

Matsch oder Asphalt?

BRINGEN QUALITÄTSRADWEGE MEHR SPASS FÜR RADREISENDE ODER MEHR BETON IN DIE LANDSCHAFT? EIN INTERVIEW MIT PLANER ROLF SPITTLER.



Foto: Anika Jungk

Rolf Spittler ist Radwegeplaner und Geschäftsführer des Tourismus-Planungs- und Beratungsbüros AÜE.

Verträglich Reisen: Herr Spittler, Sie planen und begutachten Radwege. Können Sie Tourismusregionen noch mit gutem Gewissen zu mehr Radverkehrsinfrastruktur raten? Oder setzen da zu viele Anbieter auf das gleiche Pferd?

Rolf Spittler: Wozu ich immer raten würde, ist, das vorhandene Angebot zu optimieren, das Produkt „Radurlaub“ abzurunden und in eine bessere Qualität oder in zielgruppengenaue Werbung zu investieren. Dazu müssen die meisten Regionen keine neue Infrastruktur schaffen. Sie haben bereits eine nutzbare Basisinfrastruktur, die es erlaubt, schöne Routen zusammenzustellen und auszuweisen. Kleinere Lückenschlüsse kann man dann gegebenenfalls ergänzen.

VR: Das heißt, der Trend zum Radurlaub wird anhalten?

Spittler: Der Bedarf an schönen und qualitativ hochwertigen Radrouten ist noch lange nicht gedeckt. Dafür reicht es aber nicht, einen schönen Weg zu haben. Ein hochwertiges Radroutenangebot umfasst die gesamte touristische Leistungskette vom Weg über die Unterkünfte entlang der Strecke, die Wegweisung, das Kartenmaterial, GPS-Tracks und Leihgeräte, Radverleih- und -reparaturstationen bis hin zur Überlegung, ob man über den E-Bike-Verleih ganz neue Zielgruppen für eine vorhandene Tour erschließen kann.

VR: Haben die unterschiedlichen Zielgruppen tatsächlich unterschiedliche Bedürfnisse?

Spittler: Alle wollen Rad fahren. Aber wenn ich für einen Fernradler plane, der am Tag 60 und mehr Kilometer macht, überregional unterwegs ist und ein schwer beladenes Rad fährt, muss ich darauf achten, dass keine Poller oder Drängelgitter den Weg versperren, dass der Weg weitgehend asphaltiert, die Wegweisung überregional einheitlich und gut lesbar ist und dass die Unterkünfte auf diese Art Urlauber eingestellt sind. Wenn ich mit meinem Radwegenetz vor allem den Bewohnern der Region ein schönes und abwechslungsreiches Angebot an Tagestouren machen möchte, kann ich bei der Wegequalität stärker variieren, kürzere Touren mit aufnehmen oder die Attraktionen entlang der Tour in den Mittelpunkt stellen.

VR: Der „Qualitätsradweg“ gilt zurzeit als Zaubermittel, um sich aus der Masse herauszuheben. Was ist das?

Spittler: Das Zertifikat „Qualitätsradweg“ steht vor allem dafür, dass eine außenstehende Instanz, der Allgemeine Deutsche Fahrradclub ADFC, das Angebot unabhängig bewertet. Das System ist sehr differenziert. Es ist in erster Linie ein Instrument, mit dem die Region sich einen Überblick über ihr bestehendes Angebot verschaffen kann. Wie ein Gutachten. Wenn das Urteil sehr gut ausfällt, sollte man damit natürlich auch werben. Wenn nicht, weiß die Region, wo sie Probleme hat und wo sie erst investieren muss, bevor sie sich bei den Kunden als Radregion präsentiert.

VR: Was kostet es die Regionen, eine solche Bestandsaufnahme machen zu lassen?

Spittler: Dafür gibt es einen einheitlichen Preiskatalog: Pro angefangene 50 Kilometer zahlt die Region für das Abfahren und Beurteilen der Routen 590 Euro. Bei einem 280 Kilometer langen Radweg sind das 3540 Euro. Dazu kommen 2200 Euro Lizenzgebühr für drei Jahre, wenn die Region mit dem Gütesiegel „Qualitätsradweg“ werben möchte.

VR: Das ADFC-Siegel wird kritisiert, weil es die Asphaltierung gegenüber naturnahen und eventuell auch günstigeren Wegebefestigungen bevorzugt.

Spittler: Die Kritik kann ich nachvollziehen. Ich komme auch aus der Naturschutzzone und finde, es gibt gute wassergebundene Oberflächen, die ebenso komfortabel zu befahren sind wie Asphalt und deswegen auch nicht viel schlechter bewertet werden. Die sind aber auch deutlich pflegeaufwändiger, und wenn nach drei Jahren die Hälfte des Belags weggespült ist und der Radler zwischen tiefen Löchern Slalom fahren muss, geht die Kalkulation nach hinten los. Wir diskutieren im ADFC momentan eine zweite Kategorie von Zertifizierung neben dem „Qualitätsradweg“, die sich stärker an regionalen Bedürfnissen orientiert und eventuell mit dem überregionalen „Qualitätsradweg“ zu einem stimmigen Angebot verknüpft werden kann.