

Klassifizierung von ADFC-Qualitätsradrouten

Quantifizierbare Kriterien für Radfernwege:

Der Bewertung von ADFC-Qualitätsradrouten werden „Standardetappen“ von jeweils 50 km Länge als Teilabschnitte zugrunde gelegt. Damit wird auch eine bessere Gewichtung guter oder schlechter Streckenabschnitte ermöglicht. Die Erfassung von Routeninformationen erfolgt punktgenau mit einer überwiegend kilometergenauen Bewertung der Kriterien.

Die Bewertung erfolgt allein aus Sicht der Radtouristen.

Die Punkte von Position 3 – 10 werden unterschiedlich gewichtet (%).

1. Qualitätsbeauftragter und Qualitätsmanagement (Zugangsvoraussetzung)

Für alle Klassifizierungen ist zwingend ein/e Qualitätsbeauftragte*r für die Route notwendig. Der/die Qualitätsbeauftragte fungiert als ein ständige/r Ansprechpartner*in, mit genauer Kenntnis über die Infrastruktur und deren Schwachstellen. Des Weiteren bildet diese Person die Schnittstelle zwischen den Ansprechpartner*innen der Bereiche Tourismus und Infrastruktur.

2. Eindeutiger Name und touristische Bedeutung des Radfernweges (Zugangsvoraussetzung)

Als ADFC-Qualitätsradrouten ausgezeichnete Radfernwege richten sich als Produkt an (Kurz-) Urlauber*innen, die täglich das Quartier wechseln. Jede ADFC-Qualitätsradroute muss einen eindeutigen Namen in identischer Schreibweise tragen und durchgehend mit einem einheitlichen Logo beschildert sein, welches sich sowohl in der Wegweisung als auch im Marketing wiederfindet.

Um sich von den vielen regionalen und lokalen Radrouten abzuheben, die vor allem Tagesausflügler*innen oder Urlauber*innen mit festem Quartier ansprechen, muss ein klassifizierbarer Radfernweg **mindestens 100 km** lang sein. Der Radfernweg findet sich weiterhin wegen seiner überregionalen Bedeutung im Landesmarketing wieder und stellt einen besonderen touristischen „Leuchtturm“ in der Region dar.

3. Verkehrsbelastung (20 % der Gesamtbewertung)

Für die Bewertung der Verkehrsbelastung werden die Daten **kilometergenau** bewertet. Dabei spielen die Art des Radweges (eigenständiger Radweg oder Straßennutzung) als auch die Verkehrsfrequenz (durchschnittliche Anzahl an Kfz/Tag in Abhängigkeit der Verkehrskategorie) eine ausschlaggebende Rolle.

Zusätzlich werden kritische Ereignisse, wie ungesicherte Querungen inner- und außerorts als auch Gefahrenstellen (z. B. steile, kurvige Abfahrt; schlecht oder spät erkennbare Einmündungen auf Straßen) einzeln erfasst.

In diesem Kriterium wird bewertet: Verkehrskategorie (anhand des Straßentyps), Verkehrsstärke (entsprechend der gezählten Kfz), ungesicherte Querungen und Gefahrenstellen.

4. Breite (15 % der Gesamtbewertung)

Die Breite von Radwegen wird vor Ort auf Basis der nutzbaren Breite bewertet. Die **Breite** ist in Kategorien (z. B. > 3 m oder < 1,50 m) eingeteilt und wird **kilometergenau** bewertet. Dabei werden Wegführungen auf öffentlichen Straßen anhand ihrer Verkehrsfrequenz mit Kfz berücksichtigt. Je höher die Verkehrsfrequenz umso mehr wird der für den Radfahrer zur Verfügung stehende Verkehrsraum eingengt. Befahrene Straßen, auf denen man aufgrund der Verkehrsfrequenz nicht bequem nebeneinander

fahren kann, müssen hinsichtlich ihrer Breite speziell berücksichtigt werden.

Engstellen und andere **Barrieren** werden als kritische Einzelobjekte gesondert erfasst und bewertet. Hier werden z. B. Umlaufschranken < 1,50 m und/oder Engstellen/Poller < 1,00 m Durchlass aufgenommen.

In diesem Kriterium wird bewertet: Nutzbare Breite entsprechend der Führungsform, Einschränkungen wie Umlaufschranken und sonstige Engstellen wie Pfosten oder Poller.

5. Oberfläche (15 % der Gesamtbewertung)

Für **jeden Kilometer** wird die Art und Qualität der Oberfläche erfasst und in Kategorien von sehr gut (glatter Asphalt) bis gerade noch (schlecht) befahrbar (Kopfsteinpflaster, schlecht verlegte Platten, Sand, etc.) eingeteilt.

Kritische Ereignisse, wie ungesicherte Querrillen, große Löcher, Stufen, Treppen u.ä. werden punktgenau erhoben.

In diesem Kriterium wird bewertet: Oberflächenart und dessen Zustand, punktuelle Oberflächenschäden sowie Barrieren durch Treppen und Stufen.

6. Wegweisung (15 % der Gesamtbewertung)

Für die Qualität und Ausführung der Wegweisung (z.B. FGSV-konform) wird nach der Befahrung eine Grundpunktzahl **pro Etappe** vergeben. Dabei orientiert sich die Bewertung an dem schlechtesten Kettenglied. Von diesen Punkten werden die negativen Einzelereignisse, wie fehlende oder falsche Schilderstandorte, abgezogen.

In diesem Kriterium wird bewertet: Das Vorhandensein einer einheitlichen (FGSV-konformen) Beschilderung, das Vorhandensein von Ortseingangsschildern und punktuelle Mängel in der Wegweisung.

7. Routenführung (5 % der Gesamtbewertung)

Pro Etappe werden 100 Grundpunkte für die Routenführung vergeben. Die Minuspunkte der kritischen Einzelereignisse wie „Lärmbelastung“ oder „Thema verfehlt“, werden davon entsprechend abgerechnet.

In diesem Kriterium wird bewertet: Die Gradlinigkeit der Route und thematische Aufbereitung, Abzüge für angeordnete Schiebestrecken, Lärmbelastung, Höhenmeter, monotone Routenführungen sowie Geruchs- und Staubbelastung.

8. Touristische Infrastruktur (15 % der Gesamtbewertung)

Die Bewertung von Fahrradabstellanlagen, Infotafeln, Schutzhütten/Rastplätzen/Spielplätzen, Reparaturmöglichkeiten sowie Fahrradboxen etc. erfolgt auf Basis der erhobenen Daten vor Ort.

Die Angaben zu den Beherbergungskategorien werden nachträglich recherchiert. Dabei wird aus der Dichte des Übernachtungsangebotes die zu bewertende Punktzahl ermittelt.

In diesem Kriterium wird bewertet: Übernachtungsmöglichkeiten inkl. Vorhandensein von Bett+Bike Betrieben, Gastronomie, Informationsangebote, Abstellanlagen, Gepäckaufbewahrungs- und Reparaturmöglichkeiten, Spielplätze, Rastplätze und Schutzhütten.

9. Anbindung des Radfernweges an öffentliche Verkehrsmittel (5 % der Gesamtbewertung)

Die Bewertung des öffentlichen Verkehrs erfolgt etappengenau. Es wird einerseits die Erreichbarkeit des Radfernweges mit eigenem Fahrrad, als auch die Fahrradbeförderung in Nahverkehrsmitteln entlang der Route geprüft. Die Informationen zur Anbindung mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden nachträglich recherchiert.

In diesem Kriterium wird bewertet: Erreichbarkeit des Radfernweges mit dem Bahnverkehr und dem Fernbus, Fahrradbeförderung im Nahverkehr entlang der Strecke, das Vorhandensein von Fahrradbussen, kostenfreie Fahrradmitnahmemöglichkeiten und Start und Zielpunkte der Route an einem Bahnhof.

10. Marketing (10 % der Gesamtbewertung)

Die Bewertung erfolgt für den **gesamten Radweg**. Das Marketing dient dazu, die geschaffene Infrastruktur eines Radfernweges in „Szene zu setzen“. Daher ist eine Vermarktungsstrategie unter Nutzung vieler Kommunikationsmedien von entscheidender Bedeutung. Ein klares, deutliches, bedarfsgerechtes, ansprechendes und zeitgemäßes Marketing ist die Grundlage dafür, Gäste zu gewinnen. Allein durch die Vielfalt der Kommunikationsmittel können verschiedene Nutzergruppen angesprochen und so auf den Radfernweg aufmerksam gemacht werden.

In diesem Kriterium wird bewertet: Vorhandenes Karten- und Informationsmaterial in Abhängigkeit von Maßstab und Aktualität, Internetpräsenz, Events, Pauschalen und weitere Marketingaktivitäten um den Radfernweg.