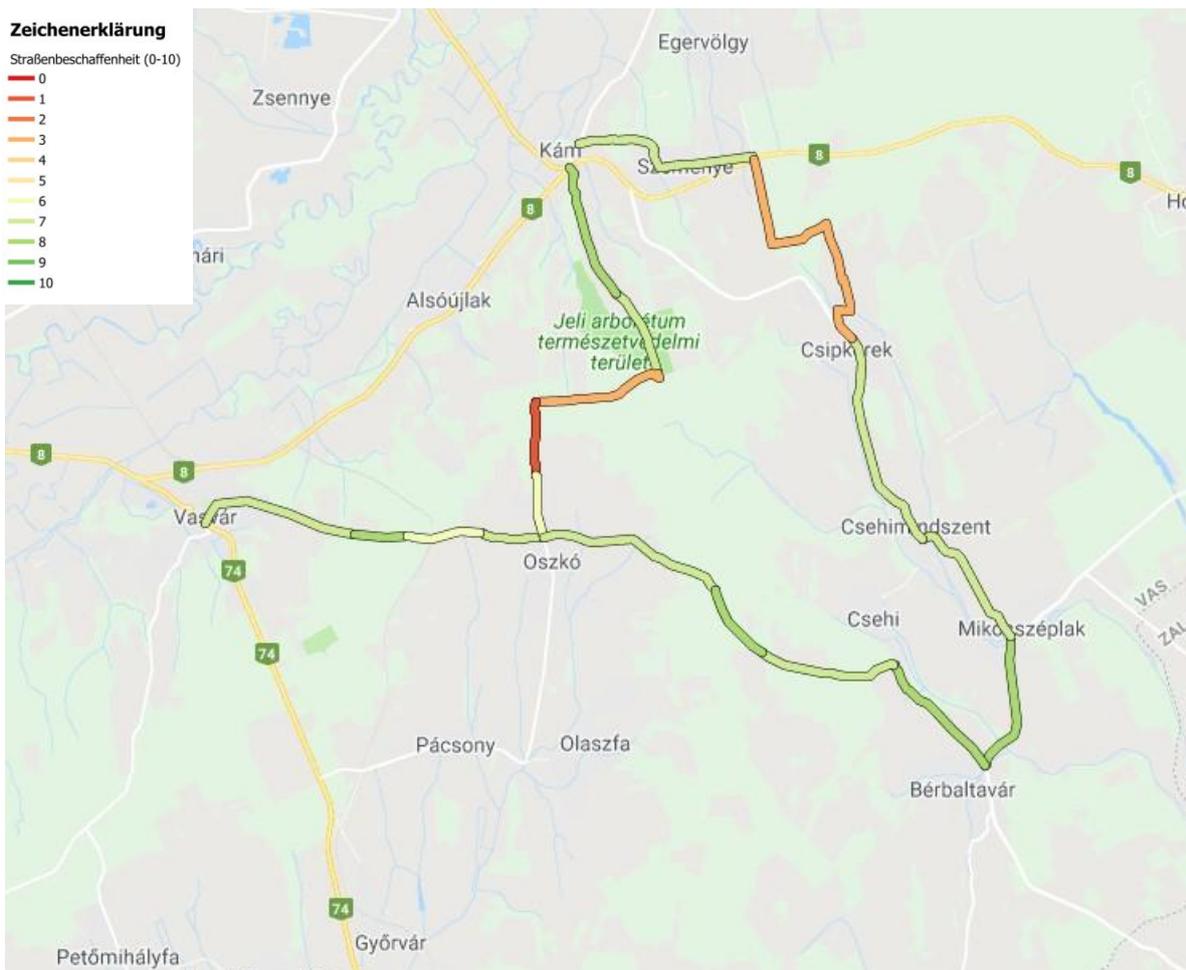
Bewertung:
22,3/35 Punktzahl

64%

Zeichenerklärung

Straßenbeschaffenheit (0-10)

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10





Beschreibung

Von Vasvár führt eine Nebenstraße mit guter Beschaffenheit mit kleinem Verkehr in Richtung Oszkó, auf der vor Cseh ein Gefälle mit 10% das Vorankommen erschwert. In Béraltavár führt ein Asphaltweg mit guter Beschaffenheit, von hier aus kann Csipkerek durch Mikosszéplak und Csehimindszent erreicht werden, wo wir auf einen Feldweg mit mittelmäßiger Beschaffenheit fahren sollen, dadurch ist die Hauptstraße 8 zu erreichen, die die Route überquert und in Szemenyér endet. Von Kám führt nach der Hauptstraße 8 eine Straße mit guter Beschaffenheit bis zum Eingang des Arboretums, wo es auch an dem gut ausgebauten Ort eine gute Möglichkeit gibt, sich zu erholen. Der Forstweg nach West von der Straße nach Süd von dem Jeli Arboretum ist gut mit Fahrrad zu fahren, er verfügt an einigen Stellen mit kieseliger ebener Fläche. Von hier in Richtung Oszkó nach Süd gebogen verschlechtert sich die Beschaffenheit des Weges, die Strecke mit Pfuhlen führt in einem Tannenwald, an einigen Stellen ist der Forstweg voll mit Ziegelschutt. In der Nähe von Oszkó kommt eine sandige und kurvenreiche Strecke, die beim trockenen Wetter das Radfahren unermöglicht. In der Siedlung Oszkó angekommen erreichen wir auf der asphaltierten Rákóczi Straße mit durchschnittlicher Beschaffenheit das Zentrum der Siedlung, die Straße 7361 in Richtung Vasvár, wo eine Infotafel mit Bildern die Sehenswürdigkeiten der Umgebung angibt. Die Route ist für alle vier angegebene Zielgruppen zu empfehlen.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	6,3 / 10
Radfahrbarkeit	9 / 13
Steigung/Gefälle mit mehr als 5%	-2
Verkehrsumleitung, Barriere	-
Typ der Route	-2
Wegweisungstafeln	2 / 5
ÖV-Anbindungen	1 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
Rastplatz für Radfahrer	1
Fahrradservice	-
Touristischer Infopunkt	1
Anschluss an andere Routen	1
Insgesamt:	22,3 / 35 (64%)

6.1.12. Csemeszkopács – Ikervár – Csemeszkopács

Allgemeine Daten

Route: Csemeszkopács-Vasszécsény-Kenéz-Pecöl-Ikervár-Meggyeskovácsi-Csemeszkopács

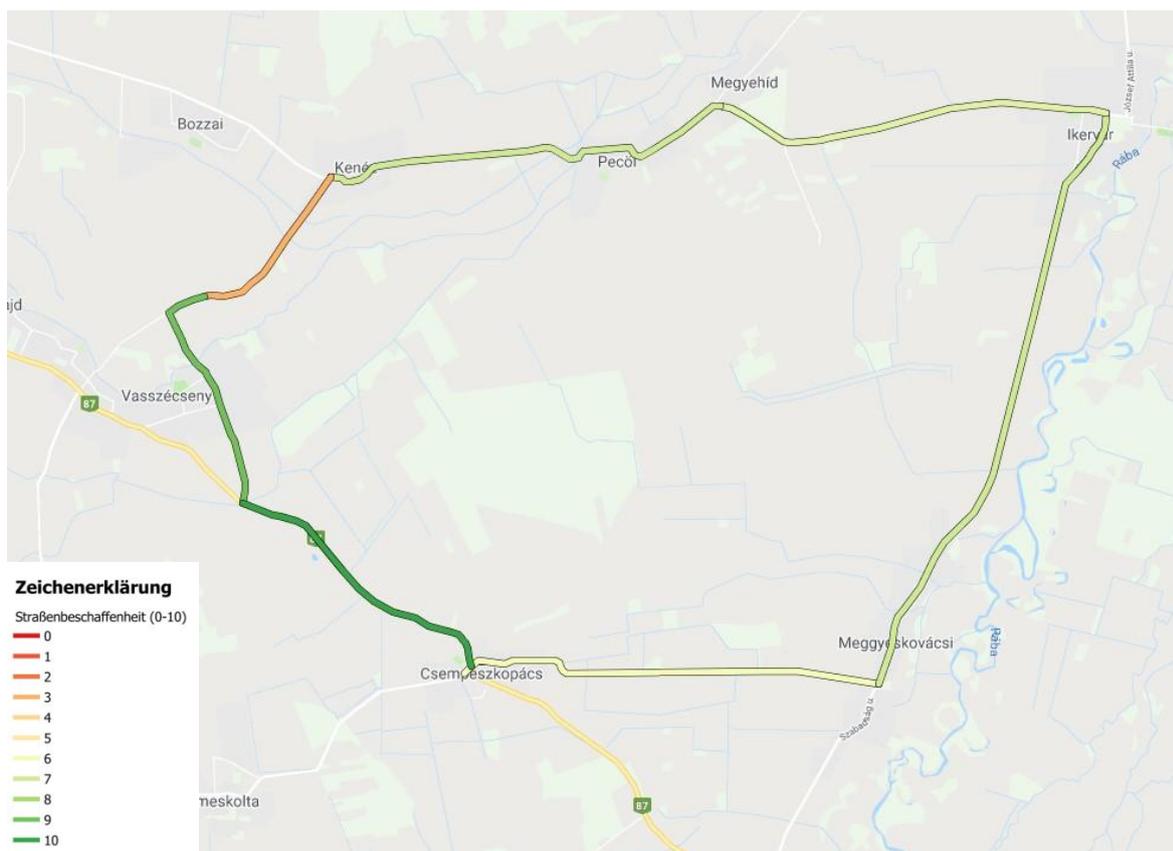
Länge: 28,1 km

Schwierigkeit: 1

Zielgruppe: Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
20/35 Punktzahl

57%



Beschreibung

Von Csempezkopács führt ein teilweise in der jüngsten Vergangenheit übergebener Fahrradweg mit ausgezeichneter Beschaffenheit parallel mit Hauptstraße 87 nach Vasszécseny. Hier durch das Dorf sollen wir in Richtung Kenéz auf einem Feldweg Rad fahren, der mit einer Strecke von einigen Hundert Meter, die beim regnerischen Wetter schwierig zu fahren ist, beginnt. Dann verbessert sich die Beschaffenheit des Feldweges. Von Kenéz führt eine Nebenstraße mit mittelmäßiger Beschaffenheit nach Ikervár, wo in Richtung Süd wieder auf einem Asphaltweg mit mittelmäßiger Beschaffenheit in Richtung Meggyeskovács auch gut Rad gefahren werden kann. Nach Meggyeskovács nach rechts gebogen nach ein paar Kilometer können wir auf einer Nebenstraße mit ähnlicher Beschaffenheit zum Startpunkt der Route, nach Csempezkopács zurückkommen. Die Route ist insgesamt für alle drei bestimmte Zielgruppen zu empfehlen.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7 / 10
Radfahrbarkeit	11 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-2
Wegweisungstafeln	1 / 5
ÖV-Anbindungen	0 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	1 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	-
<i>Fahrradservice</i>	-
<i>Touristischer Infopunkt</i>	-
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	20 / 35 (57%)

6.1.13. Celldömök – Kenyeri – Gérce – Celldömök

Allgemeine Daten

Route: Celldömök-Vönöck-Kenyeri-Ostffyasszonyfa-Sárvár-Gérce-Kemeneskápolna-Celldömök

Länge: 60 km

Schwierigkeit: 2

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

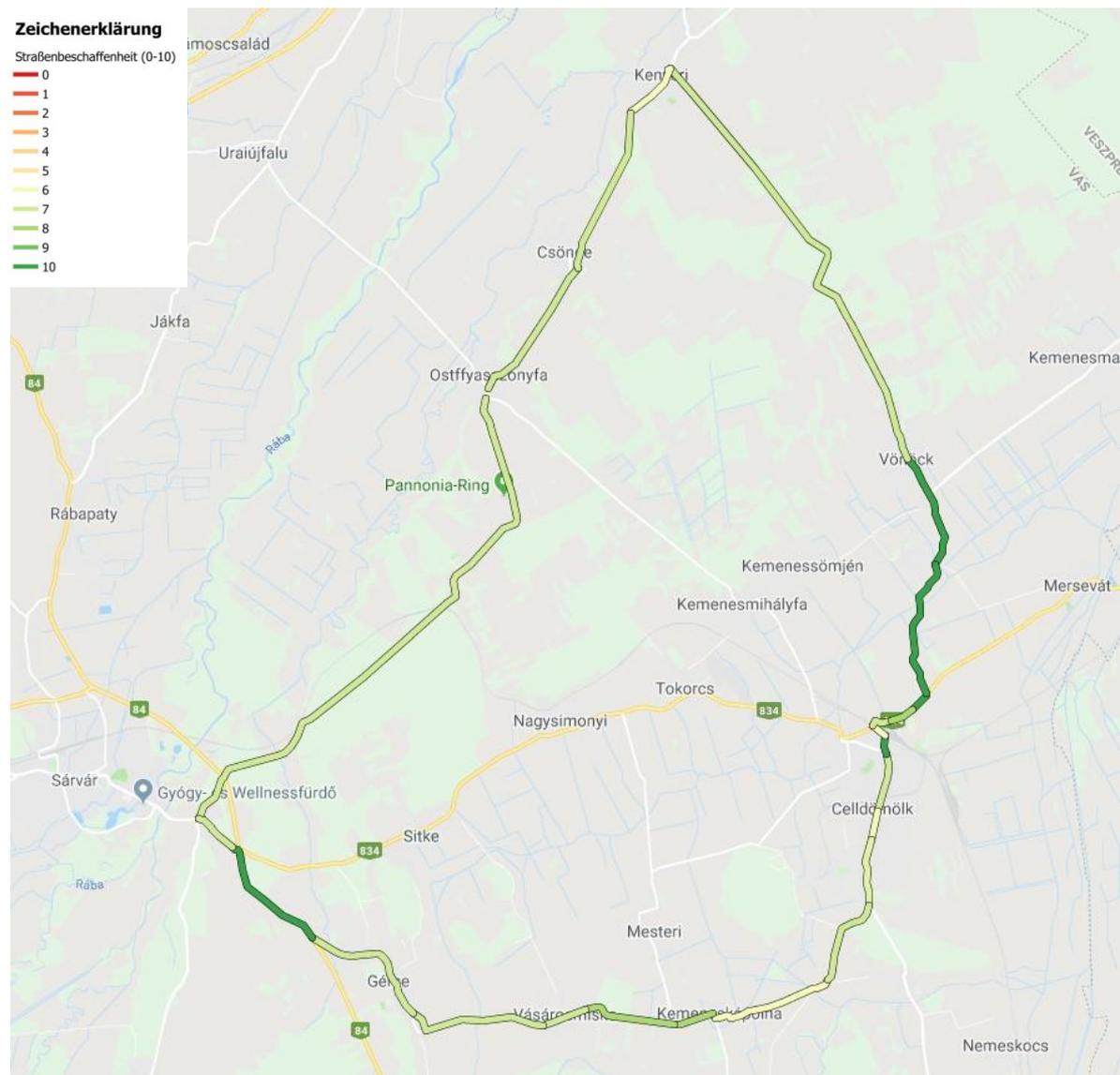
Bewertung:
18,4/35 Punktzahl

52%

Zeichenerklärung

Straßenbeschaffenheit (0-10)

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10





Beschreibung

Wir fahren von Celldömölk in Richtung Nord los, auf der Straße 8611 bis Vönöck ist die Straße gut oder ausgezeichnet, dann wird die Beschaffenheit mittelmäßig. Im Knotenpunkt Kemenesmagas gibt es Infotafel über die Route. Bei der Siedlung Kenyeri biegen wir nach links in Richtung Ostffyasszonyfa. Die Beschaffenheit der Straße ist bis Ostffyasszonyfa mittelmäßig, an einigen Stellen ein bisschen besser. In Ostffyasszonyfa gibt es in jeder Richtung eine Infotafel über die Route. Die Beschaffenheit der Straße 8451 wechselt sich mittelmäßig und gut ab. Sie mündet in Hauptstraße 84 und die zweite Hälfte führt durch einen Teil in einem Wald. Die Straße 84 überquerend fahren wir weiter auf der Straße Kútszerhegyi, die eine Straße mit mittelmäßiger, guter Beschaffenheit, mit kleinem Niveauunterschied ist. Dann erreichen wir die Hauptstraße 84, wo wir auf einem Fahrradweg mit ausgezeichnete Beschaffenheit in Richtung Gérce fahren können. Die Straße in Richtung Gérce hat eine mittelmäßige Beschaffenheit, der Rand ist an vielen Stellen eingebrochen. Nach Gérce in Richtung Vásárosmiske ist die Straße 8432 mit mittelmäßiger, guter Beschaffenheit. In Vásárosmiske gibt es einen Rastplatz für Radfahrer und er ist auch beschildert. Die Beschaffenheit der Straße ist bis Kemeneskápolna mittelmäßig. Auf der Route Bokodpuszta – Alsóság kommen wir auf einer Straße mit mittelmäßiger Beschaffenheit nach Celldömölk zurück.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,4 / 10
Radfahrbarkeit	4 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-9
Wegweisungstafeln	2 / 5
ÖV-Anbindungen	1 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	18,4 / 35 (52%)

Netzvorschläge

Wegen dem großen Verkehr der Straße 84 wäre zweckmäßig eine alternative Route auf den Feldwegen zwischen Sótonyi Straße – Gérce. Die Bestimmung der genauen Route benötigt weitere Erhebungen, da die mit Zaun geschlossenen Gebiete in diesem Teil des Farkas Waldes derzeit die Leute zum Umweg zwingen.

6.1.14. Kőszeg – Írott-kő – Léka – Kőszeg

Allgemeine Daten

Route: Kőszeg-Írott-kő-Léka-Rattersdorf-Kőszeg

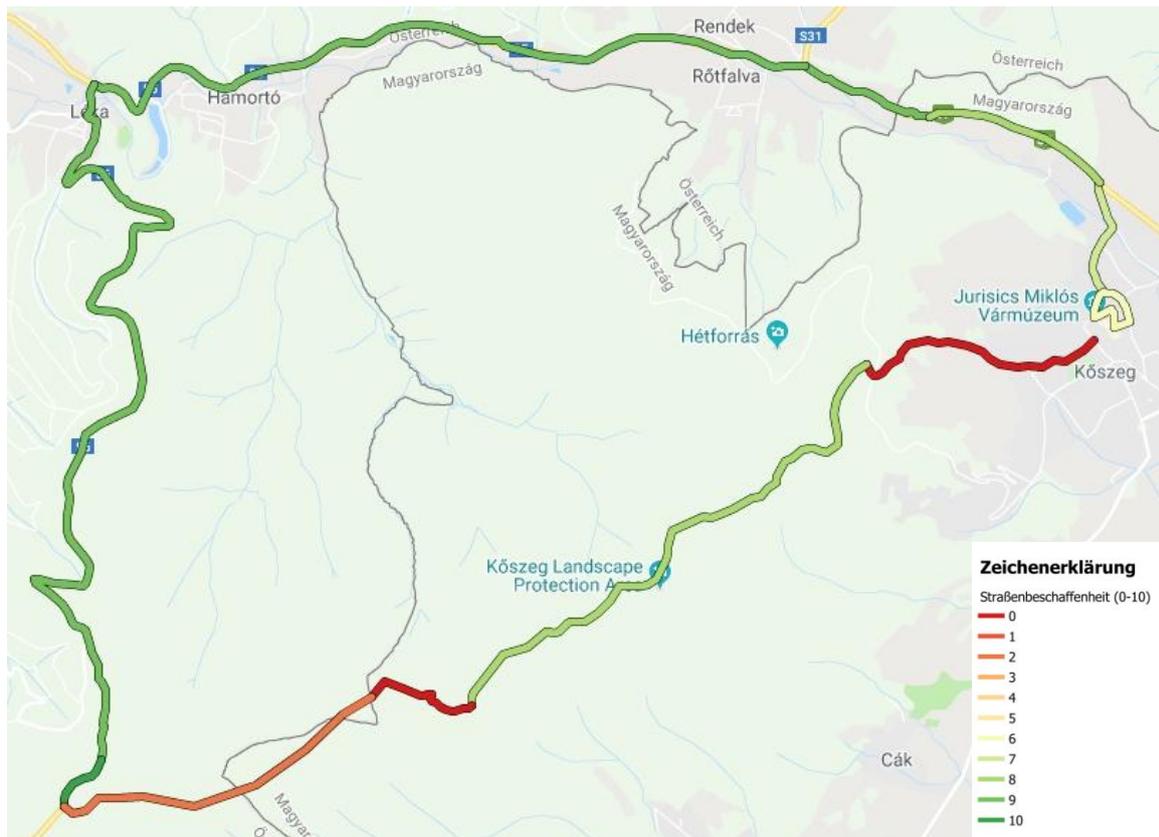
Länge: 33,7 km

Schwierigkeit: 2

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters

Bewertung:
20/35 Punktzahl

57%





Beschreibung

Die Route führt aus Kőszeg in Richtung Bersek József Straße, unter den Kleingärten, mit unmarkierten Abzweigungen, auf einem mit Fahrrad nicht befahrenden Waldweg ein paar Hundert Meter lang. Vom Kincs Rastplatz führt ein stetig steigender gepflasterter Forstweg mit guter Beschaffenheit bis zur Hörmann-Quelle. An den zwei genannten Punkten gibt es Rastplätze. Auf diesen Forstwegen wäre auch zweckmäßig eindeutige Beschilderung, Tafeln zu benutzen. Von der Hörmann-Quelle ist der Írottkő-Aussichtsturm derzeit auf der Wanderungsrouten (Blaue Route) zu erreichen, aber die Direktion des Nationalparks empfiehlt, diese mit einer neuen Route zu wechseln. Die einzelnen Strecken der derzeitigen Route sind wegen der Barriere von Niveauunterschied und der (kieseligen, felsigen) Fläche schwierig, mit Bergfahrrad zu befahren, für Familien mit Kleinkindern nicht zu empfehlen. Vom Aussichtsturm führt auf der österreichischen Seite bis zur Landesstraße 56 ein genug breiter Waldweg mit guter Beschaffenheit. Die Alternative der ersten ein paar Kilometer der öffentlichen Straßen die an einigen Stellen rot-gelb markierte Waldroute, die auf einer kurzen Strecke zu einem Pfad wird, aber im Allgemeinen auf einem angemessen breiten beim trockenen Wetter gut befahrenden ungepflasterten Forstwegen führt. Der Belag und die Beschilderung der Hauptstraße 56 sind einwandfrei, aber die Radfahrer sollen trotz des kleinen Verkehrs wegen der engen Breite der Strecke und der häufig vorkommenden, wenig übersichtlichen Kurven vorsichtig sein. Beim Margit-Aussichtsturm gibt es einen Rastplatz. Von Léka führt die bestimmte Route auf der Straße 55 mit einwandfreier Beschaffenheit. Wir kommen in Kőszeg überquerend das Grenzgebiet auf den Landstraßen 61 (AT) und 87 (HU) auf der Kéthelyi Straße in beschilderten Richtung an.

Bewertung, Netzvorschläge

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,0 / 10
Radfahrbarkeit	4 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-2
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-7
Wegweisungstafeln	3 / 5
ÖV-Anbindungen	2 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	20 / 35 (57%)

Netzvorschläge

- Statt des unbefahrenen Waldweges die Route Bersek József Straße – Kincs Rastplatz
- Die Alternative der ersten ein paar Kilometer der Straße 56 auf der österreichischen Seite kann der parallel damit verlaufende rot-geld markierte Waldweg.
- Von Léka kann die Alternative der Straße 55 die damit parallel verlaufende zum Radfahren bestimmte Route: bis Hámortó auf den Straßen der Siedlung, dann bis Rőtfalva parallel auf dem landwirtschaftlichen Weg.

Es ist empfehlenswert zu überdenken, dass die Stadt mit Berührung von Csónakázó-See, beziehungsweise wenn die Eigentums- und Geländebeziehungen es ermöglichen, in der Nähe von Gyöngyös-Bach, auf einer noch nicht existierenden Route (sogar den ehemaligen Grenzübergang umfahren) erreicht wird.

6.1.15. Kőszeg – Zsira – Csepreg – Acsád - Kőszeg

Allgemeine Daten

Route: Kőszeg-Ólmod-Klostermarienberg-Lutzmannsburg-Zsira-Szakony-Csepreg-Acsád-Meszlen-Kőszegpaty-Nemescsó-Kőszeg

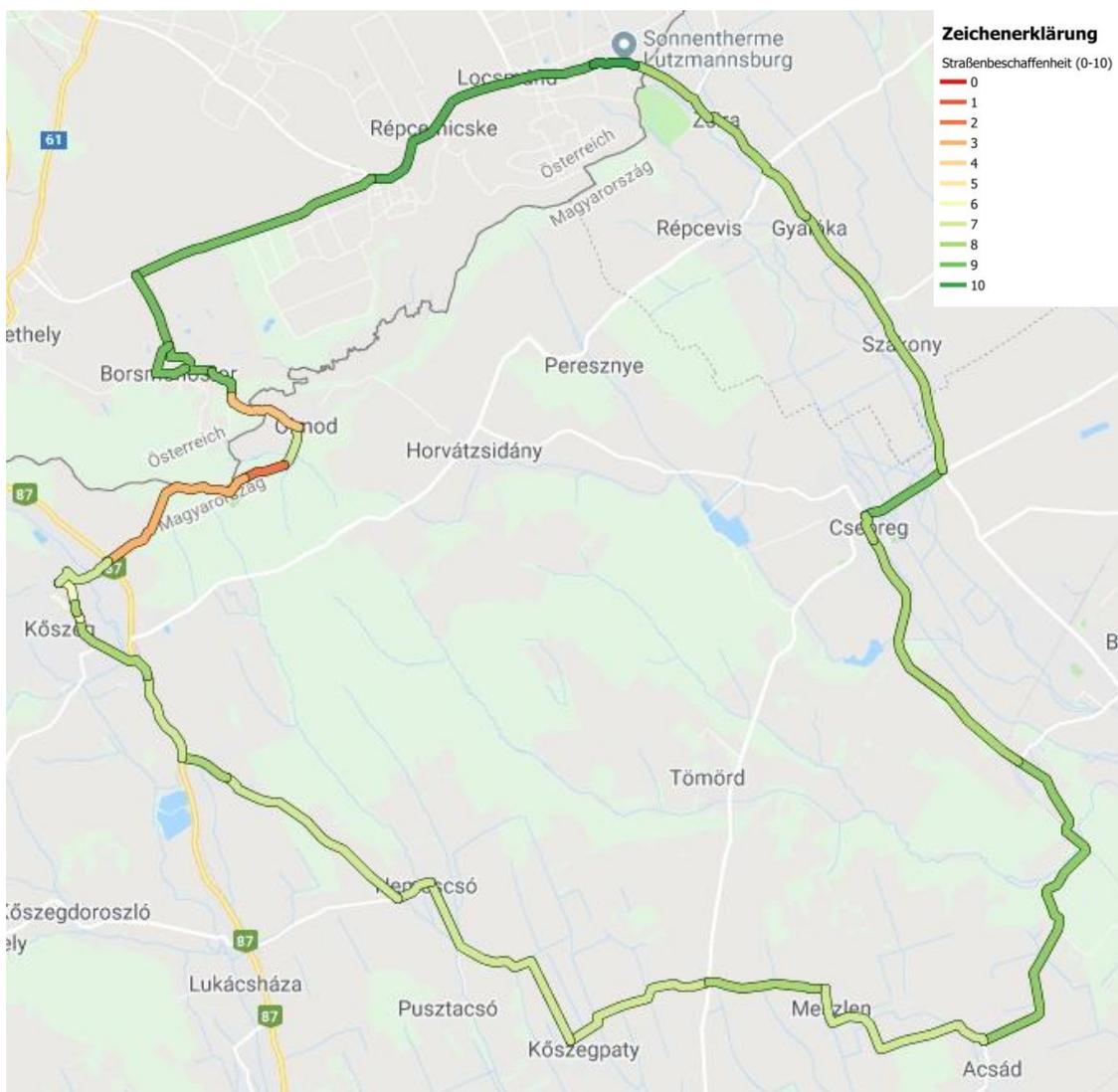
Länge: 58 km

Schwierigkeit: 2

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
25,6/35 Punktzahl

73%





Beschreibung

Nach Kőszeg überquerend die Hauptstraße 87 sollen wir auf einem Feldweg in Richtung Ólmod der eindeutigen Beschilderung von Eurovelo 13 folgend weiterfahren. Die Beschaffenheit des Feldweges ist gut (an manchen Stellen ausgezeichnet), aber vor Ólmod mündet er nach einem schwierig befahrenden Gefälle in einen kieseligen Weg. Von Ólmod führt eine ungepflasterte Straße bis zur Grenze, aber von der Grenze können wir wieder auf einer gepflasterten Straße mit guter Beschaffenheit Klostermarienberg (Borsmonostor) erreichen, wovon ein Asphaltweg mit ausgezeichneter Beschaffenheit bis zur Abzweigung nach Répcekehely führt. Von hier können wir auf einer Straße mit ausgezeichneter Beschaffenheit durch Répcekehely nach Locsmánd fahren. Hier ist der Verkehr klein, aber wegen der großen Geschwindigkeit des Autos ist es empfehlenswert vorsichtig zu sein. Nach Locsmánd ist die Grenze vor dem Fahrzeugverkehr gesperrt, aber mit Fahrrad können wir die Grenze übertreten. Danach fahren wir auf einem Radweg mit guter Beschaffenheit (an einigen Stellen mit Pflanzen überwuchert) durch Zsra, Gyalóka und Szakony (in den Siedlungen gemeinsame Geh- und Radwege) nach Csepreg. In Gyalók und in Szakony sind bei der Kirche Fahrradstellerraum, Bänke und Tische (in Szakony mit einem überdachten Rastplatz). Auf der Landesstraße 8638 durch den Wald zwischen Csepreg und Acsád gibt es Niveauunterschiede und der Verkehr ist auch nicht zu vernachlässigen, aber es kann für die Erwachsenen angemessen sein, es hat keine konkrete Alternative. Von der Abzweigung Kőszegpaty führt eine verkehrsarme Straße mit mittelmäßiger Beschaffenheit parallel entlang der Hauptstraße 87 bis zum Fahrradweg nach Kőszeg. Insgesamt ist die Route für alle drei bestimmte Zielgruppen zu empfehlen.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,6 / 10
Radfahrbarkeit	9 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-2
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-2
Wegweisungstafeln	3 / 5
ÖV-Anbindungen	2 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	25,6 / 35 (73%)

6.1.16. Kőszeg – Léka – Rohonc - Kőszeg

Allgemeine Daten

Route: Kőszeg-Rattersdorf-Léka-Waldgebiet-Rohonc-Bozsok-Kőszeg

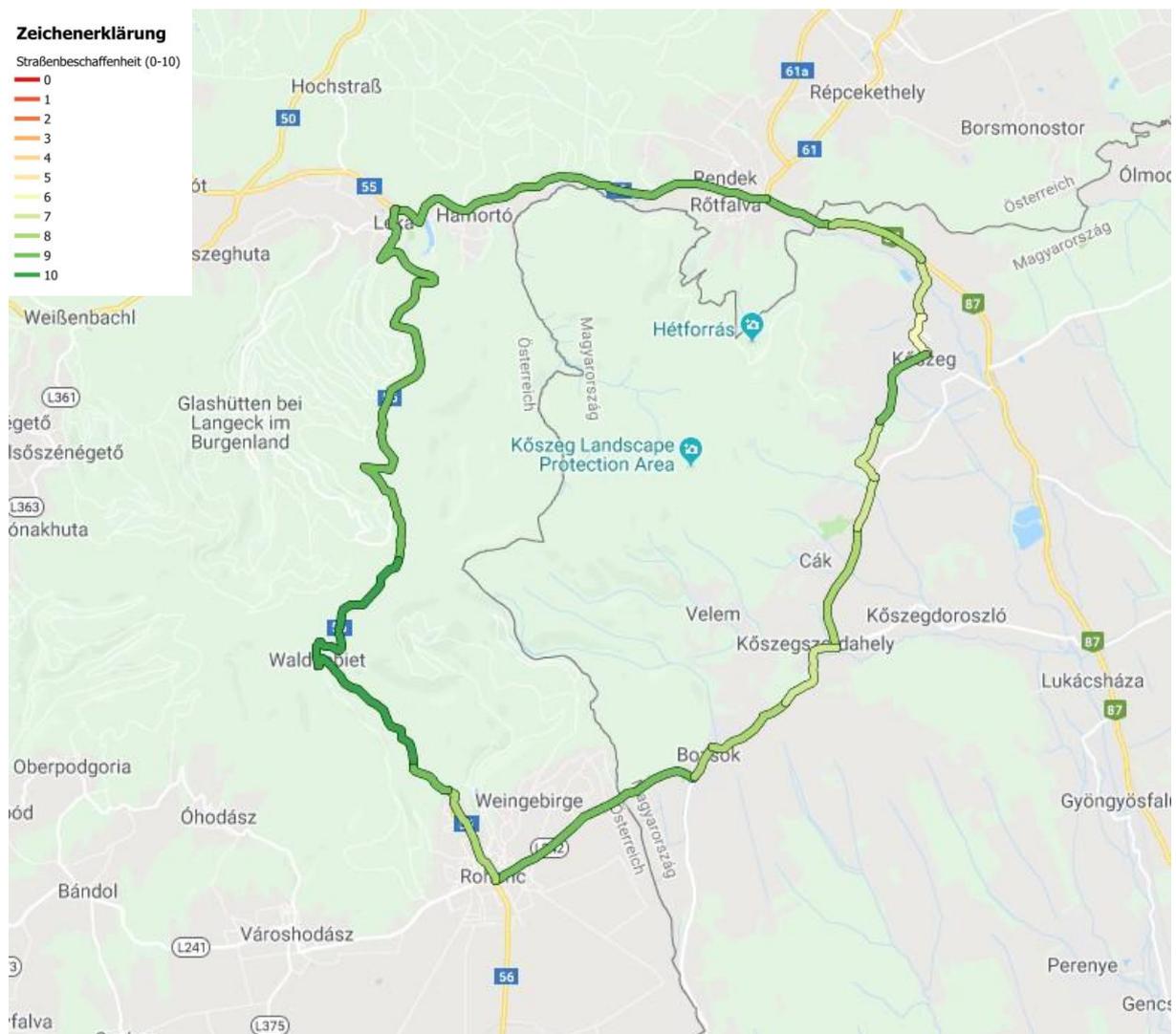
Länge: 44,1 km

Schwierigkeit: 2

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
17,6/35 Punktzahl

50%





Beschreibung

Wir fahren von Kőszeg auf der Straße Kéthelyi in Richtung Nord los, dann überqueren wir die Grenze auf den Straßen 87 (AT) und 61 (HU). Durch Rótfalva und Hámortó erreichen wir auf der Straße 55 Léka. Die Beschilderung der zweitrangigen Hauptstraße und die Wegbeschaffenheit sind ausgezeichnet, aber wegen ihrem Charakter empfehlen wir die parallelen Straßen mit kleinem Verkehr als Alternative. Der Belag und die Beschilderung der Hauptstraße 56 sind einwandfrei. Wegen der engen Breite der Straße und der häufigen, wenig übersichtlichen Kurven ist es empfehlenswert trotz des kleinen Verkehrs vorsichtig zu sein. Beim Waldgebiet erreichen wir den Berggipfel mit einer großen Steigung auf einer Serpentine, wo ein Rastplatz zu finden ist. Wegen der Steigung mit 20-30% ist die Route nur für diejenigen zu empfehlen, die regelmäßig Sport treiben oder physikalisch vorbereitet sind, für Familien mit Kleinkindern ist es überhaupt nicht zu empfehlen. Der Verkehr ist aber klein und wegen des Waldes und der guten Luft lohnt es sich diese Route zu wählen. Nach Rohonc in Richtung Ost überqueren wir die Grenze und kommen in Bozsok an. Wir erreichen die Landesgrenze auf Straßen mit guter und ausgezeichneter Beschaffenheit. Die ganze Route ist zwischen Rohonc – Bozsok auch beschildert. Bis Kőszegszerdahely sind Niveauunterschiede zu finden und wir können auf Straße mit guter Beschaffenheit fahren. In Kőszegszerdahely wurden Infotafel und Wegweisungstafel für die Radfahrer angelegt. In Richtung Kőszeg können wir weiter auf Strecken mit guter Beschaffenheit mit Gefällen und Steigungen fahren. An der Abzweigung Velem können wir in den ersten 200 m auf einem Asphaltweg mit guter Beschaffenheit in Richtung Cák losfahren, aber mit einer großen Steigung (~12%). Wir kommen auf einem Feldweg in Richtung Kőszeg voran, der an einigen Stellen schlechtere Beschaffenheit hat, mit Spurrillen, mit einigen kurzen aber steilen Steigungen. Vor Kőszeg kommen wir auf einem Asphaltweg mit einer Breite von einer Autospur an, die sich später ausbreitet und wir kommen auf einem Asphaltweg mit besserer Beschaffenheit in Kőszeg an.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	8,6 / 10
Radfahrbarkeit	2 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-2
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-9
Wegweisungstafeln	4 / 5
ÖV-Anbindungen	1 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	17,6 / 35 (50%)

Netzvorschläge

- Die Alternative der Straße 55 von LÉka kann die parallel verlaufende zum Radfahren bestimmte Route: bis Hámortó auf den Straßen in der Siedlung, von dort bis Rótfalva auf dem parallelen landwirtschaftlichen Weg.
- Bestimmung von befahrenden Waldwegen parallel mit der Straße 56, überall wo es möglich ist.

6.1.17. Sárvár – Mikosszéplak – Hosszúpereszteg – Sárvár

Allgemeine Daten

Route: Sárvár-Sótony-Kám-Csehimindszent-Szajki tavak-Hosszúpereszteg-Vashosszúfalu-Káld-Gérce-Sárvár

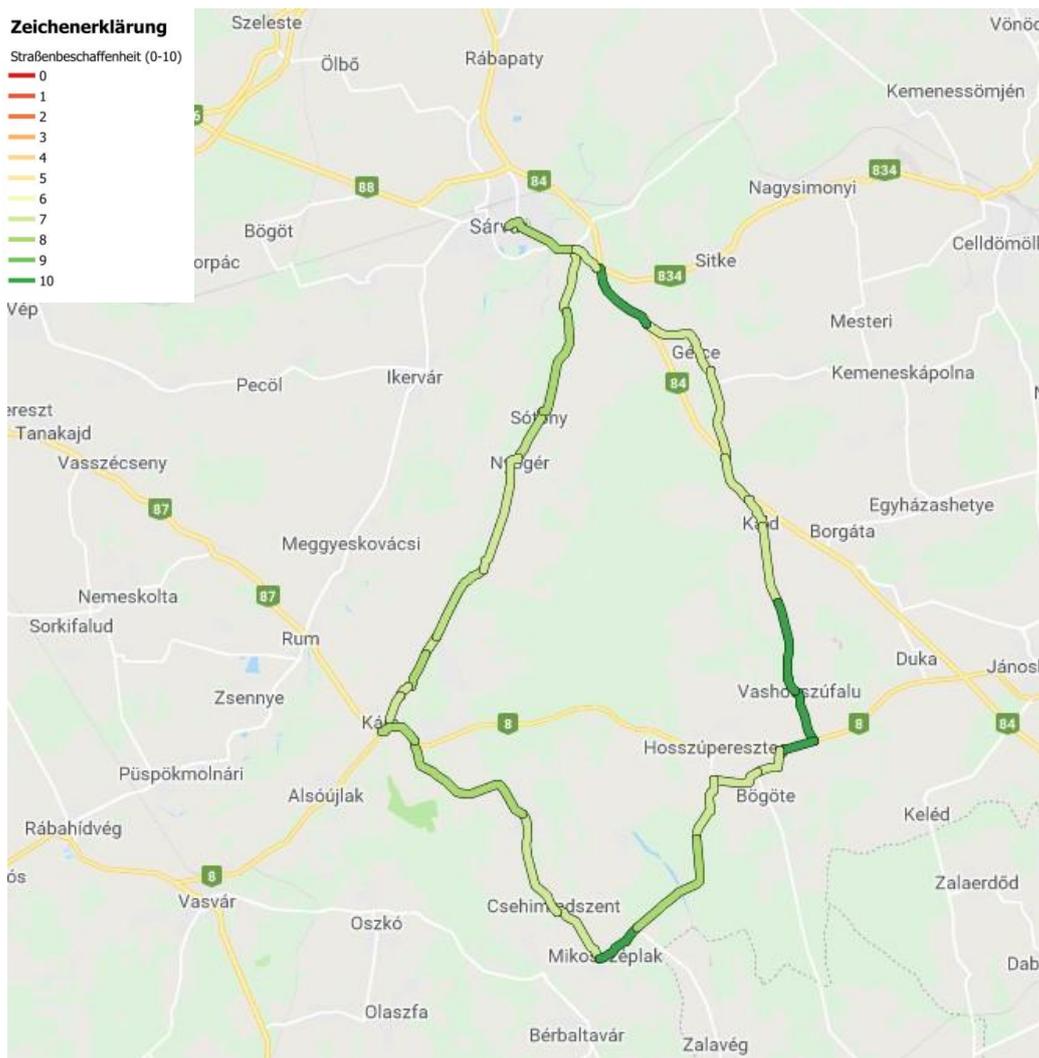
Länge: 68 km

Schwierigkeit: 2

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
15,6/35 Punktzahl

46%





Beschreibung

Von Sárvár nach Kám führt ein Asphaltweg mit mittelmäßiger Beschaffenheit, dann gebogen nach links sollen etwa 1,5 Kilometer auf der mit LKW belasteten verkehrsreichen Hauptstraße 8 eine steigende Strecke gefahren werden, wo außer des Zielverkehrs das Radfahren verboten ist. Abgebogen in Richtung Csipkerek können wir auf einem Asphaltweg mit guter Beschaffenheit weiterfahren. Durch Mikosszéplak erreichen wir auf einem Weg mit guter Beschaffenheit die Abzweigung in Richtung Szajki Seen, der auch ein asphaltierter Waldweg von ca. 200 m ist. Von hier führt durch Hosszúpereszteg und Bögöte ein Asphaltweg mit guter Beschaffenheit auf die Hauptstraße 8, wo wir wieder eine Strecke von ca. 1 km beim großen LKW-Verkehr schaffen sollen. Abgebogen in Richtung Káld führt eine Nebenstraße mit mittelmäßiger Beschaffenheit durch Vashosszúfalú. Nach Káld sollen wir eine Strecke von mehr als 1 km auf der Hauptstraße 84 fahren, dann die Straße in Richtung Gérce hat eine mittelmäßige Beschaffenheit, an vielen Stellen ist sie gerissen. Wenn wir die Hauptstraße 84 wieder erreichen, können wir auf einem Fahrradweg mit ausgezeichneter Beschaffenheit in Richtung Sárvár fahren. Die Route ist wegen der zwei auf der Hauptstraße 8 geführten Strecken für keine Zielgruppe zu empfehlen. Hier ist das Radfahren nach der StVO ordnungsgemäß, aber gleichzeitig unfallsgefährlich wegen dem besonders großen LKW-Verkehr.

Bewertung, Netzvorschläge

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,6 / 10
Radfahrbarkeit	2 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-2
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-9
Wegweisungstafeln	1 / 5
ÖV-Anbindungen	1 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	15,6 / 35 (46%)

Netzvorschläge

Die zwei Strecken der Hauptstraße 8 können die folgenden zwei Routen ersetzen:

- zwischen Kám und Szemenye auf der Straße 8438, dann die Hauptstraße 8 überquerend auf dem Feldweg nach Csipkerek
- zwischen Hosszúpereszteg und Vashosszúfalu kann die Route auf dem ehemaligen Damm der Bahnlinie zwischen Sárvár – Zalabér – Batyk geführt werden (diese Route ist derzeit nicht zu befahren, die Vegetation soll entfernt werden, der angemessene Belag soll ausgebaut werden)

6.1.18. Sárvár – Pecöl - Mikosszéplak – Hosszúperesztég – Sárvár

Allgemeine Daten

Route: Sárvár-Csény-Megyehíd-Ikervár-Sótony-Csehimindszent-Szajki tavak-Hosszúperesztég-Vashosszúfalu-Káld-Farkaserdő - Bejcgertyános - Nyőgér - Sótony – Sárvár

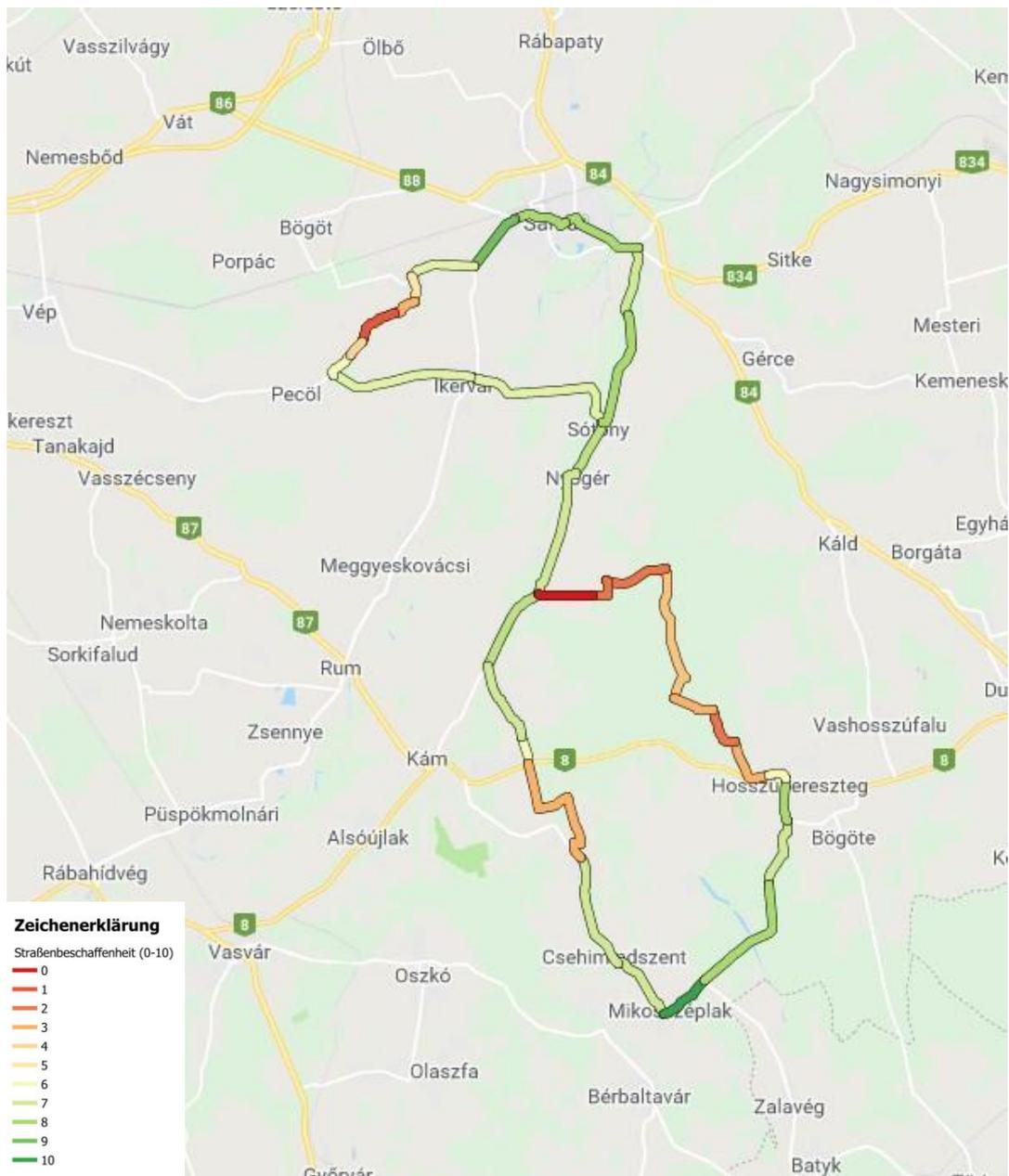
Länge: 84 km

Schwierigkeit: 2

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Familien mit Kleinkindern, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
20/35 Punktzahl

57%





Beschreibung

Wegen der Gliederung der Route geben wir die Routenbeschreibung in Strecken an.

Hosszúpereszteg – Bejcgertyános: in Hosszúpereszteg nach der Querung über die Hauptstraße 8 können wir auf einem kieseligen, gut gestampften Weg Rad fahren. Über die Brücke am Kodó Bach führt ein sandiger Weg weiter, der zu einem kieseligem Weg mit besserer Beschaffenheit wird. Danach führt auf dieser Strecke des Farkas-Waldes ein Forstweg, zuerst können wir auf einer ebenen Fläche Rad fahren, dann kommt ein sandiger stolpriger Teil, der beim Regen schwierig zu befahren ist. Dann können wir auf dem Malom-Weg weiterfahren, der ein „Landesforstweg“ mit sehr guten Beschaffenheit ist, der bis zum Hidegkúti-Tal führt. Von hier abgebogen nach Bejcgertyános verhindert das Vorankommen das Privatgebiet vor der Siedlung.

Csénye – Megyehíd: die zwei Siedlungen werden mit einem Weg mit kleinem Asphalterschutt, dann mit einem gestampften Weg verbunden.

Szemenye – Hosszúpereszteg: Von Szemenye führt ein Feldweg mit mittelmäßiger Beschaffenheit nach Csipkerek, davon kann Hosszúpereszteg auf einer Nebenstraße mit guter Beschaffenheit erreicht werden.

Csénye – Sárvár – Szemenye: Wir können zuerst auf einer Nebenstraße mit guter Beschaffenheit, dann nach Egervölgy auf einer mit mittelmäßiger Beschaffenheit und mit kleinem Verkehr Rad fahren.

Sótony – Pecöl: Von Sótony führt eine Nebenstraße mit mittelmäßiger Beschaffenheit durch Ikervár nach Pecöl.

Die mit Netzvorschlagen modifizierte Route empfehlen wir für alle bestimmten Zielgruppen.

Bewertung, Netzvorschläge

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	6 / 10
Radfahrbarkeit	7 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-2
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-2
<i>Typ der Route</i>	-2
Wegweisungstafeln	2 / 5
ÖV-Anbindungen	1 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	20 / 35 (57%)

Netzvorschläge

Um das Privatgebiet zwischen Hidegkúti-Tal und Bejcgýertyános zu umfahren, empfehlen wir die Strecke mit der folgenden Route zu ersetzen: Hosszúpereszteg – Malom út – Hidegkút – Gérce – Sárvár.

6.1.19. Szentgotthárd – Rábagyarmat – Nagysároslak – Heiligenbrunn – Szentgotthárd

Allgemeine Daten

Route: Szentgotthárd-Rábafüzes - Szent Imre-templom –
Reinersdorf - Heiligenbrunn -Nagysároslak-Pinkamindszent-Vasalja-
Csákánydoroszló-Rátót-Rábagyarmat-Szentgotthárd

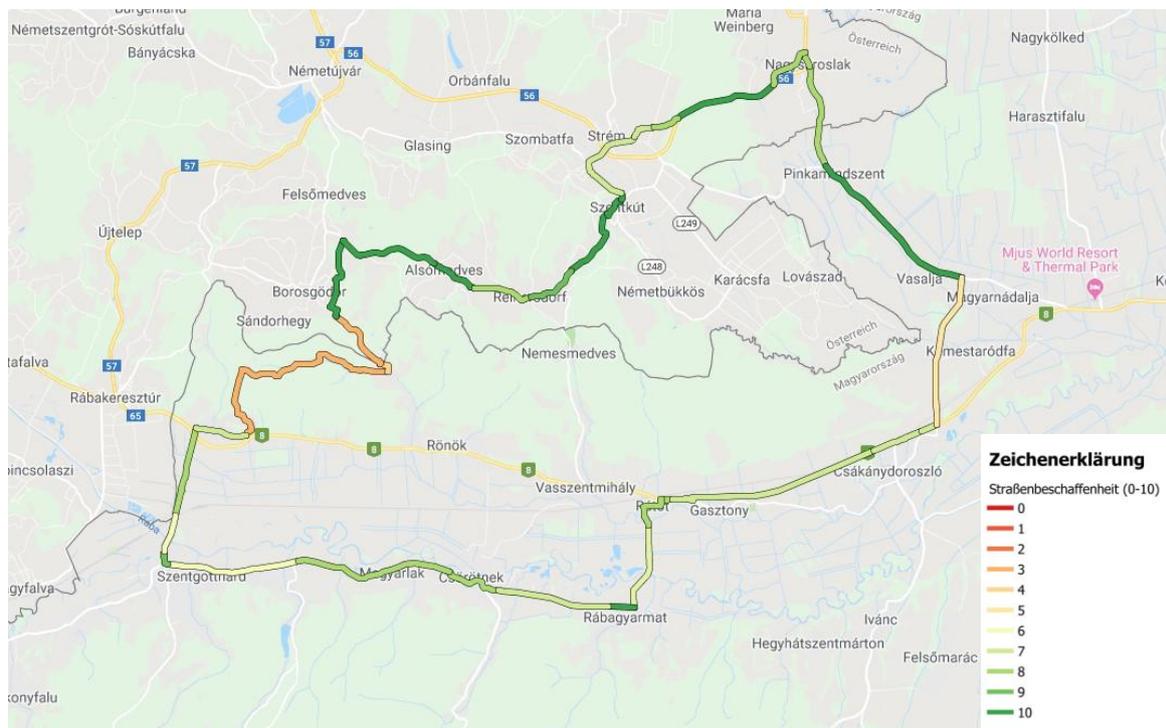
Länge: 63 km

Schwierigkeit: 2

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Leute mittleren Alters

Bewertung:
19,4/35 Punktzahl

55%



Beschreibung

Von Szentgotthárd bis Rábafüzes führt ein getrennter Fahrradweg mit Gegenverkehr mit guter Beschaffenheit. Wir fahren bei Rábafüzes auf der bestimmten Route Eurovelo 13 weiter, die ein ungepflasterter Feldweg ist. Er ist auf der ungarischen Seite auch beim trockenen Wetter nur mit Geländefahrrad zu fahren, beim Regen ist es mit großer Wahrscheinlichkeit nicht zu befahren. In der Nähe der Grenze ist bei der Sankt Stephan Kirche die bestimmte Route mit viel schlechterer Beschaffenheit als die Route Eurovelo 13, deshalb empfehlen wir hier eine alternative Route entlang der Route EV13 (Weinberg – Glockenberg – Großmürbisch), die sowohl auf der ungarischen als auch auf der österreichischen Strecke beschildert ist. Auf der österreichischen Seite führen ein Radweg in einem Waldteil, der ausgebaut mit Kieselsteinen bedeckt ist, und eine Route, die sehr gut, angenehm mit Rad zu befahren ist. Wir können in der Region Weinberg – Glockenberg auf einem getrennten Radweg mit sehr guter Beschaffenheit fahren. Dann ist die Route Heiligenbrunn – Strém gut mit Rad zu befahren ist, wir können auf einer öffentlichen Straße mit kleinem Verkehr vorankommen. (Wir empfehlen auch in der Region Strém der Route Veloregio13 zu folgen.) Nach Strém bis Moschendorf führt auf einer von der bestimmten ein bisschen abweichenden Route ein beschilderter getrennter Radweg. Hier empfehlen wir als Alternative den bestimmten Radweg. Wir empfehlen die Straße 56 wegen ihrer Verkehrsgröße. Dann können wir auf der ungarischen Seite auf der Route Pinkamindszent – Vasalja – Kemestaródfa – Csákánydoroszló auf einer mit Rad befahrenden öffentlichen Straße mit mittelmäßiger Beschaffenheit mit kleinem Verkehr fahren. Von Csákánydoroszló bis Gasztony verläuft die bestimmte Route auf der Hauptstraße 8, die mit Fahrrad lebensgefährlich ist. Zwischen Gasztony und Rátót ist neben der Hauptstraße 8 ein getrennter Fahrradweg mit guter Beschaffenheit zu finden. Wir fahren von Rátót auf der Route Rábagyarmat – Csörötnék – Magyarlak in Richtung Szentgotthárd Rad. Die Route hat kleinen Verkehr, die Straße ist angemessen breit und mit angemessener Beschaffenheit, sogar zum Radfahren mit Familien geeignet. Auf der ganzen Strecke sind Wegweisungstafeln für Radfahrer zu finden.

Bewertung, Netzvorschläge

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,4 / 10
Radfahrbarkeit	2 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-2
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-9
Wegweisungstafeln	3 / 5
ÖV-Anbindungen	3 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	19,4 / 35 (55%)

Netzvorschläge

- Wir schlagen vor, zwischen Rábafüzes und Nagysároslak abweichend von der bestimmten Route die völlig beschilderte Route Eurovelo13 als Teil der Route anzugeben.
- Wir schlagen zwischen Csákánydoroszló und Gasztony statt der bestimmten Hauptstraße 8 als alternative Route die vierrangige Csákánydoroszló mit Gasztony verbundene Straße mit kleinem Verkehr vor.

6.1.20. Szentgotthárd – Körmend - Rum – Ják – Szentgotthárd

Allgemeine Daten

Route: Szentgotthárd-Rábagyarmat-Rátót-Csákánydoroszló-Vasalja-Körmend-Rábahídvég-Zseny-Rum-Csempeszkopács-Sorokpolány-Balogunyom-Magyarország-Ják-Szentpéterfa-Nagysároslak-Heiligenbrunn-Reinersdorg-Szent Imre-templom-Rábafüzes-Szentgotthárd

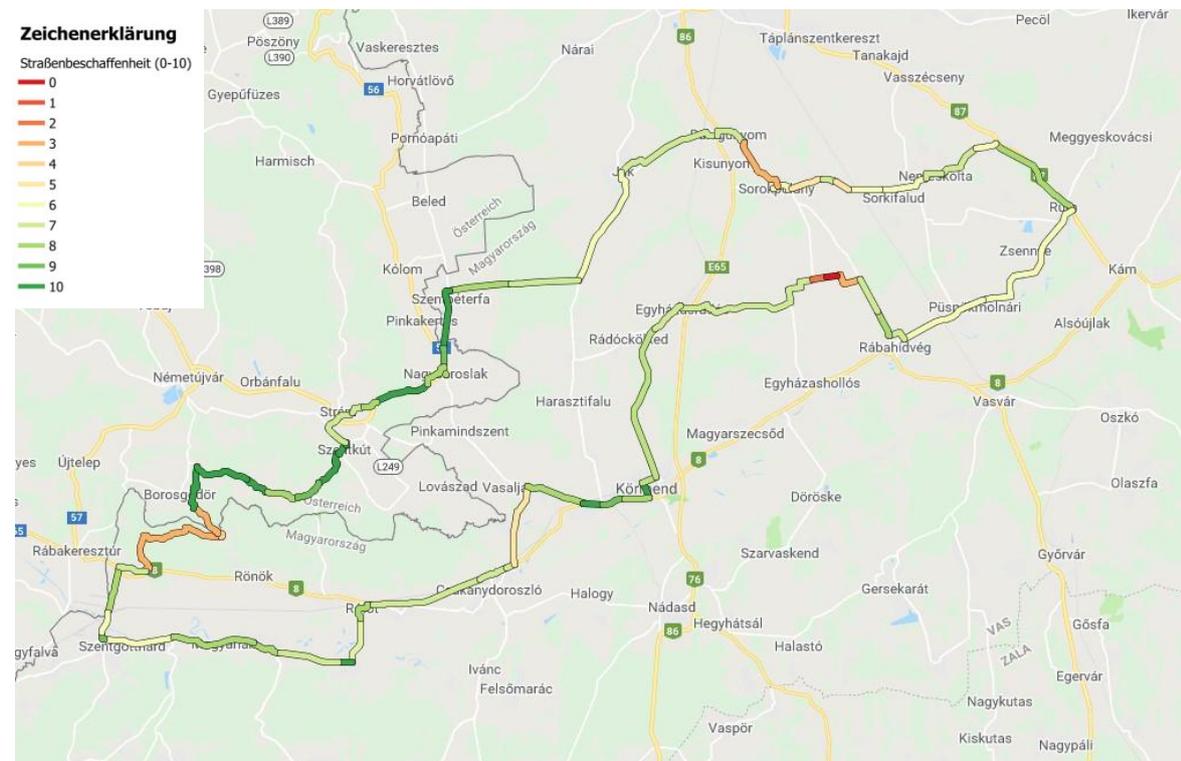
Länge: 138 km

Schwierigkeit: 3

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Leute mittleren Alters

Bewertung:
16,9/35 Punktzahl

48%



Beschreibung

Von Szentgotthárd bis Rábafüzes führt ein getrennter Fahrradweg mit Gegenverkehr mit guter Beschaffenheit. Wir fahren bei Rábafüzes auf der bestimmten Route Eurovelo 13 weiter, die ein ungepflasterter Feldweg ist. Er ist auf der ungarischen Seite auch beim trockenen Wetter nur mit Geländefahrrad zu fahren, beim Regen ist es mit großer Wahrscheinlichkeit nicht zu befahren. In der Nähe der Grenze ist bei der Sankt Stephan Kirche die bestimmte Route mit viel schlechterer Beschaffenheit als die Route Eurovelo 13, deshalb empfehlen wir hier eine alternative Route entlang der Route EV13 (Weinberg – Glockenberg – Großmürbisch), die sowohl auf der ungarischen als auch auf der österreichischen Strecke beschildert ist. Auf der österreichischen Seite führen ein Radweg in einem Waldteil, der ausgebaut mit Kieselsteinen bedeckt ist, und eine Route, die sehr gut, angenehm mit Rad zu befahren ist. Wir können in der Region Weinberg – Glockenberg auf einem getrennten Radweg mit sehr guter Beschaffenheit fahren. Dann ist die Route Heiligenbrunn – Strém gut mit Rad zu befahren ist, wir können auf einer öffentlichen Straße mit kleinem Verkehr vorankommen. (Wir empfehlen auch in der Region Strém der Route Veloregio13 zu folgen.) Nach Strém bis Moschendorf führt auf einer von der bestimmten ein bisschen abweichenden Route ein beschilderter getrennter Radweg. Hier empfehlen wir als Alternative den bestimmten Radweg. Die Straße 56 empfehlen wir wegen der Größe ihres Verkehrs für die bestimmte Route nicht. Nach Nagysároslak fahren wir in Richtung Nord, wir kommen überquerend die Grenze in Szentpéterfa an, wo im Knotenpunkt von Alkotmány Straße - Rákóczi Ferenc Straße eine Infotafel für Radfahrer angelegt ist. Von hier fahren wir in Richtung Ost auf der Straße 8711 weiter, wo die Beschaffenheit der Straße zwischen mittelmäßig und gut liegt. Auf der Route Nagykölked – Ják – Balogunyom fahren wir auf einer öffentlichen Straße mit kleinem Verkehr. Von Balogunyom nach Sorokpolány können wir zuerst auf einer gepflasterten Straße dann auf einem Feldweg mit mittelmäßiger Beschaffenheit fahren. Wir schlagen vor, die Route Sorokpolány – Csemeszkopács – Rum – Rábahídvég - Nemesrempehollós aus zwei Aspekten zu verändern: einerseits können wir zwischen Csemeszkopács und Rum nur auf der Straße 87 Rad fahren, die lebensgefährlich ist, und die Bestimmung einer Radroute ist sowieso nicht genehmigt worden. Andererseits ist der landwirtschaftliche Weg, der nach Rábahídvég die Straße 8704 und Nemesrempehollós verbindet, ca. halbes Kilometer nicht zu befahren ist. Von Egyházasrádóc fahren wir überquerend die Hauptstraße 8 in Richtung Süd weiter auf der Straße 8722 nach Körmend. Die Straße ist mit Bäumen, Wald, Wiesen, Ackerfeldern gesäumt, sie ist eine verhältnismäßig gute öffentliche Straße mit kleinem Verkehr. Wir kommen in Körmend auf der Hunyadi Straße an, wir erreichen die Stadtstrecke der Straße 8 auf der Route Ady Endre Straße – Mátyás király Straße, wo wir nach rechts gebogen auf dem Fahrradweg aus der Stadt Rad fahren können. Nach Magyarnádalja überqueren wir die Straße 8, dann biegen wir bei Kemestaródfa in Richtung Süd, wo wir bis Csákánydoroszló auf einer gut befahrenen öffentlichen Straße mit kleinem Verkehr mit mittelmäßiger Beschaffenheit fahren können. Von Csákánydoroszló gäbe es eine Möglichkeit, Fahrradverbindung in Richtung Óriszentpéter nach Órség auszubauen. Von Csákánydoroszló bis Gasztony führt die bestimmte Route auf der Hauptstraße 8, die mit Fahrrad lebensgefährlich ist. Zwischen Gasztony und Rátót ist neben der Hauptstraße 8 ein getrennter Fahrradweg mit guter Beschaffenheit zu finden. Von Rátót kommen wir auf der Route Rábagyarmat – Csörötnek – Magyarlak voran und kommen wir in Szentgotthárd an. Die Route hat kleinen Verkehr, die Breite der Straße ist angemessen, sogar zum Radfahren mit Familie geeignet. Die ganze Strecke ist mit Wegweisungstafeln für Radfahrer beschildert.

Bewertung, Netzvorschläge

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	6,9 / 10
Radfahrbarkeit	0 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-2
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-2
<i>Typ der Route</i>	-9
Wegweisungstafeln	3 / 5
ÖV-Anbindungen	3 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	16,9 / 35 (48%)

Netzvorschläge

- Wir schlagen vor, zwischen Rábafüzes und Nagysároslak abweichend von der bestimmten Route die völlig beschilderte Route Eurovelo13 als Teil der Route.
- Wir schlagen vor, die Route Sorokpolány – Csempezkopács – Rum – Rábahídvég - Nemesrempehollós wie folgt zu verändern: nach Sorokpolány in Richtung Süd auf der Straße 8705 durch Nemesrempehollós nach Egyházasrádó auf einer asphaltierten öffentlichen Straße mit kleinem Verkehr.
- Wir schlagen als alternative Route zwischen Csákánydoroszló und Gasztony statt der Straße 8 die vierrangige Csákánydoroszló mit Gasztony verbundene Straße mit kleinem Verkehr vor.

6.1.21. Kőszeg – Csepreg – Bük – Sárvár – Kőszeg

Allgemeine Daten

Route: Kőszeg-Ólmod-Klostermareinberg-Lutzmannsburg-Zsira-Szakony-Bük-Hegyfalu-Vasegerszeg-Uraiújfalu-Ostffyasszonyfa-Sárvár-Vát-Acsád-Nemescsó-Kőszeg

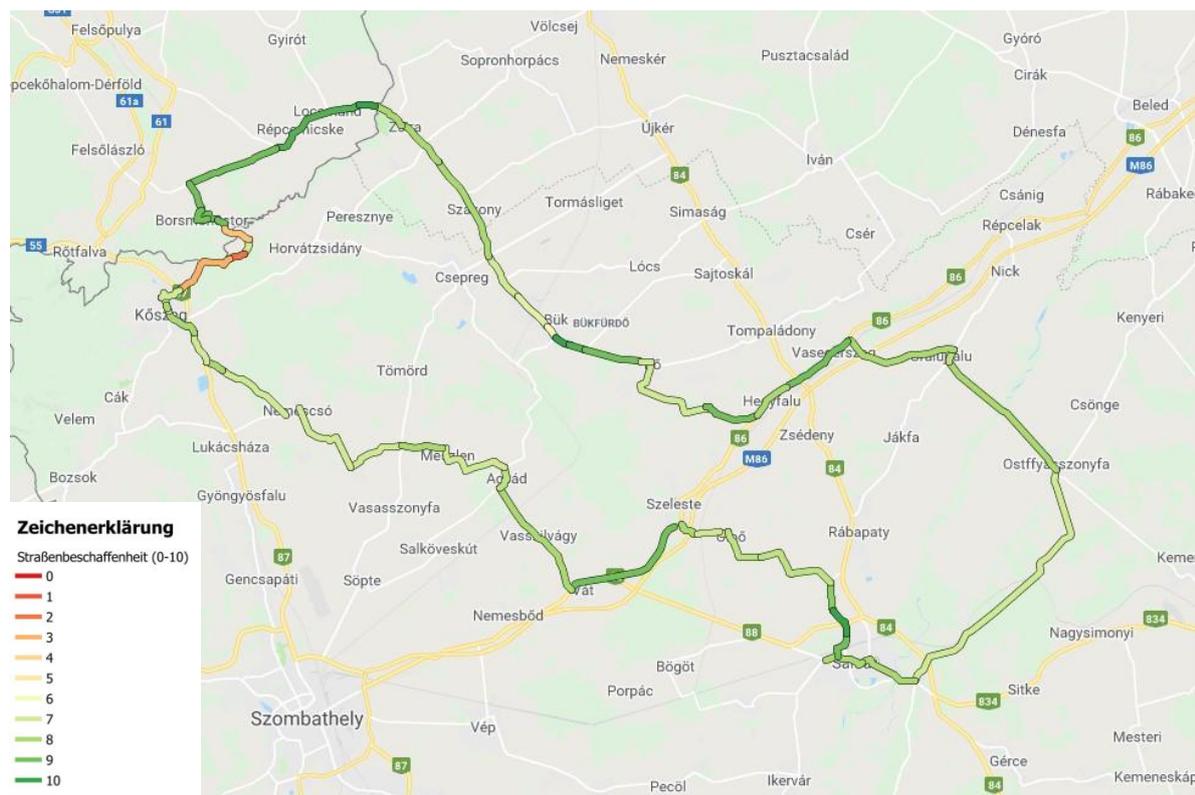
Länge: 120 km

Schwierigkeit: 3

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Leute mittleren Alters, Senioren

Bewertung:
19,7/35 Punktzahl

56%



Beschreibung

Wir verlassen Kőszeg auf dem Fahrradweg mit gerissenem Belag entlang der Hauptstraße 87, des Gyönygös Baches, dann des Bahnhofs in Richtung Kőszegfalva. Entlang der Hauptstraße 87 fahren wir ein Kilometer, wo wir nach Kőszegfalva abbiegen und fahren weiter in Richtung Nemescsó, dann Kőszegpaty, wo wir nach links auf den Meszlen-Weg biegen und die Straße 8639 überquerend in Meszlen ankommen, dann auf der Route Acsád – Vasszilvagy erreichen wir die Straße 86 und Vát. Von Kőszegfalva bis Vát führt die Route auf einer vierrangigen öffentlichen Landesstraße mit guter Beschaffenheit mit kleinem Verkehr. Zwischen Vát und Szeleste ist die Straße 86 mit ausgesprochen guter Beschaffenheit, seit der Übergabe der parallelen Autostraße ist auch der Verkehr dieser Straße klein. Am Anfang Szeleste biegen wir nach rechts, wo wir in Ölbő ankommen. Die Straße 8446 hat bis Rábasömjén gute Beschaffenheit, sie ist gut zu befahren. Im Dorf ist ein überdachter Rastplatz für Radfahrer zu finden. Von Rábasömjén können wir auf einem getrennten Fahrradweg mit ausgezeichnete Beschaffenheit bis Sárvár fahren. Durch Sárvár in Richtung Ost verlassen wir die Stadt auf der Rákóczi Ferenc Straße, dann biegen wir auf dem Kútszerhegyi Weg nach Nord in Richtung Ostffyasszonyfa. Über dem Hügel kommen wir in Ostffyasszonyfa an, von dort durchqueren wir in Richtung Uraiújfalu die Raab, dann nach Szentivánfa Straße der Straße 8448 folgend, erreichen wir auf der anderen Seite der Autobahn Vasegerszeg. Diese Strecke kann gut mit Fahrrad befahren werden, sie hat gute Beschaffenheit. Bei Vasegerszeg kommen wir auf die alte Strecke der Straße 86 zurück, von dort biegen wir bei Hegyfalva in Richtung Répceszentgyörgy – Górn-Bő. Nach Répceszentgyörgy wird die Beschaffenheit der Straße schlechter, aber sie ist weiterhin noch mit Fahrrad zu befahren. In Bő ist ein bescheidener Rastplatz, dann fahren wir auf dem Fahrradweg bis Bük. Im Innenbereich von Bük führt die Route auf einer Straße mit schlechter Beschaffenheit, dann die Stadt verlassen können wir auf einem Fahrradweg mit guter Beschaffenheit fahren. Auf der Straße nach Zsira steht ein getrennter Fahrradweg zur Verfügung, der in den Siedlungen als gemeinsame Geh- und Radweg ausgebaut worden ist. In Szakony und Gyalók ist auch Rastplatz für Radfahrer (in Szakony überdacht). Bis zur Grenze führt ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit guter Beschaffenheit, die Grenze ist vor dem Fahrzeugverkehr geschlossen, mit Fahrrad kann die Grenze übertreten werden. Wir fahren weiter nach Locsmánd, wo neben der Kirche ein Rastplatz die Radfahrer erwartet. Auf der Route Répcesmiske – Borsmonostor ist die Beschaffenheit der Straße ausgezeichnet, aber wegen der Geschwindigkeit der Autos ist es empfehlenswert aufzupassen. Wir kommen in Ólmod auf einem Feldweg mit guter Beschaffenheit an. Nach Ólmod können wir entlang der Grenze auf der Route Eurovelo13 Rad fahren, die ganze Route ist beschildert. Wir kommen auf einem angenehmen Forstweg durch den stillen Wald zu unserem Startpunkt in Kőszeg an.

Bewertung

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,7 / 10
Radfahrbarkeit	2 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-2
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-9
Wegweisungstafeln	3 / 5
ÖV-Anbindungen	3 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	19,7 / 35 (56%)

6.1.22. Szombathely – Szentpéterfa - Sárvár – Nemescsó – Szombathely

Allgemeine Daten

Route: Szombathely-Nárai-Pornóapáti-Szentpéterfa-Ják-Balogunyom-Meggyeskovácsi-Sárvár-Ölbő-Szeleste-Vát-Vasszilvág-Acsád-Salköveskút-Vasasszonyfa-Nemescsó-Lukácsháza-Szombathely

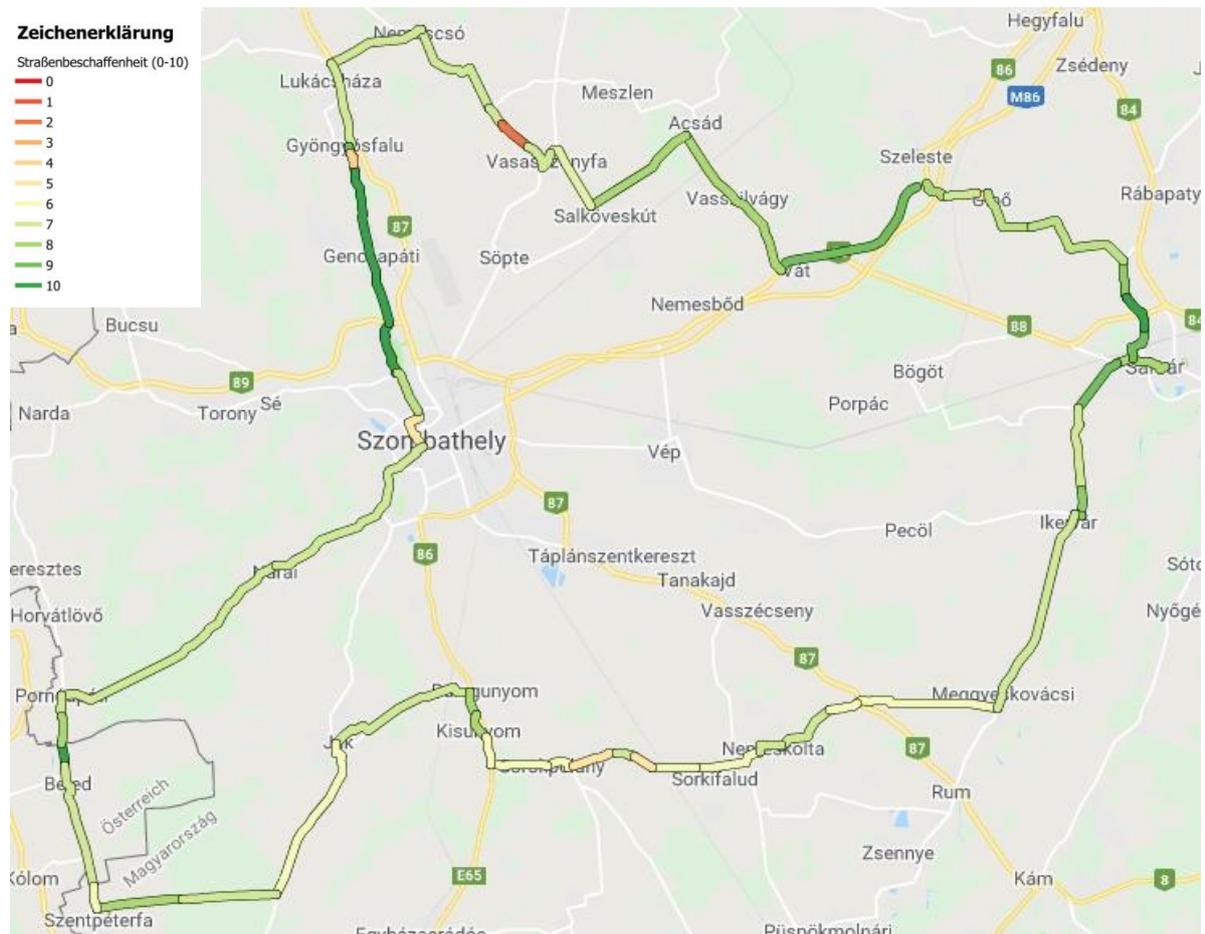
Länge: 130 km

Schwierigkeit: 3

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Leute mittleren Alters

Bewertung:
18,3/35 Punktzahl

52%





Beschreibung

Die Route Szombathely – Nárai – Pornóapáti ist eine vierrangige Strecke, aber gleichzeitig mit großem Verkehr und gefährlicher. Wir fahren in Richtung Süd gebogen bis Szentpéterfa auf Straßen mit ausgezeichneter und guter Beschaffenheit mit kleinem Verkehr, die Tafeln und die Markierungen helfen den Radfahrern bei Orientierungen. An der Abzweigung Monyókerék und Szentpéterfa ist eine Infotafel für Radfahrer zu finden. Von Szentpéterfa in Richtung Ost fahren wir weiter auf der Straße 8711, wo die Beschaffenheit der Straße zwischen mittelmäßig und gut liegt. Auf der Route Nagykölked – Ják – Balogunyom fahren wir auf einer öffentlichen Straße mit kleinem Verkehr. Von Balogunyom nach Sorokpolány können wir auf einer gepflasterten Straße, dann auf einem Feldweg mit mittelmäßiger Beschaffenheit fahren. Hier biegen wir nach links und auf der Straße 8704 mit schlechter Beschaffenheit fahren wir weiter. Bei Csempezkopács überqueren wir die Hauptstraße 87, es gibt keine Fahrradquerung. Bis Meggyeskovácsi führt eine schmale Straße mit schlechter Beschaffenheit.

In Sárvár fahren wir auf der Route Ikervári Straße – Soproni Straße – Industriegelände in Richtung Rábasömjén nach Osten. Bis Rábasömjén führt ein getrennter Fahrradweg mit ausgezeichneter Beschaffenheit. Im Dorf ist ein überdachter Rastplatz für Radfahrer zu finden. In Richtung Ölbő können wir auf einer öffentlichen Straße mit guter Beschaffenheit fahren, aber wegen der Geschwindigkeit der Autos sollen wir vorsichtig sein. Nach Ölbő biegen wir in Richtung Vát, die Beschaffenheit der Straße 86 ist ausgesprochen gut, seit der Übergabe der parallelen Autostraße ist der Verkehr auch klein. Vor Vát am Anbindung der Straße 88 und nah an der Agglomeration von Szombathely stieg die Größe des Verkehrs, aber die Route biegt auch in Richtung West, auf die Straße 8636 mit kleinerem Verkehr in Richtung Vasszilvág-Acsád.

Zwischen Vasasszonyfa und Kőszegpaty können wir auf einem Feldweg mit schlechter Beschaffenheit fahren, der wegen der Traktorspuren schwierig zu befahren ist. Diese Strecke von ein paar Kilometer kann auf dem Asphaltweg nach Kőszegpaty aus Richtung Ost zu umfahren. Zwischen Kőszegpaty und Lukácsháza gibt es kleinen Verkehr, dort können wir auf einem Asphaltweg mit verhältnismäßig guter Beschaffenheit Rad fahren. Auf der Route Lukácsháza – Gyöngyösfalu können wir auf den inneren Straßen der Siedlungen sicher Rad fahren, die Straßen haben gute Beschaffenheit, an einigen Stellen verschlechtert. Als Alternative der Route zwischen Kőszeg-Szombathely kann es zwischen Gyöngyösfalu und Szombathely-Olad durch Perénye auf einem Feldweg mit guter und mittelmäßiger Beschaffenheit Rad gefahren werden. Diese Route schließt bei der Dolgozók Straße an den Fahrradweg in Richtung Szombathely.

Bewertung, Netzvorschläge

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	7,3 / 10
Radfahrbarkeit	2 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-2
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-
<i>Typ der Route</i>	-9
Wegweisungstafeln	2 / 5
ÖV-Anbindungen	3 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	18,3 / 35 (52%)

Netzvorschläge

Zwischen Vasasszonyfa und Kőszegpaty können wir auf einem Feldweg mit schlechter Beschaffenheit Rad fahren, stattdessen schlagen wir vor, die Asphaltstraße aus Richtung Ost nach Kőszegpaty zu bestimmen.

6.1.23. Celldömölk – Szajki-tavak – Kám – Celldömölk

Allgemeine Daten

Route: Celldömölk-Mesteri-Gérce-Nyőgér-Vashosszúfalu-Bögöte-Szajki-tavak-Bérbaltavár-Vasvár-Kám-Sótony-Sárvár-Ostffyasszonyfa-Celldömölk

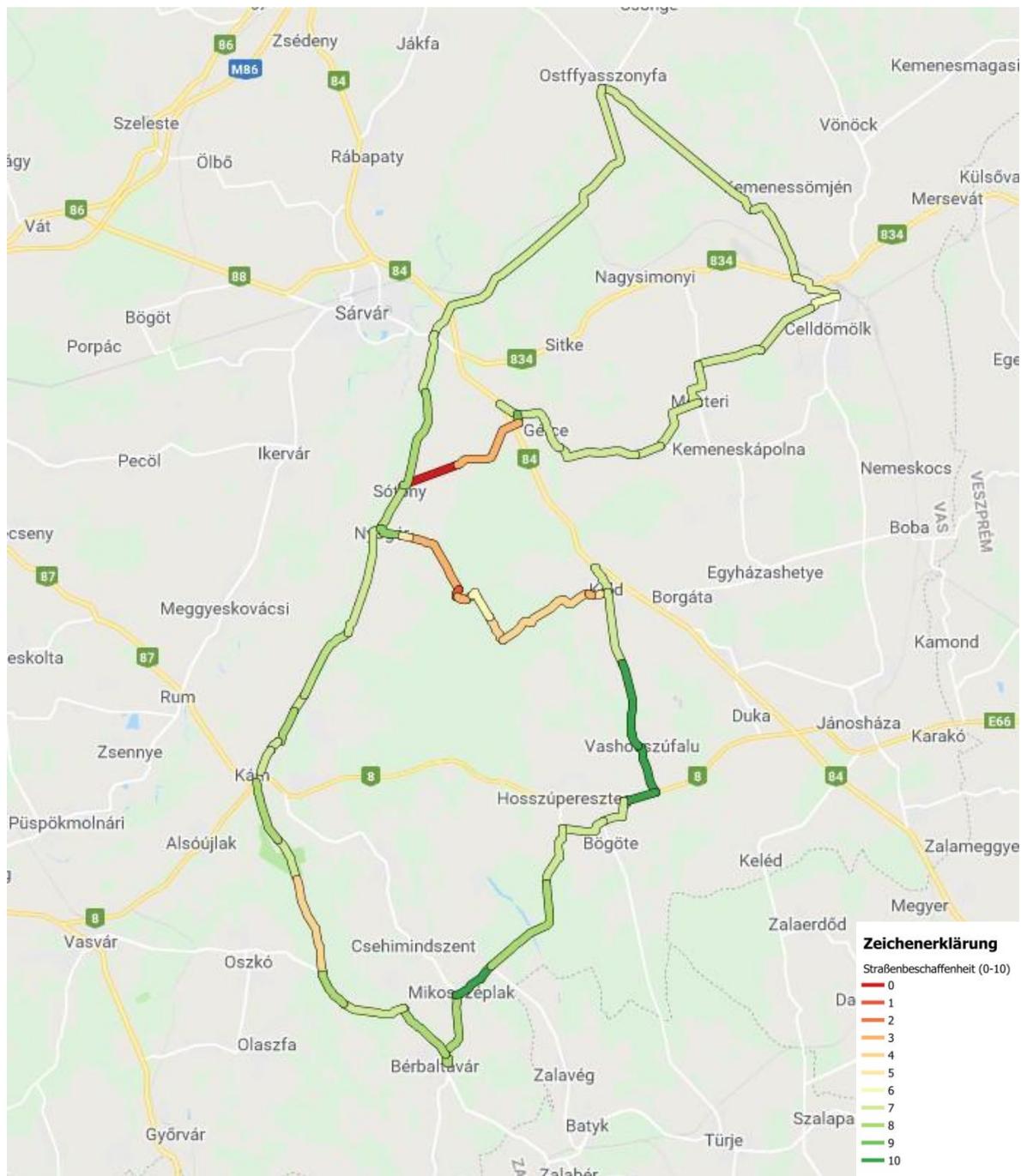
Länge: 116 km

Schwierigkeit: 3

Zielgruppe: junge Erwachsenen, Leute mittleren Alters

Bewertung:
25,8/35 Punktzahl

71%





Beschreibung

Wegen der Gliederung der Route wird die Route in Strecken beschrieben.

Sárvár – Kám – Vashosszúfalu – Káld: Von Sárvár nach Kám können wir auf einer Asphaltstraße fahren, dann von Kám nach der Hauptstraße führt eine Straße mit guter Beschaffenheit bis zum Eingang des Arboretums, wo es auch eine gut ausgebaute Möglichkeit zur Erholung gibt. In Richtung Süd von Jeli Arboretum bis zur Straße 7361 zwischen Vasvár-Bérbaltavár ist die Straße gut zu befahren, zuerst gepflastert, dann können wir auf einem breiten gestrampften Forstweg nach der Schranke Rad fahren, dessen Beschaffenheit die Fahrzeuge zum Holzeinschlag der Forstwirtschaft an einigen Strecken verschlechtern können. Von hier erreichen wir durch Mikosszéplak auf einem Weg mit guter Beschaffenheit die Abzweigung Richtung Szajki Seen, der auch ein gepflasterter Waldweg von ca. 200 m ist. Von hier führt durch Hosszúpereszteg und Bögöte weiter ein Asphaltweg mit guter Beschaffenheit auf die Hauptstraße 8, wo wir eine Strecke von ca. 1 km beim großen LKW-Verkehr befahren sollen. Von hier können wir Káld auf einer Nebenstraße mit guter Beschaffenheit erreichen.

Nyőgér – Káld: Nach Nyőgér wird der Belag der Straße am Ende aus Betonpflaster bis zum Major auf der rechten Seite der Straße, dann wird die Route zuerst stolprig, dann führt die Route auf einem Feldweg voll mit Schlamm und schwierig mit Rad zu befahren. Ca. 500 m von der Hauptstraße des Farkas Waldes Richtung Südost-Nordwest werden wir durch eine Sperre der Forstwirtschaft auf einen stolprigen Feldweg mit schlechter Beschaffenheit auf einen Umleitungsweg geleitet. Nach dem Umleitungsweg nach links biegen wir in Richtung Nordost auf den Feldweg, dann erreichen wir die gepflegte Umgebung des Hidegkúti Forstwirtschaftshauses, das als Zentrum des Farkas Waldes gilt und so erreichen wir die breite Forstlandesstraße mit guter Beschaffenheit. Von hier können wir auf einem Forstweg mit guter an einigen Stellen mit ausgezeichneter Beschaffenheit nach Káld Rad fahren.

Gérce – Sótöny: Nach der Querung der Straße 84 verläuft der Feldweg, an einigen Stellen voll mit Kieseln, an einigen Stellen voll mit Schlamm. Der Weg biegt in Richtung Südwest, diese Strecke ist nach Regen voll mit Pfuhl, die umfahren werden sollen, von einer Spur in die andere Spur. Die Wegbeschaffenheit wird in Richtung West dann ein bisschen besser, mit Kieseln, besser zu befahren, aber mit Pfuhl. Zwei Kilometer von Sótöny ist die gerade führende Straße mit einem Zaun gesperrt, von hier soll auf einer alternativen Route umfahren werden, die durch den Wald führt. Es soll aber überdacht werden, weil der alternative Weg auf bestimmten Strecken absolut nicht geeignet ist, mit Rad zu befahren.

Sárvár – Ostffyasszonyfa – Celldömök – Gérce: Die ganze Strecke kann auf einer Nebenstraße mit guter Beschaffenheit befahren werden.

Die mit den Netzvorschlügen modifizierte Route empfehlen wir für alle bestimmte Zielgruppen.

Bewertung, Netzvorschlüge

Kriterium	Erhaltene Punktzahl / Gesamtpunktzahl
Wegbeschaffenheit	6,8 / 10
Radfahrbarkeit	9 / 13
<i>Steigung/Gefälle mit mehr als 5%</i>	-
<i>Verkehrsumleitung, Barriere</i>	-2
<i>Typ der Route</i>	-2
Wegweisungstafeln	2 / 5
ÖV-Anbindungen	3 / 3
Touristisches Potential, Netzausbildung	4 / 4
<i>Rastplatz für Radfahrer</i>	1
<i>Fahrradservice</i>	1
<i>Touristischer Infopunkt</i>	1
<i>Anschluss an andere Routen</i>	1
Insgesamt:	25,8 / 35 (71%)

Netzvorschlüge

Wegen der Straßensperre zwischen Gérce und Sótöny schlagen wir vor, diese Strecke in der Route zu streichen.

6.2. Zusammenfassung, Evaluierung der Ergebnisse

Wenn wir die Endergebnisse der Punktvergabe in die Tabelle 4 betrachten, zeigen die 23 vorgeschlagenen Routen zum Landes- und Tourenradfahren im Komitat ein abwechslungsreiches Bild: die Route 17 (Sárvár – Mikosszéplak – Hosszúperesztég – Sárvár) am Ende in der Liste hat 15,6 Punkte von den maximalen 35 Punkten, während die Route 7 (Szombathely – Lukácsháza – Bozsok – Szombathely) an der ersten Stelle in der Liste 29,2 Punkte erhalten.

Tabelle 4: Zusammenfassende Tabelle der Bewertung der Routen (Quelle: eigene)

Route	Länge (km)	Wegbeschaffenheit	Radfahrbarkeit	Wegweisungstafeln	ÖV-Anbindungen	Touristisches Potential, Netzausbildung	Insgesamt:
7	42	8,2	11	3	3	4	29,2 / 35 (83%)
23	112	6,8	9	2	3	4	25,8 / 35 (71%)
9	37	6,7	11	2	2	4	25,7 / 35 (73%)
15	59	7,6	9	3	2	4	25,6 / 35 (73%)
4	34	7,6	11	2	1	3	24,6 / 35 (70%)
3	35	7,2	11	1	2	3	24,2 / 35 (69%)
2	177	7,9	4	3	3	4	23,9 / 35 (68%)
8	22	8,4	11	2	0	2	23,4 / 35 (67%)
5	40	7,6	9	2	1	3	22,6 / 35 (65%)
11	39	6,3	9	2	1	4	22,3 / 35 (64%)
10	18	7,2	11	0	1	3	22,2 / 35 (63%)
6	52	7,2	4	3	3	4	21,2 / 35 (61%)
1	145	6,6	2	3	3	4	20,6 / 35 (59%)
12	29	7	11	1	0	1	20 / 35 (57%)
14	33	7	4	3	2	4	20 / 35 (57%)
18	74	6	7	2	1	4	20 / 35 (57%)
21	121	7,7	2	3	3	4	19,7 / 35 (56%)
19	63	7,4	2	3	3	4	19,4 / 35 (55%)
13	59	7,4	4	2	1	4	18,4 / 35 (52%)
22	127	7,3	2	2	3	4	18,3 / 35 (52%)
16	43	8,6	2	4	1	4	17,6 / 35 (50%)
20	136	6,9	0	3	3	4	16,9 / 35 (48%)
17	65	7,6	2	1	1	4	15,6 / 35 (46%)

Bei den Ergebnissen lohnt es sich nach den Hauptbewertungskriterien sowie bei den Routen, die die beste und die schlechteste Bewertung erhalten haben, gesondert die Konsequenzen zu ziehen. Während der Punktvergabe gab es bei einem der wichtigsten Kriterien bezüglich der *Wegbeschaffenheit* außer 3 Routen in jedem Fall eine Strecke, der die beste Bewertung von 10 vergeben wurde. Die Wegbeschaffenheit der bestimmten Routen ist insgesamt nach Länge gewichtet durchschnittlich 6,98 Punkte (wir weisen darauf hin, dass die Punktvergabe für die ungepflasterten Strecken maximal 4 ist). Es kann festgestellt werden, dass es im Komitat insgesamt auf Straßen mit verhältnismäßig guter Beschaffenheit Rad gefahren werden kann, aber damit die Routen wirklich anziehend werden, sind weitere Entwicklungen benötigt.

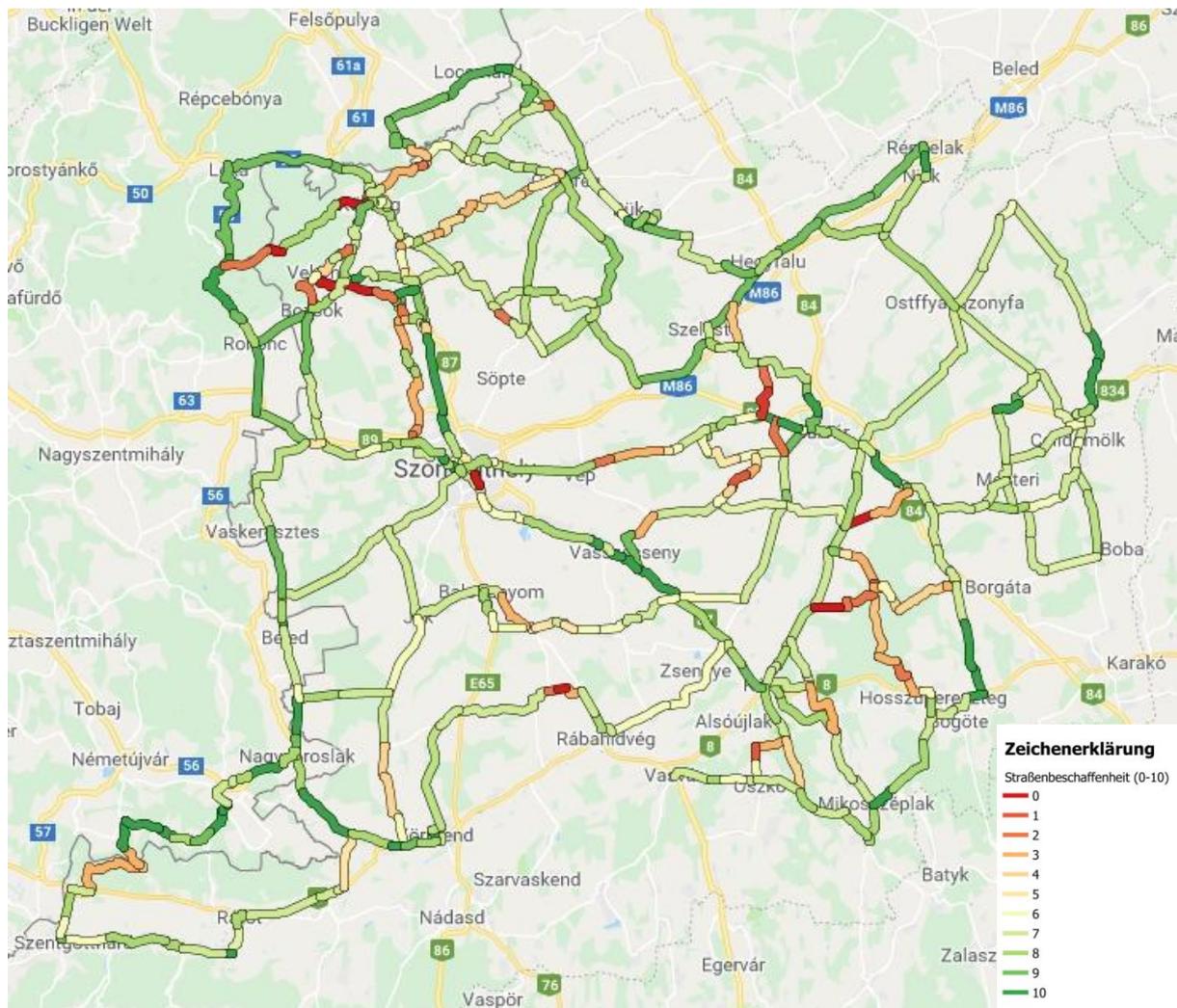


Abbildung 3: Die Wegbeschaffenheit der erhobenen Fahrradrouten (Quelle: eigene)

Bei der *Radfahrbarkeit* mit dem größten Gewicht bedeutet die die erst-, zweit- und drittrangige Hauptstraßen betroffene Führung (und damit im Zusammenhang der Fahrzeugverkehr) bei 10 Routen Probleme. Es ist vorgeschlagen, die Führung dieser Routen zu überprüfen und nach den Netzvorschlägen zu modifizieren. Bei drei Routen wurde die Bewertungsarbeit des Personals durch unbefahrene Barriere verhindert, was eindeutig zeigt, dass die Modifizierung der Route (oder die Überprüfung der Beschränkung, der Klärung der Eigentumsverhältnisse) benötigt sind.

Bezüglich der Wegweisungstafeln wurde keiner Route weder die maximale Punktzahl noch 0 Punkt vergeben. Es ist dessen zu danken, dass es auf den Routen – nach Strecken – nur früher Infotafeln über sonstige thematische Routen zu finden sind.

Die ÖV-Anbindungen sind grundsätzlich gut, mindestens an einem Punkt berührt die Mehrheit der Routen eine den Fahrradtransport gesicherte Bahnverkehrsmöglichkeit. Insgesamt sind zwei Routen ausschließlich mit irgendeiner individuellen Verkehrsmöglichkeit zu erreichen.

Bezüglich des touristischen Potentials wurden 17 Routen von 23 die maximale Punktzahl vergeben, was das Vorhandensein der gebundenen Grundinfrastruktur gut bestätigt.

Die höchste Punktzahl wurde der Route 7 (Szombathely – Lukácsháza – Bozsok – Szombathely, 83% der Gesamtpunktzahl) vergeben, wozu vor allem die gute durchschnittliche Wegbeschaffenheit, das

Gelände ohne das Radfahren bedeutend erschwerende Steigung und die Route auf Nebenstraßen mit kleinem Verkehr beigetragen haben.

Die niedrigste Punktzahl wurde der Route 17 (Sárvár – Mikosszéplak – Hosszúpereszteg – Sárvár, 46%) und der Route 20 (Szentgotthárd – Rum – Ják – Körmend – Szentgotthárd, 48%) vergeben. Bei der Route 17 ist bloss eine überdurchschnittliche Wegbeschaffenheit charakteristisch aber wegen der Strecken auf den verkehrsreichen Hauptstraßen 8 und 84, wegen der größeren Steigungen, sowie wegen Mangel der Beschilderung, beziehungsweise wegen der beschränkten ÖV-Anbindungen wurde die Gesamtpunktzahl niedrig. Die Route 20 verfügt insgesamt über durchschnittliche Punktzahl bezüglich der Wegbeschaffenheit, die Beschilderung und die ÖV-Anbindungen sind ausgezeichnet, aber wegen der bedeutenden Niveauunterschiede, der Führung der erst- und zweitrangigen Hauptstraßen, sowie des in der Region Sorokpolány völlig unbefahrenen Feldweges wurde die Bewertung schlecht. Diese letzte benötigt eine bedeutende Routenmodifizierung. Mit den alternativen Routen würde die Punktzahl der Bewertung bezüglich der zwei Routen bedeutend besser.

Aufgrund der Mängel sind die umfassenden Vorschläge zur Netzausbildung im folgenden Kapitel (Kapitel 7) zu lesen.

6.3. Die SWOT-Analyse des touristischen Radwegnetzes des Komitats Vas

Stärken	Möglichkeiten
<ul style="list-style-type: none"> • touristisches Radwegnetz mit grundsätzlich guter Wegbeschaffenheit • abwechslungsreiche naturgeographische Gegebenheiten • anziehende Zielpunkte aus der Perspektive des Tourismuspotential • hervorgehobene Destination aus der Perspektive des Tourismuspotential • gute Erreichbarkeit der Bahn und öffentlichen Straße im Komitat • Möglichkeit zum Fahrradtransport per Bahn an mehrere Stellen im Komitat • guten Verbindungen in Richtung Österreich • stetig erweiternde Infrastruktur für Radfahren • starkes fachpolitisches Engagement für Entwicklung der aktiven Mobilität und den Tourismus • Vorhandensein der den aktiven Tourismus belebenden Routen (z. B. Mária Weg, Eurovelo, Blaue Landestour) 	<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung in Órség: Erhöhung der Anziehungskraft des touristischen Radwegnetzes • Bestimmen der alternativen Routen nach Zielgruppen in die meiste Destination • Bestimmen neuer grenzüberschreitender Routen • Benutzung von den vorhandenen landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Wege für Radfahren • Verbreitung der Benutzung von Pedelec erweitert den Kreis der Teilnehmer am Fahrradtourismus (z. B. Senioren), weiterhin die Zahl der für alle erreichbaren Destinationen • Kooperation zwischen den für die Entwicklung des Tourismus engagierten Dienstleistern
Schwächen	Gefahren
<ul style="list-style-type: none"> • Betriebsmangel wegen der Unklarheit der Eigentumsverhältnisse • Mangel der konsequenterer Beschilderung • die zum Radfahren geeignete Infrastruktur der öffentlichen Straße bedient nur einige Relationen nur mit bedeutendem Umweg • wenige Rastplätze • landwirtschaftliche Routen mit schlechter Beschaffenheit aus der Perspektive des Radfahrens • niedrige Zahl von Fahrradservice • niedrige Zahl der Online-Applikationen zur Fahrradtourplanung (landesweit) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ende der Kooperation zwischen den Betroffenen nach dem Ende des Projektes Veloregio, Ausbleiben der erwarteten Ergebnisse • Ende der Quellen für die Radfahreninfrastrukturentwicklung • die markierten Fahrradrouen führen an einigen Stellen auf öffentlichen Straßen mit großem Verkehr • Wirkung der an der Grenze naheliegenden österreichischen touristischen Destinationskonkurrenten

7. Netzvorschläge

7.1. Das Kriteriumssystem der Netzausbildung

Wie es früher dargestellt wurde, wurde die Bewertung der bestimmten Fahrradrouten aufgrund der früher dargestellten Methode mit Befahrung vor Ort durchgeführt und aufgrund dieser wurden die Punktzahlen vergeben. Bei jeder Bewertung haben wir außer der bestimmten objektiven Kriterien (Wegbeschaffenheit, Radfahrbarkeit) auch den von Gutachtern beobachteten Fahrzeugverkehr berücksichtigt, um die Netzvorschläge zu machen, die aber ein subjektiver Faktor ist (deshalb wird bei der Bewertung nicht berücksichtigt), gleichzeitig hat die Radfahrbarkeit aus der Perspektive des Sicherheitsgefühls eine Bedeutung. Wenn eines der objektiven Kriterien der Bewertung und/oder das „subjektive“ Verkehrsgefühl den Fahrradverkehr unmöglich machen, schlugen wir alternative Route vor, die bei der Beschreibung der einzelnen Routen am Ende der Tabelle auch angegeben haben. So haben wir bei mehr als die Hälfte von den 23 Routen, bei 14 Routen Modifizierungsmöglichkeiten angegeben. Da die Erhebung und die Bewertung der alternativen Routen nicht die Aufgabe der vorliegenden Arbeit bildeten, deshalb können diese Netzvorschläge wegen (teilweise) Mangel an Befahrung und Erhebung nur nach weiteren Untersuchungen adaptiert werden.

Von den bestimmten Routen abweichende Netzvorschläge haben wir in den folgenden Fällen angegeben:

- *wenn die Route durch Berühren einer erst- oder zweitrangiger Hauptstraße bestimmt wurde und wenn es keine getrennte Fahrradinfrastruktur von der öffentlichen Straße gibt*
Ein Grund dessen ist, dass der Verwalter der öffentlichen Straße das Bestimmen einer Fahrradrouten nicht genehmigt, das Einfahren ist im Allgemeinen nur durch Zielverkehr ermöglicht. Andererseits ist es in den meisten Fällen auch für die Landesradfahrer mit Erfahrungen wegen der engen Spurenbreite sowie der Geschwindigkeit und der Zusammensetzung (LKW) des Verkehrs auf der öffentlichen Straße lebensgefährlich.
- *wenn der Belag der gegebenen Strecke, die Wegbeschaffenheit das Radfahren nicht ermöglicht*
Dies ist in den Fällen vorgekommen, wo die Wegbeschaffenheit besonders schlecht war und auf einer parallelen Route oder mit einem Umweg auf einer Straße mit viel besserer Beschaffenheit Rad gefahren werden kann.
Außerdem war es eine relevante Frage bei den Waldwegen oder bei den landwirtschaftlichen wegen an Ackerfeldern (Müll, der auf einer längeren Strecke das Vorankommen verhindert, der Feldweg mit Gebüsch überwuchert, wo es nur durch das Ackerfeld befahren werden kann).
- *auf den Landkarten nicht markierte Barrieren, juristische Probleme*
Barriere (z. B. Zaun, Schranke), die nur mit einem großen Umweg, auf einer mit Fahrrad fast nichts befahrenen Route umfahren werden kann. In diesem Fall wird das Bestimmen der Route juristisch und physikalisch verhindert.
- *angenehmere zum Radfahren besser geeignete alternative Route steht zur Verfügung*
In einigen Fällen haben wir von der bestimmten Route ein bisschen abweichend, mit einem

minimalen Umweg einfacher mit Fahrrad befahrende oder sicherere, angenehmere alternative Route vorgeschlagen.

7.2. Maßnahmenplan

In den vorhin genannten Fällen schlagen wir also vor, alternative Routen zu bestimmen, die bei der Beschreibung der Routen nach den folgenden Kriterien bestimmt wurden:

- **Statt erst- und zweitrangiger Hauptstraßen** wurden in den meisten Fällen die parallel verlaufenden durch Dörfer verlaufenden niedrigrangigeren Straßen bestimmt. In einigen Fällen können auch parallel verlaufenden Forstwege in das Netz einbezogen werden. Ausnahme ist die Hauptstraße 86 in der Region Szeleste – Hegyfalú, wo mit dem Ausbau der Autostraße M86 der Verkehr der Hauptstraße 86 bedeutend gesunken ist (z. B. in Österreich statt der Straße 56 EV13, statt der Strecke Csákánydoroszló der Hauptstraße 8 in den Dörfern).
- **Bei der schlechten Wegbeschaffenheit und physikalischen Barrieren** haben wir auch Vorschläge für Bestimmen von alternativen Routen gemacht (z. B. Route 20 Region Sorokpolány – Rum).
- **Bei Zaun, Sperren sind juristische Probleme.** Hier kann neben dem Bestimmen der alternativen Route der Eigentümer auf dem Gebiet das Bestimmen der Fahrradrouten erlauben. Es soll natürlich rechtlich geklärt werden, es soll eine Verhandlung mit dem Eigentümer des Gebietes angeregt werden.
- Bei einigen Routen haben wir im Fall **von einer angenehmeren, besser mit Fahrrad befahrenen alternativen Route** Netzvorschlüsse für die Modifizierung der Route gemacht.

Aufgrund der Erhebung schlagen wir vor, dass **das durch die im Projekt bestimmten Routen nicht berührte Kerngebiet des Komitats Vas (Őrség, die mit Zentrum von Óriszentpéter auch heutzutage anziehende einige Routen) auch in das touristische Fahrradnetz des Komitats einbezogen werden sollen.** Dies könnte als selbstständige Route oder an die Routen 19, 20 angeschlossen eines der wichtigsten touristischen Zielpunkte werden, die für alle Zielgruppen zu empfehlen ist.

Außer der Netzbildung von Őrség ist auch wichtig, **die touristischen Fahrradverbindungen zwischen den größeren Siedlungen mit besonderen touristischen Destinationen zu schaffen.** Dafür ist ein Beispiel die Route zwischen der beliebten Sárvér und dem Komitatssitz Szombathely; hier schlagen wir vor mit Ausbau des Fahrradweges neben der verkehrsreichen Nebenstraße Szombathely – Vép sowie mit Bestimmen des Feldweges zwischen Vép – Porpác die Fahrradverbindung zwischen den zwei Städten sicherer zu machen. Ein ähnliches Beispiel ist die Verbindung zwischen Szombathely und Körmeny; in diesem Fall ist die Verlängerung der bis zum Petőfitelep erbauten Fahrradweges bis Balogunyom neben der Hauptstraße 86. Diese kann die Version der auf der öffentlichen Straße bestimmten Route nach Ják.

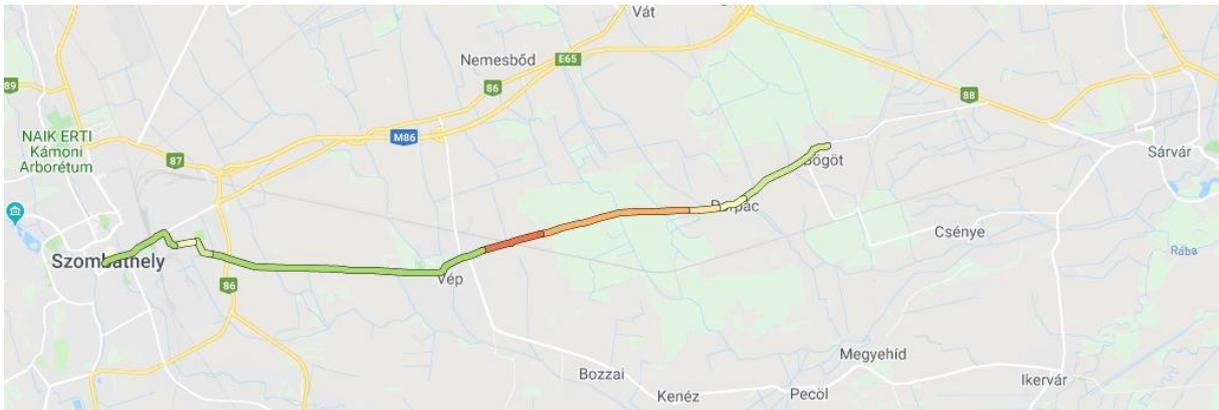


Abbildung 4: Die bei der Erhebung befahrene ursprünglich nicht bestimmte Route Szombathely – Vép – Porpác – Bögöt (Quelle: eigene)

Wir schlagen weiterhin vor, neben der Nebenstraße nach Söptér einen Radweg auszubauen, da es hier ein bedeutender regionaler Verkehr in Richtung Csepreg und Sopron abgewickelt wird. So können von Szombathely in Söptér, Salköveskút und Acsád mit Fahrrad Bükfürdő einfach zu erreichen.

Es **wäre aus der Perspektive des regionalen touristischen Radverkehrs wichtig, die Trennwirkung der Hauptstraße 8** im östlichen Teil des Komitats **zu mildern**, deshalb schlagen wir vor, Radwege zwischen Rum und der Straße 7359 sowie auf kürzeren Strecken von 1-2 km der Straßen 7355 und 8437 auszubauen.

Darüber hinaus **schlagen wir vor, die Dämme der nicht mehr funktionierenden Bahnlinien als Fahrradrouten dort zu bestimmen**, wo es relevant ist und die Bahngleise schon entfernt worden sind. Das Bestimmen dieser Dämme ist von Bedeutung, weil die früheren Bahnlinien typisch in der Nähe der Siedlungen verlaufen, aber sie führen nicht durch diese und die Niveauunterschiede sind auch nicht von Bedeutung. Ein Beispiel in den Netzvorschlügen für so eine alternative Route: zwischen Hosszúpereszteg und Vashosszúfalu am Damm der ehemaligen Bahnlinie Sárvár – Zalabér-Batyk kann eine Route geführt werden, ersetzt die Strecke auf der verkehrsreichen Hauptstraße 8.

Es ist noch ein wichtiger Faktor, dass **die Verbreitung der Benutzung von Pedelek und E-Bike** die Zahl der Teilnehmer am Fahrradtourismus erweitert, weiterhin den Kreis der von allen erreichbaren touristischen Destinationen. Damit im Zusammenhang schlagen wir vor:

- Netzanschluss der schon vorhandenen und im Weiteren zu bauenden Tankpunkten;
- Erweiterung der Verleihmöglichkeiten von Pedekes und E-Bikes;
- Registriren und Bekanntmachen von Pedelek- und E-Bike-Service.

Wir schlagen weiterhin vor, die durch die größeren Siedlungen führenden Strecken mit Kooperation der örtlichen Radfahrer zu überprüfen.

7.3. Sonstige Vorschläge zur grenzüberschreitende Entwicklung

An der österreichisch-ungarischen Grenze ist die Mehrheit von den Grenzübergängen durch die bestimmten Routen betroffen. Darüber hinaus schlagen wir bezüglich der folgenden Grenzübergänge

vor, zu überdenken, dass die Zahl der mit den österreichischen Nachbarrouten und Gebieten verbundenen Routen mit der jetzt bestimmten Netzerweiterung und dem Einbezug neuer Stellen steigt:

- Szentgotthárd – Nagyfalva (Mogersdorf): von der ungarischen Seite führt ein Fahrradweg zur Grenze, von dort kann Nagyfalva auf der Straße L116 erreicht werden;
- Nemesmedves – Zsámánd (Reinersdorf): die Grenze kann von beiden Fahrtrichtungen auf asphaltierter Nebenstraße erreicht werden, durch die Grenze führt ein Feldweg;
- Kemestaródfa – Lovászd (Luising): die Grenze kann von beiden Fahrtrichtungen auf asphaltierter Nebenstraße erreicht werden;
- Pinkaminszent – Strém (Strem): die Grenze kann von beiden Fahrtrichtungen auf asphaltierter Nebenstraße erreicht werden.

Darüber hinaus schlagen wir vor, zwei weitere Routen wie folgt zu modifizieren:

- Wir schlagen vor, nach Rábafüzes in der Umgebung Sankt Stephan Kirche statt der bestimmten Route der Radroute Eurovelo13 zu folgen, die die Grenze bei der Kirche übertritt;
- Es wäre zweckmäßig den Grenzübertritt Kőszeg–Rőtfalva (Rattersdorf) auf die in der Beschreibung der Route 14 angegebene Weise in der Nähe des Gyöngyös Baches zu gestalten.

8. Informationen über Beschilderung und Vorschläge

Das Ziel des Kapitels über Beschilderung ist es, Vorschläge zum Anlegen von mindestens 120 Wegweisungstafeln für Radfahrer bezüglich der im Rahmen des Projektes VELOREGIO von dem Auftraggeber an das KTI übergebenen Fahrradroutes im Komitat Vas zu machen. Daneben hat der Auftraggeber 20 Orte bestimmt, wo touristische Infotafeln für Radfahrer angelegt werden. Bezüglich der bestimmten Orte werden im Weiteren die Eigentumsverhältnisse, die bei der künftigen Genehmigungsverfahren wichtig sein können, sowie das Gutachten der Ortauswahl dargestellt. Im Kapitel 8.3. ist außer der Darstellung des Kriteriums der Beschilderung auch über den Vorschlag zum Anlegen der Einrichtung von einem Fahrradverkehrsrechner zu lesen.

8.1. Wegweisungstafeln

8.1.1. Das Kriteriumssystem der Beschilderung

Die grundsätzliche Funktion der mindestens 120 anzulegenden Tafeln ist die Orientierungshilfe, dementsprechend sollen sie die folgenden Bedingungen erfüllen:

- auf ihnen sollen der Name und die Entfernung der nächstliegenden Stadt (z. B. Szombathely, Sárvár, Kőszeg) und die nächstliegende Siedlung mit dem angemessenen Orientierungspfeil angegeben werden;
- die Tafeln sollen in jeder Kreuzung angelegt werden, wo die bestimmte Route Richtung wechselt, zum Beispiel nach rechts oder nach links biegt;
- in jeder Kreuzung ist die Orientierungshilfe notwendig, die Möglichkeit zum Verirren besteht;
- die Tafeln sollen so angelegt werden, dass sie von beiden Fahrtrichtungen zu sehen sind, so ist es notwendig, pro Kreuzung zwei Tafeln (pro Fahrtrichtung je eine) anzulegen.

Im Kapitel 8.1.3. über die Koordinaten der Tafeln gehören zu jeder Koordinate zwei Tafeln mit einander folgenden Nummer. Außer der Orientierungshilfe schlagen wir vor, in der Umgebung der beschilderten Routen Wegweisungstafeln über die Sehenswürdigkeiten in einer Umgebung von einigen Kilometer anzulegen, sowie auch die Beschilderung der Grenzübergänge.

8.1.2. Die markierten Routen für Beschilderung

Der Auftraggeber hat den Auftrag gegeben, bezüglich der folgenden touristischen Fahrradroutes die Orte der Wegweisungstafeln zu überprüfen: Szombathely – Körmend – Szentgotthárd; Körmend – Sárvár – Szombathely; Szombathely – Bük – Kőszeg – Szombathely. Dementsprechend beziehen sich die vorgeschlagenen GPS-Koordinaten der Tafeln auf die folgenden konkreten Routen:

- Szombathely – (Straße 8713) – Nári – (Straße 8715) – Ják – (Straße 8707) – (Geh- und Radweg parallel mit Hauptstraße 8) – (Straße 8708) – Pinkaszentkirály – (Straße 7452) –

Csákánydoroszló – (Straße 74171) – Rátót - (Radweg parallel mit Hauptstraße 8) – Vasszentmihály – (Straße 454) – Szentgotthárd.

- Szombathely – (Straße 8721, dann Hauptstraße 87) – Kőszegfalva – (Feldweg) – Csepreg – (Radweg parallel mit Straßen 8624 und 8614) – Bük – (Radweg parallel mit Straße 8614) – Bő – (Straße 8632) - Répceszentgyörgy – (Feldweg, Straße 86115) – Szeleste – (Straße 8446) – Sárvár – (Straße 8701) – Ikervár – (Straße 8443) – Kenéz – (Feldweg) – Vasszécseny – (Radweg parallel mit Hauptstraße 87) – Szombathely.

Beide Relationen wurden aufgrund der bestimmten 23 Routen bestimmt, ausgenommen die Strecke auf dem Feldweg zwischen Kőszegfalva und Csepreg. In diesem Fall bedeutet dieser Feldweg mit guter Beschaffenheit und gut mit Fahrrad zu befahren, die kürzeste Straße zwischen den zwei Siedlungen, was auch beim Netzvorschlag bei Route 9 angegeben wird.

Zwischen Körmend und Sárvár wurde keine Strecke zur Beschilderung bestimmt, weil es mit Fahrrad mit einem verhältnismäßig nur großen Umweg von einer Stadt in die andere zu fahren ist, da auf der kürzesten Route zwischen Körmend und Kám (auf der Hauptstraße 86) das Fahrradfahren verboten ist. Deshalb kann die Strecke zwischen Körmend und Kám der Hauptstraße 86 in Richtung Nord auf der Route Egyházsrádóc – Sorokpolány - Csempeszkopács útvonalon, in Richtung Süd auf der Route Hegyhátsál – Vasvár – Csehi – Szemenye – Kám umfahren werden.

8.1.3. Die vorgeschlagenen GPS-Koordinaten der Wegweisungstafeln

Tafel Nr.	x_Koord	y_Koord
1	16.555679098306197	47.19416450660662
2	16.555679098306197	47.19416450660662
3	16.581085695865596	47.142527376137735
4	16.581085695865596	47.142527376137735
5	16.555979283669416	47.09865867900786
6	16.555979283669416	47.09865867900786
7	16.569802504765725	47.00762799241247
8	16.569802504765725	47.00762799241247
9	16.525446793619963	47.01475617025644
10	16.525446793619963	47.01475617025644
11	16.575963068795186	47.3409734588934
12	16.575963068795186	47.3409734588934
13	16.571388040937254	47.34195576709617
14	16.571388040937254	47.34195576709617
15	16.57451293091722	47.36452605614028
16	16.57451293091722	47.36452605614028
17	16.576905842096693	47.36318379373222
18	16.576905842096693	47.36318379373222
19	16.70615791580479	47.40323676054389
20	16.70615791580479	47.40323676054389
21	16.707804766061543	47.401718311252544
22	16.707804766061543	47.401718311252544

Tafel Nr.	x_Koord	y_Koord
23	16.72408518628844	47.40830542072421
24	16.72408518628844	47.40830542072421
25	16.769650385552847	47.374210401569265
26	16.769650385552847	47.374210401569265
27	16.810065223529786	47.356936805421334
28	16.810065223529786	47.356936805421334
29	16.831359899704772	47.31248597436232
30	16.831359899704772	47.31248597436232
31	16.832599592948792	47.30524210736704
32	16.832599592948792	47.30524210736704
33	16.858761391683334	47.30233640139314
34	16.858761391683334	47.30233640139314
35	16.920027603251775	47.254334608691586
36	16.920027603251775	47.254334608691586
37	16.913350184520638	47.25335018671281
38	16.913350184520638	47.25335018671281
39	16.897146239262074	47.24029066563977
40	16.897146239262074	47.24029066563977
41	16.898412638973905	47.208921586747394
42	16.898412638973905	47.208921586747394
43	16.89546396503392	47.20922806970556
44	16.89546396503392	47.20922806970556
45	16.839855267934716	47.209991711414105
46	16.839855267934716	47.209991711414105
47	16.770926428456995	47.170796237986075
48	16.770926428456995	47.170796237986075
49	16.37478414334788	46.94741371984805
50	16.37478414334788	46.94741371984805
51	16.314761998353354	46.95305683148416
52	16.314761998353354	46.95305683148416
53	16.61480321653634	47.227532612773025
54	16.61480321653634	47.227532612773025
55	16.61543892376806	47.22685387197525
56	16.61543892376806	47.22685387197525
57	16.608709593611252	47.223490956228765
58	16.608709593611252	47.223490956228765
59	16.553283293523638	47.066285490939876
60	16.553283293523638	47.066285490939876
61	16.55870692231072	47.0078634015717
62	16.55870692231072	47.0078634015717
63	16.51764753568678	46.9828586838797
64	16.51764753568678	46.9828586838797
65	16.440461237124694	46.9670037886568
66	16.440461237124694	46.9670037886568
67	16.440525000274377	46.966437908925535
68	16.440525000274377	46.966437908925535

Tafel Nr.	x_Koord	y_Koord
69	16.43058313860799	46.9666370412128
70	16.43058313860799	46.9666370412128
71	16.43052949242809	46.96546615502559
72	16.43052949242809	46.96546615502559
73	16.425052567327484	46.964992669176965
74	16.425052567327484	46.964992669176965
75	16.422130949721694	46.94325838588214
76	16.422130949721694	46.94325838588214
77	16.607445691540345	47.250426965538296
78	16.607445691540345	47.250426965538296
79	16.603553311322965	47.264572141457656
80	16.603553311322965	47.264572141457656
81	16.566630744903335	47.36175153546886
82	16.566630744903335	47.36175153546886
83	16.606782412887373	47.37110010148301
84	16.606782412887373	47.37110010148301
85	16.60330560591502	47.3745010263227
86	16.60330560591502	47.3745010263227
87	16.61816820229428	47.37835278316191
88	16.61816820229428	47.37835278316191
89	16.619751600391783	47.380328741067885
90	16.619751600391783	47.380328741067885
91	16.619977016391516	47.380564376081765
92	16.619977016391516	47.380564376081765
93	16.62085643471913	47.381820440156325
94	16.62085643471913	47.381820440156325
95	16.622731951815524	47.381433837795015
96	16.622731951815524	47.381433837795015
97	16.624675809480156	47.382459179562915
98	16.624675809480156	47.382459179562915
99	16.627020614028115	47.38666842210494
100	16.627020614028115	47.38666842210494
101	16.636524734521284	47.38447790863511
102	16.636524734521284	47.38447790863511
103	16.63936821529758	47.389323091652614
104	16.63936821529758	47.389323091652614
105	16.64212656191889	47.38865647955694
106	16.64212656191889	47.38865647955694
107	16.643095225331574	47.390033786913506
108	16.643095225331574	47.390033786913506
109	16.64522777602738	47.389249969577065
110	16.64522777602738	47.389249969577065
111	16.649899776757003	47.39073841782366
112	16.649899776757003	47.39073841782366
113	16.655656478343396	47.38655518201672
114	16.655656478343396	47.38655518201672

Tafel Nr.	x_Koord	y_Koord
115	16.7054905140041	47.403350168217905
116	16.7054905140041	47.403350168217905
117	16.810006334029865	47.367831907205435
118	16.810006334029865	47.367831907205435
119	16.81522348333132	47.367463206341085
120	16.81522348333132	47.367463206341085
121	16.809153213992623	47.358735607012385
122	16.809153213992623	47.358735607012385
123	16.825482090708157	47.32762177022971
124	16.825482090708157	47.32762177022971
125	16.82446887764097	47.3264826052619
126	16.82446887764097	47.3264826052619
127	16.916521757183556	47.2829147932395
128	16.916521757183556	47.2829147932395
129	16.924032222368457	47.267347138323274
130	16.924032222368457	47.267347138323274
131	16.783683086534474	47.20293533634796
132	16.783683086534474	47.20293533634796
133	16.76029714232072	47.18962292018554
134	16.76029714232072	47.18962292018554
135	16.634047447094776	47.221035907309904
136	16.634047447094776	47.221035907309904

8.2. Infotafeln

Der Auftraggeber hat nach dem Genannten vorher den Ort der Aufstellung von 20 Touristeninfotafeln für Fahrrad bestimmt. In der folgenden Tabelle sind die Vermögensverhältnisse der jeweiligen Siedlungen, die GPS-Koordinaten und die Vorschläge der Gutachter zu finden.

Ort der Infotafeln	Vermögensverwalter der Siedlung	GPS Koordinaten	Gutachter ist mit dem Vorschlag einverstanden (Ja / Nein)
1. Szentgotthárd, Kreisverkehr	Kommunalverwaltung der Siedlung	46.952561, 16.273648	Ja
2. Rábafüzes	Kommunalverwaltung der Siedlung	46.952561, 16.273648	Ja
3. Sankt Imre Kirche	Kommunalverwaltung der Siedlung	46.996142, 16.341962	Ja
4. Pinkaminszent	Kommunalverwaltung der Siedlung	47.038939, 16.482861	Ja
5. Körmend	Kommunalverwaltung der Siedlung	47.016003, 16.599494	Ja
6. Szombathely Bahnhof	MÁV Zrt.	47.016003, 16.599494	Ja

Ort der Infotafeln	Vermögensverwalter der Siedlung	GPS Koordinaten	Gutachter ist mit dem Vorschlag einverstanden (Ja / Nein)
7. Kőszeg, Hauptplatz	Kommunalverwaltung der Siedlung	47.016003, 16.599494	Ja
8. Csepreg, Széchenyi Platz	Kommunalverwaltung der Siedlung	47.401808, 16.707683	Ja
9. Bükfűrdő, Autobusbahnhof	Verkehrszentrum von Nordwest-Ungarn	47.379293, 16.787831	Ja
10. Vasvár, Kirche	Kommunalverwaltung der Siedlung	47.049465, 16.799261	Ja
11. Sárvár, Burg	Kommunalverwaltung der Siedlung	47.253156, 16.936579	Ja
12. Celldömök, Bahnhof	MÁV Zrt.	47.260902, 17.152222	Ja
13. Ság-Berg, Kemenes Vulkanpark	Kommunalverwaltung von Celldömök	47.233055, 17.127374	Ja
14. Zsira, EuroVelo 13-Lutzmannsburg Abzweigung	Kommunalverwaltung der Siedlung	47.461031, 16.671931	Ja
15. Bozsok, Robonc-Abzweigung	Kommunalverwaltung der Siedlung	47.319880, 16.487011	Ja
16. Szajki Seen	Kommunalverwaltung von Hosszúpereszteg	47.055422, 17.011226	Ja
17. Uraiujfalu-Ostffyasszonyha Rába-Brücke	Kommunalverwaltung der Siedlung	47.349416, 17.010778	Ja
18. Jeli Arboretum	Kommunalverwaltung von Kám	47.072313, 16.897805	Ja
19. Ják, Szabadság Platz	Kommunalverwaltung der Siedlung	47.141034, 16.581018	Ja
20. Vaskeresztes, Autobusstation	Kommunalverwaltung der Siedlung	47.194548, 16.453969	Ja

Mit dem Auftraggeber gesprochene empfehlung wir an folgenden Orten auch Fahrradtouristen besser Touristeninformationsschilder zum Radfahren zu bieten entlang der vorgeschlagenen Route:

- | | |
|--|--|
| 1. Vasi Skanzen / Skansen (Szombathely) | 10. Arboretum (Sárvár) |
| 2. Szentkút (Gencsapáti) | 11. Arboretum Jeli (Kám) |
| 3. Csömöte-Berg Aussichtsturm
und / oder Biolandhaus (Lukácsháza) | 12. Arboretum Kámon (Szombathely) |
| 4. Bad (Bük) | 13. Szajki-Seen (Hosszúpereszteg,
Mikosszéplak) |
| 5. Bad (Sárvár) | 14. Döröskei-See (Döröske) |
| 6. Bad (Vasvár) | 15. Vadása-See (Hegyhátszentjakab) |
| 7. Bad (Celldömök) | 16. Feneketlen See (Vasvár) |
| 8. Badesee (Szombathely) | 17. See zum Bootfahren (Sárvár) |
| 9. Arboretum (Szeleste) | 18. See zum Bootfahren (Kőszeg) |

- | | |
|---|--|
| 19. Jáki templom / Kirche (Ják) | 25. Damm (Nick) |
| 20. Szent Imre-templom / Kirche (Rönök) | 26. Scherg Lőrinc - Aussichtsturm (Káld) |
| 21. Kálvária-Kápolna / Kapelle (Sitke) | 27. Aussichtsturm (Vasvár) |
| 22. Kálvária-templom / Kirche (Kőszeg) | 28. Kassettenkeller (Oszkó) |
| 23. Szulejmán Aussichtsturm (Kőszeg) | 29. Kassettenkeller (Cák) |
| 24. Hörmann-Quelle (Kőszeg) | 30. Vulkanpark Kemenes (Celldömölk) |

8.3. Einrichtung von Verkehrsrechner

Die Einrichtung von Verkehrsrechner ist nach den Informationen der Ungarischen Öffentlichen Straße im Komitat Vas derzeit an den folgenden Orten zu finden:

- in Bucsú auf dem Fahrradweg in Richtung Grenze,
- in Tanakajad auf dem Fahrradweg,
- auf dem Fahrradweg zwischen Sárvár – Gérce, und
- in Bük auf dem Fahrradweg.

All dies in Betracht gezogen, schlagen wir vor, eine weitere Einrichtung an einem von den folgenden Orten aufzustellen:

- Fahrradweg zwischen Szentgotthárd – Rábafüzes: auf der Strecke aus der Stadt vor der Abzweigung von Opel,
- auf dem Fahrradweg zwischen Kőszeg – Kőszegfalva (in diesem Fall ist zuerst die Entwicklung, die Verbreitung des Fahrradwegen vorgeschlagen), und/oder
- in Szombathely in der Kőszegi Straße auf dem Fahrradweg Richtung Hauptplatz auf der Strecke zwischen Hauptplatz und Mártírok Platz.

9. Quellen

Beschreibungen der Radwege und der POIs im Komitat Vas (Négy Folyó Bt., 2018)

Cycle Tourism For Sustainable Rural Development: Understanding And Interpreting Lessons From Europe, A report of a Winston Churchill Travelling Fellowship (Winston Churchill Memorial Trust, 2013)

Classification of ADFC Premium Cycle Routes – The Story of a Qualification Process (Raimund Jennert, Dr. Wolfgang Richter und Mandy Schwalbe-Rosenow, 2013)

Landesinformationssystem für Gebietsentwicklung und Gebietsstruktur [Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer]

Masterplan Qualitäts-Radrouten Südburgenland /Regionalverband Oberwart - Bad Tatzmannsdorf (Ernst Miglbauer, invent Büro, 2013)

Masterplan Raabtalradweg (Ernst Miglbauer, invent Büro, 2014)

Masterplan Thermenradweg (Ernst Miglbauer, invent Büro, 2014)

Masterplan und Streckenerhebung für Tourenrad und Straßenrad (Eltner Marketing Servicesgesellschaft Für Marketing Gmbh, 2018)

Studie im Zusammenhang mit dem Konzept bilateraler Naturschutz-leitlinien für den Fahrradtourismus (Négy Folyó Bt., 2018)

Zentralamt für Statistik: Im Fokus die Komitate – 2018. I-IV. Quartal [Központi Statisztikai Hivatal: Fókuszban a megyék – 2018. I–IV. negyedév]

10. Beilagen

Die Beilagen von MasterPlan sind elektronisch zu erreichen:

1. Digitaler Erhebungsplan (.jpg)
2. Die GPS-Koordinaten der befahrenen Routen (23 Files .kml)
3. Die GPS-Koordinaten des Beschilderungsplans (.kml)
4. Die GPS-Koordinaten der Einrichtungen des Verkehrsrechners (.kml)