



RADWEGE AUF DEM PRÜFSTAND

Qualität und Schwierigkeitsgrad eines Radwegs sind entscheidende Kriterien bei der Planung einer Tour. Neue Gütesiegel sollen für Mess- und Vergleichbarkeit einzelner Strecken sorgen. RADtouren hat sich drei verschiedene Systeme angeschaut und ist der Frage nachgegangen, wie weit wir noch von einem Qualitätsradwegenetz nach einheitlichen Standards entfernt sind.

Text: H. Wolf / Fotos: Klaus Herzmann, Curd Biedermann, ADFC

Mundpropaganda und Literatur bestimmen häufig die Wahl des nächsten Tourziels. Dabei entscheiden nicht nur die touristischen Höhepunkte, sondern vor allem die individuelle Machbarkeit: Ist der Radweg konditionell zu bewältigen, die Strecke angenehm zu befahren, ausreichende Infrastruktur vorhanden? Ein einheitliches Bewertungssystem gibt es nicht, man verlässt sich auf die Erzählungen von Bekannten, die Einschätzungen von Reiseführern und das Studium von Karten, Reisekatalogen oder Internetseiten. Was dem einen Radler jedoch eine gemütliche Wochenendtour bedeutet, stellt den anderen vor ernste Herausforderungen. Die Bewertung von Beherbergung und Gastronomie fällt je nach eigenen Ansprüchen ebenso unterschiedlich aus wie die von Sicherheit und Komfort des Radwegs selbst.

Zwei Gütesiegel wollen Abhilfe schaffen und für Mess- und Vergleichbarkeit sorgen: Der Eurobike-Systemstandard ordnet Radwege nach Schwierigkeitsgraden und weist ihnen wie bei Skipisten eine entsprechende Farbe zu. Das ADFC-Logo „Qualitätsradroute“ bewertet die Infrastruktur (Wegweisung, Komfort, Sicherheit, Unterkunft, aber auch Landschaftserlebnis und Informationsmaterial) nach Sternekategorien wie in der Hotellerie.

In der Schweiz ist man schon einen Schritt weiter: Mit dem Projekt „Veloland Schweiz“ wurde ein einheitliches System für alle Radrouten geschaffen, mit standardisierter Beschilderung, einheitlichen Mindestkriterien für Beherbergung und Verpflegung sowie Angaben zum Schwierigkeitsgrad.

DER EUROBIKE-STANDARD

War's schwer?

„War die Tour auf dem XY-Weg anstrengend?“ „Ach was, ein Kinderspiel!“, lautete die Empfehlung, an die man sich nur ungern erinnert, während man den Berg hinaufkeucht. Der Blick in die topographische Karte oder den Reiseführer hätten detailliertere Hinweise geben können, aber auch dort liegt es oft im Ermessen des Autors, wie Steigungsprofile und sportliche Anforderungen bewertet werden. Curd Biedermann, freier Journalist und Gesellschafter des Internetportals Bayernbike.de, ließ das keine Ruhe: „Skipisten werden seit über vierzig Jahren nach einem einheitlichen System und mit Farben nach Schwierigkeitsgraden bewertet – warum ist noch niemand bei Radwegen auf die Idee gekommen?“

Gesagt, getan: Biedermann erarbeitete ein Verfahren, das eine objektive Zertifizierung des Schwierigkeitsgrades von Radwegen ermöglicht. Das Ergebnis: Der sogenannte „Eurobike-Systemstandard“, eine in halben Punkten abgestufte Skala von 1 bis 4 für den Schwierigkeitsgrad sowie eine passende Farbmarkierung von Grün für „Sehr leicht – uneingeschränkt familieneeignet“ bis Schwarz für „Schwer“.

So funktioniert es

Da Steigungen die größte Herausforderung darstellen, bildet das Verhältnis der Höhenmeter zu den gefahrenen Kilometern die Basis, den Höhenmeterquotienten. Berücksichtigt wird auch die Art des Höhenprofils: Viele kurze, aber knackige Steigungen werden anders bewertet als wenig steile, aber lang anhaltende. Zusätzlich zum Höhenmeterquotienten wird so ein Bergfaktor-Schwierigkeitsgrad erstellt, der Auskunft über den eigentlichen Steigungsabschnitt gibt. Neben dieser Feinabstufung fließen auch der Bodenbelag und die Fahrbahnbreite in die Bewertung mit ein. So erfordert die Kennzeichnung „Grün“ folgende Voraussetzungen: „überwiegend asphaltierte oder wassergebundene, feingeschotterte Fahrbahnoberfläche, nahezu steigungsfreies Streckenprofil, für Radanhänger geeignet, Höhenquotient bis 3,0“. Interessant für Familien und Gelegenheitsradler: Ein Radweg oder eine Teiletappe mit dem Schwierigkeitsgrad 1,0 bis 1,5 (Kategorie Grün bzw. Grün/Blau) kann zusätzlich mit dem Bärchenlogo für uneingeschränkte Familieneignung ausgezeichnet werden, sofern der Radweg mindestens zu 95 Prozent auf einer separaten Radwegtrasse verläuft – eine wirkungsvolle Hilfe bei der richtigen Streckenwahl.

„Natürlich besteht damit immer noch das Problem, dass die Radler ganz unterschiedlich in Form sind“, betont Biedermann. „Daher haben wir für die Bewertung einen Modelltyp ‚Genussradler‘ angenommen: Unser Musterradler fährt bei einem flachen bis leicht hügeligen Profil





etwa 50 bis 75 km pro Tag bei einer Geschwindigkeit von 15 bis 20 Stundenkilometern. Er bewältigt bis zu 300 Höhenmeter und Steigungen im einstelligen Prozentbereich ohne Probleme. In dieser Beschreibung finden sich laut Umfragen rund 85 Prozent derjenigen wieder, die Radwandern als Hobby bezeichnen. Liegt das eigene Leistungs-niveau darunter oder darüber, kann man also unsere Skala entsprechend verschieben. Gepäckzuladung und Kindertrailer erhöhen naturgemäß die Anforderungen, was ein umso sorgfältigeres Routing erfordert.“

Erster Radweg zertifiziert

Ähnliche Skalen mit anderen Maßstäben entwickelte Biedermann für Mountainbike-Strecken und Singletrails; das gesamte System erhielt eine ADFC-Empfehlung. Als erste Strecke wurde die Bajuwarentour, ein 124 km langer Rundkurs (1.138 hm) durch den Chiemgau und das Salzburger Seenland, bewertet: Mit vielen kleinen und sanften Steigungen und einer Wegführung auf gut ausgebauten, verkehrsarmen Rad- und Wirtschaftswegen erhielt sie die Farbe Blau für „leicht – eingeschränkt familieneeignet“. Einzelne Abschnitte, z.B. die 5 km lange topfebene Radwegtrasse beim Waginger See, erhielten zusätzlich das „Bärchenlogo“ (kleinkindgeeignet) und werden aufgrund der exzellenten Asphaltqualität sogar Inlinern empfohlen.

Viele weitere Radwege sollen in Zusammenarbeit mit Ländern und Gemeinden folgen, so Biedermann. Das eigene Internetportal wird dabei Vorreiter sein: Die beliebten Roadbooks auf Bayernbike.de werden nach und nach um die jeweilige Klassifizierung ergänzt.

Wünschenswert wäre auf lange Sicht eine einheitliche Anwendung des Standards bei allen Radwegbeschreibungen, z.B. auch in Radreiseführern, so dass man in Zukunft auf die Frage „War's schwer?“ guten Gewissens antworten kann: „Doch, schon. Ich bin eine schwarze Tour gefahren.“

KATEGORIE	SCHWIERIGKEITSGRAD	STEIGUNGEN/BODENBELAG	BEWERTUNG
 Grün	1,0 – 1,5	Flach / befestigt	Sehr leicht, uneingeschränkt familientauglich
 Blau	2,0 – 2,5	Hügelig, max. 6% / befestigt	Leicht, eingeschränkt familientauglich
 Rot	3,0 – 3,5	Hügelig bis bergig, max. 15% / auch unbefestigt	Mittelschwer
 Schwarz	4,0	Bergig, auch über 15% / auch unbefestigt	Schwer



Radfahren leicht gemacht: Für den Modelltyp „Genussradler“ sind „blauen Pisten“ einfach. Für kindgerechte Strecken gibt es ein Extrasiegel.



Wunsch und Wirklichkeit: So wie links sehen Radrouten oft aus; viele Sterne bringt der Weg rechts: feste Fahrbahndecke, Platz zum Nebeneinanderfahren, autofrei und sicher.

Pluspunkte: Durchgängige, einheitliche Beschilderung, vier Sterne für die Hundert-Schlösser-Route, Warnungen vor Pollern - Noch Zukunftsmusik: das D-Netz

ADFC-QUALITÄTSRADROUTEN Fünf Sterne? Der pure Luxus!



Bei Hotels ist das System seit Langem bekannt: Je mehr Sterne, desto luxuriöser die Unterkunft. Das gilt in Zukunft auch für Radwege: Je mehr Sterne das Gütesiegel „Qualitätsradroute“ trägt, desto besser sind Wegweisung, Komfort und Sicherheit, aber auch Landschaftserlebnis und Informationsmaterial – geprüft von geschulten ADFC-Testern.

Darauf kommt es an

Gefordert sind zunächst ein eindeutiger Name, nationale Bedeutung und Bekanntheit sowie eine Länge von mindestens 100 km. Geprüft und bewertet werden anschließend Wegweisung, Befahrbarkeit und Routenführung, aber auch Verkehrsbelastung, touristische Infrastruktur und Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel. Zu guter Letzt werden Marketing und Infomaterial, also Karten, Internetpräsenz sowie Pauschalreisen und Serviceangebote in Augenschein genommen.

„Dabei fahren die Tester die komplette Strecke per Rad ab“, betont Dr. Wolfgang Richter, ADFC-Tourismusreferent und verantwortlicher Projektleiter. Die Gewichtung bei der Bewertung der einzelnen Kriterien entspricht der Wichtigkeit auf der Radreise: So steht eine verkehrssichere Routenführung an erster Stelle, gefolgt von durchgängiger und eindeutiger Wegweisung. Pluspunkte bei der Befahrbarkeit gibt es für eine ebene Fahrbahndecke, Barrierefreiheit (Poller, Drängelgitter) und breite Radwege, auf denen Nebeneinanderfahren oder Begegnungen auch mit Gespannen kein Problem sind. Eine sichere und naturnahe Streckenführung abseits des Autoverkehrs, aber auch in Abstand zu Industriegebieten mit Staub-, Geruchs- und Lärmbelastung wird ebenso positiv bewertet wie eine abwechslungsreiche Route. Touristische und kulturelle Highlights stellen Radtouristen aufgrund fehlender Abstellmöglichkeiten für Räder und Gepäck oft hinten an. Gibt es sichere Radständer oder gar Fahrradboxen bzw. Radstationen, heimst der Radweg weitere Bonuspunkte ein, ebenso für schöne Rastplätze mit Sitzgelegenheiten oder Schutzhütten, touristische Informationspunkte sowie fahrradfreundliche Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe. Entscheidend ist auch die Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr: Können Start- und Zielort der Reise gut mit Rad und Bahn erreicht werden? Gibt es bei Pannen unterwegs die Möglichkeit um-

zusteigen? Gelangt man nach der Tour problemlos zum Auto am Startort zurück? Je besser die Verbindungen, desto mehr Punkte. Gleiches gilt für das Marketing: Je besser, umfangreicher und aktueller das Informationsmaterial, die Karten und die Internetpräsenz sind, desto erfolgreicher schneidet die Route ab.

Verbesserungen schon in der Testphase

Die Zertifizierung erfolgt in mehreren Schritten. Beantragen – und bezahlen – muss sie der Radwegbetreiber, in der Regel regionale Tourismusverbände. Im ersten Schritt erfassen die Tester nach dem festgelegten Kriterienkatalog die komplette Strecke in Normetappen à 50 km. Die ausgewerteten Daten ergeben die maximal mögliche Sterne-Auszeichnung. Entspricht sie nicht den Vorstellungen des Betreibers, kann dieser noch nachbessern. So etwa auf der Hundert-Schlösser-Route im Münsterland, wie Kerstin Clev von der Münsterland Touristik GmbH berichtet: „Bei der Erfassung vor einem Jahr wurde vor allem die unübersichtliche Streckenführung moniert. Wir haben daher die Route von über 1.100 auf 960 km gestrafft und in vier Rundkurse zwischen 200 und 250 km unterteilt. Das Thema Schlösser wurde stärker in den Vordergrund gestellt, die Route an mehr Bauten direkt herangeführt. Schon durch diese Maßnahmen verzeichnen wir einen spürbaren Gästezuwachs, obwohl das Vier-Sterne-Siegel erst im Oktober 2008 verliehen wurde.“ Im nächsten Schritt werden nun infrastrukturelle Verbesserungen in Angriff genommen, etwa zusätzliche Infotafeln, die Entschärfung von Barrieren und die Verbesserung der Oberflächen.

Einmal vier Sterne, immer top?

Nach Abschluss der Tests und etwaiger Verbesserungen verleiht der ADFC das Gütesiegel für drei Jahre. Die Radwegbetreiber sind angehalten, mindestens einmal jährlich ihre Strecke komplett zu überprüfen, insbesondere auf Vollständigkeit und Richtigkeit der Wegweisung; Veränderungen müssen dokumentiert werden. Nach drei Jahren muss die Strecke erneut geprüft werden. „Das Gütesiegel weckt aber jetzt schon Qualitätserwartungen bei Radtouristen“, berichtet Dr. Richter. „Wenn etwas schief läuft, kommen die Rückmeldungen aufgrund des ADFC-Logos häufig bei uns an, so z. B., als neulich auf dem Main-Radweg eine Brücke wegen Bauarbeiten gesperrt war und sich kein Hinweis auf die Fähre etwas weiter flussabwärts fand. Wir melden das dann dem Betreiber, der entsprechend Abhilfe schaffen kann.“

MODELL VELOLAND SCHWEIZ Von der Einzelbewertung zum Top-Netz

Sowohl das Eurobike-Logo als auch das ADFC-Gütesiegel verstehen sich nicht nur als Qualitätshinweis für Radtouristen, sondern auch als Marketinginstrument für Radwegbetreiber. Damit setzen beide auf Verbesserung durch Konkurrenz – ein langer Weg zur Durchsetzung bundesweiter Qualitäts- und Wegweisungsstandards bei rund 200 Radfernwegen in Deutschland. Einen anderen Weg ging man in der Schweiz mit dem Modell „Veloland Schweiz“, das inzwischen zum Projekt „Schweiz mobil“ für alle Arten muskelbetriebener Fortbewegung umgewandelt wurde: Ob Radwege, Wanderpfade, MTB-Trails, Inlineskater-Trassen oder Kanustrecken – das komplette Wegenetz für den „Langsamverkehr“ wurde nach einheitlichen Kriterien erfasst, beschildert und verknüpft, Standards für Serviceangebote, Beherbergung, ÖV-Anbindung festgelegt, der Schwierigkeitsgrad pro Tagesetappe bewertet sowie Informationsmaterial gedruckt und im Internet bereitgestellt – Verbesserung durch Zusammenarbeit.

Zukunftsperspektive D-Netz

Ein vergleichbares Projekt für Deutschland, das vom Deutschen Tourismusverband (DTV) gemeinsam mit dem ADFC entwickelte „D-Netz“ für Radfernwege, steckt noch in den Kinderschuhen. Zwar sind einige Routen, vor allem in Hessen und NRW, schon nummeriert und mit dem radförmigen schwarz-rot-goldenen Logo versehen, doch kann man noch nicht von einem zusammenhängenden Netz nach einheitlichen Mindeststandards sprechen. Vorarbeiten für die Erstellung solcher grundsätzlichen Qualitätsanforderungen wurden im Rahmen des Pilotprojekts auf dem Oder-Neiße-Radweg (Route D12) geleistet; im nächsten Schritt wird nun der bisherige Europa-Radweg R1 als Modellroute D3 ausgebaut. Drei Jahre und 900.000 Euro sind für den Ausbau der West-Ost-Route veranschlagt – ein erster Baustein für ein bundesweites Qualitätsradfernwegenetz.

WEITERE INFOS

Eurobike-Systemstandard: www.bayernbike.de
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club: www.adfc.de
Deutscher Tourismusverband: www.deutschtourismusverband.de
Stiftung Schweiz Mobil: www.veloland.ch

„DER BETREIBER KANN DIE KRITERIEN NICHT MANIPULIEREN“

RADtouren sprach mit Dr. Wolfgang Richter, ADFC-Tourismusreferent, über das Gütesiegel „ADFC-Qualitätsradroute“



Dr. Richter: Der Kriterienkatalog ist fix und kann vom Betreiber nicht verändert werden. Darüber hinaus zählt nicht nur die Gesamtpunktzahl, sondern es muss in jedem Prüfbereich eine Mindestpunktzahl pro Kategorie erreicht werden – man kann also nicht fehlende Wegweisung durch

besonders gute Infrastruktur wettmachen oder umgekehrt.

RADtouren: Werden alle Routen vom ADFC selbst geprüft?

Dr. Richter: Ja. Dafür haben wir zurzeit sieben Tester. Eine Ausnahme bildet das Land Brandenburg: Dort haben wir 30 Mitarbeiter der regionalen Tourismusverbände ausgebildet, die nun die Begutachtung der dortigen Radfernwege übernehmen.

RADtouren: Bewirkt die Festlegung so hoher Standards nicht den Ausbau von Radwegen zu „Autobahnen“?

Dr. Richter: Ein Großteil der Radtouristen sind

Genussradler: 50 Jahre oder älter, als Paare oder in Gruppen unterwegs oder Familien mit Kindern. Sie wünschen sich breite, komfortable Wege, weil sie gern nebeneinander fahren – um sich zu unterhalten oder bei Kindern aus Sicherheitsgründen. Auch die Führung abseits des Straßenverkehrs entspringt dem Bedürfnis nach Sicherheit und Ruhe. Der Belag muss nicht asphaltiert, sondern kann auch gut gepflastert oder wassergebunden sein, wichtig sind gute Befahrbarkeit und Wetterbeständigkeit. Ein Großteil der Kriterien bezieht sich nicht auf Ausbaumaßnahmen mit starkem Flächenverbrauch; beim Abbau von Pollern und Drängelgittern verschwinden sogar störende Elemente aus der Landschaft.