

01 / 2020

# INFO BULLETIN

ZEITSCHRIFT DER VELOKONFERENZ SCHWEIZ

VELO UND FREIZEIT



# INHALT

---

3 EDITORIAL

---

4 RÜCKENWIND FÜR DIE SCHWEIZER  
VELOFAHRERINNEN UND VELOFAHRER  
URS WALTER, BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA,  
FACHVERANTWORTLICHER VELOVERKEHR

---

6 VELOLAND SCHWEIZ - EINE ERFOLGSGESCHICHTE  
VOR HERAUSFORDERUNGEN  
LUKAS STADTHERR, SCHWEIZMOBIL

---

9 BEISPIEL AUS DER PRAXIS «FIL BLEU GLATT»,  
GLATTUFERWEG  
URS GÜNTER, ENTWICKLUNGSINGENIEUR, AMT FÜR VERKEHR,  
KANTON ZÜRICH

---

13 VELOFREIZEIT IM LÄNDLICHEN RAUM  
NICOLAS HOFER, TIEFBAUAMT KANTON BERN,  
FACHSTELLE LANGSAMVERKEHR

---

16 UNTERWEGS IN DER «DREILAND-RADREGION»  
MELISSA CHIBKO, TRINATIONALER EURODISTRICT BASEL  
EVELYNE PRELLER, KANTON BASEL-STADT  
ARMIN SCHMAUSS, KANTON BASEL-LANDSCHAFT

---

20 VELO IN DER FREIZEIT - VELO IM ALLTAG:  
BEISPIELHAFT KOOORDINATION IM KANTON  
NEUENBURG  
ANNE VUILLEUMIER, RAUMPLANERIN, SPEZIALISTIN FÜR  
MOBILITÄT  
JONATHAN MARET, VERKEHRSINGENIEUR,  
TIEFBAUAMT KANTON NEUENBURG

---

24 BODENSEE-RADWEG:  
OPTIMIERUNGSPOTENZIAL AM SCHWEIZER UFER  
DAVID REINHARD, ASA ARBEITSGRUPPE FÜR  
SIEDLUNGSPLANUNG UND ARCHITEKTUR AG

---

30 E-BIKE IN FREIZEIT UND TOURISMUS  
PAUL DOMINIK HASLER, HERZROUTE AG

---

33 DAS «VELO-FERIENLAND AM BODENSEE»  
ADRIAN BRAUNWALDER, THURGAU TOURISMUS

---

35 VELOROUTE VALLE MAGGIA -  
RADWEG AUF HISTORISCHEN GLEISANLAGEN  
GABRIO BALDI UND STEFANO CROCI,  
SEZIONE DELLA MOBILITÀ, KANTON TESSIN

IMPRESSUM

VELOKONFERENZ SCHWEIZ (VKS)  
Rechbergerstrasse 1, Postfach 938, 2501 Biel/Bienne  
Tel. 032 365 64 50, info@velokonferenz.ch, www.velokonferenz.ch

KONZEPT UND REDAKTION

Lukas Stadtherr, SchweizMobil  
Daniel Sigrist, Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz

LEKTORAT

Iris Diem, diem.text, Biel/Bienne, irisdiem@bluewin.ch

GESTALTUNG

co.dex production ltd., 2502 Biel/Bienne, www.co-dex.ch

ÜBERSETZUNG FRANZÖSISCH - DEUTSCH

Daniel Sigrist, Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz

TITELBILD

Foto: SchweizMobil

# EDITORIAL

## GESCHÄTZTE LESERINNEN UND LESER, LIEBE MITGLIEDER

Es lässt sich nicht schönreden – die Corona-Krise trifft uns alle. Unser aller Leben wird drastisch eingeschränkt. So manche(r) wünscht sich in dieser Zeit ein Stück Alltag zurück. Die Bewegung an der frischen Luft ist aber trotz Ausgangsbeschränkungen weiterhin erlaubt. In diesen Tagen ist denn auch festzustellen, dass Velofahren zu den beliebtesten Freizeitaktivitäten in der Schweiz zählt. Hoffen wir also, dass wir im Sommer nebst den kürzeren (Naherholungs-)Velofahrten vermehrt auch wieder längere Velotouren unternehmen dürfen.

Veloland Schweiz wurde vor 22 Jahren erschaffen und darf als gelungenes Pionier-Projekt für den Velotourismus bezeichnet werden. Dank einer beispiellosen Zusammenarbeit von Bund, Kantonen, Gemeinden, Tourismusorganisationen und der Stiftung SchweizMobil gelang es, ein Veloroutennetz auf einer einheitlichen Systematik und schweizweit geltenden Grundlagen aufzubauen.

Was mit dem Veloland Schweiz vor 22 Jahren erschaffen wurde, bietet eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung des schweizerischen Freizeitvelonetzes. Im Rahmen von Optimierungen des Netzes ist vor allem die Qualität der Infrastruktur zu verbessern. Hier gelten die gleichen Regeln wie für die

Planung von Alltagsvelorouten: Das Velo muss genügend Platz bekommen und das Mischen mit dem Fussverkehr soll vermieden werden. Damit die Routen für alle Altersgruppen (8 bis 80 Jahre) befahrbar bleiben bzw. werden, ist eine vermehrte Trennung auch vom motorisierten Verkehr zu planen und Kreuzungen und Übergänge sind entsprechend sicher auszugestalten.

Zu den verschiedenen Bereichen des Freizeitveloverkehrs bieten wir Ihnen in diesem Bulletin verschiedene Beiträge an: Sie erfahren den Stand der Planungen, wir weisen auf Anforderungen u.a. im Bereich ländlicher Raum und Gewässer hin und zeigen, wie man Qualitätsanforderungen für die Infrastruktur definieren kann. An den Beispielen der Kantone Thurgau und Tessin können Sie sich ein Bild der konkreten Umsetzungen machen.

Wir wünschen Ihnen eine spannende Lektüre – und bleiben Sie gesund!

Kathrin Hager  
Präsidentin Velokonferenz Schweiz



Foto: Kathrin Hager

# RÜCKENWIND FÜR DIE SCHWEIZER VELOFAHRERINNEN UND VELOFAHRER

URS WALTER, BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA, FACHVERANTWORTLICHER VELOVERKEHR

Fast die Hälfte der Schweizerinnen und Schweizer sitzen in der Freizeit im Sattel. Sie profitieren dabei von einem Weltklasseangebot von Velorouten; die Infrastruktur hinkt aber noch hinterher.

## VELOFAHREN GEHÖRT ZU DEN BELIEBTESTEN FREIZEITAKTIVITÄTEN

Dieser Artikel entstand im Corona-Home-Office mit Blick auf die Veloland-Route 5 (Mittelland-Route), die an meinem Haus vorbeiführt. Viele waren an diesem sonnigen Frühlingstag im Velosattel unterwegs; Junge, Alte, Familien, auf Alltagsvelos, Carbonrennern, Tourenvelos, mit und ohne Elektrounterstützung. Sie nutzten das Velo als einfach verfügbares Freizeit- und Sportgerät, das ausser einer Strasse oder einem Weg keinerlei Infrastruktur benötigt. Sport- und Freizeitanlagen waren in diesen Tagen bereits geschlossen.

Dieses Bild vor meinem Fenster illustriert, dass Velofahren heute zu den beliebtesten Freizeitaktivitäten in der Schweiz

zählt. In einer Erhebung von SchweizMobil im Auftrag des ASTRA gab fast die Hälfte der Schweizer Wohnbevölkerung im Alter zwischen 15 und 74 Jahren Velofahren oder Mountainbiken als eine von ihnen ausgeübte Sport- und Freizeitaktivität an. Auf ihren Velotouren generieren die Schweizerinnen und Schweizer einen Umsatz von fast drei Milliarden Franken pro Jahr und sind ein wichtiger Pfeiler für den Sommertourismus; der Umsatz ausländischer Gäste wird auf rund 70 Millionen Franken pro Jahr geschätzt. Freizeitveloverkehr ist also nicht in erster Linie Tourismus, sondern vor allem eine Aktivität der Schweizer Bevölkerung.

## DIE ERFOLGSGESCHICHTE VELOLAND SCHWEIZ

Diese Beliebtheit des Velofahrens rührt nicht nur von der Bewegungsfreudigkeit der Bevölkerung und unserer grossartigen Schweizer Landschaft her, sondern auch von einem herausragenden Angebot an Routen, die bestens signalisiert sind und verständlich kommuniziert werden. Hinter diesem Angebot



Aus dem Homeoffice (Foto: Urs Walter)

steht seit über 20 Jahren das Netzwerk von Veloland Schweiz respektive SchweizMobil. Dank der hervorragenden und subsidiären Zusammenarbeit zwischen dem Bund, den Kantonen und der Stiftung SchweizMobil entstand ein Netzwerk für den Langsamverkehr, das seinesgleichen sucht. Das umfassende Angebot an Velo- und Mountainbike-Routen in der Schweiz, deren Signalisation und die Kommunikation der damit verbundenen Angebote und Dienstleistungen darf mit Fug und Recht als Weltklasse bezeichnet werden. Fast zwei Drittel der Velofahrenden kennen die Veloland-Routen und mehr als die Hälfte von ihnen nutzen diese Routen auch tatsächlich.

#### NACHHOLBEDARF BEI DER INFRASTRUKTUR

Die Erfolgsgeschichte von SchweizMobil darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass bei der Infrastruktur Nachholbedarf besteht. Seit über 40 Jahren dominiert in der Schweiz das Prinzip, dass der Veloverkehr auf der Fahrbahn in Radstreifen geführt wird. Auf diese Weise entstand zwar ein gutes Netz für geübte Alltagsfahrende; der Freizeitverkehr hat aber weitgehende Ansprüche an die Sicherheit und Attraktivität der Velorouten. In der kleinräumigen Schweiz ist es unausweichlich, dass sich die Alltags- und Freizeitrouen immer wieder überlagern. Es gilt daher vermehrt Führungsformen für den Veloverkehr zu wählen, die beiden Ansprüchen gerecht werden. Die Entwicklung muss hin zu mehr Entflechtung gehen, der Veloverkehr also vermehrt getrennt vom motorisierten Verkehr geführt werden. Das ASTRA arbeitet seit mehreren Jahren zusammen mit den Fachverbänden an einem neuen Verständnis von guter Veloinfrastruktur und an Grundlagen, die solche Lösungen ermöglichen. Für deren Umsetzung braucht es neben Investitionen vor allem die Bereitschaft der Umsetzungsbehörden, bessere und sicherere Velowege zu bauen. Auch die Velokonferenz leistet mit ihren Fachveranstaltungen und Publikationen einen wichtigen Beitrag dazu.

#### BESSERE RECHTSGRUNDLAGEN DANK VERFASSUNG UND GESETZ

Bis zum September 2018 hatte der Bund keine eigentlichen Kompetenzen im Bereich Velowege. Einzig über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) konnte und kann er Agglomerationen bei der Umsetzung von Infrastrukturen für den Veloverkehr unterstützen.

Dank dem Bundesbeschluss Velo und dem nachfolgenden Veloweggesetz hat der Bund nun bessere Rechtsgrundlagen,

um Kantone und Gemeinden subsidiär beim Vollzug zu unterstützen. Er kann Grundsätze zu Velowegen festlegen und koordinativ wirken - auch ausserhalb der Agglomerationen, wo der Freizeitverkehr mehrheitlich rollt. Das Gesetz, das zurzeit in Vernehmlassung ist, äussert sich auch explizit zum Freizeitverkehr inklusive Mountainbike.

Dies lässt nicht nur das ASTRA mit mehr Rückenwind und Motivation fahren; wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass die Kantone und Städte immer mehr Ressourcen für den Veloverkehr bereitstellen. Auch in Planungsbüros ist ein Ausbau der Velokompetenzen zu beobachten. Das sind sehr erfreuliche Zeichen für den Veloverkehr.

# VELOLAND SCHWEIZ - EINE ERFOLGSGESCHICHTE VOR HERAUSFORDERUNGEN

LUKAS STADTHERR, SCHWEIZMOBIL

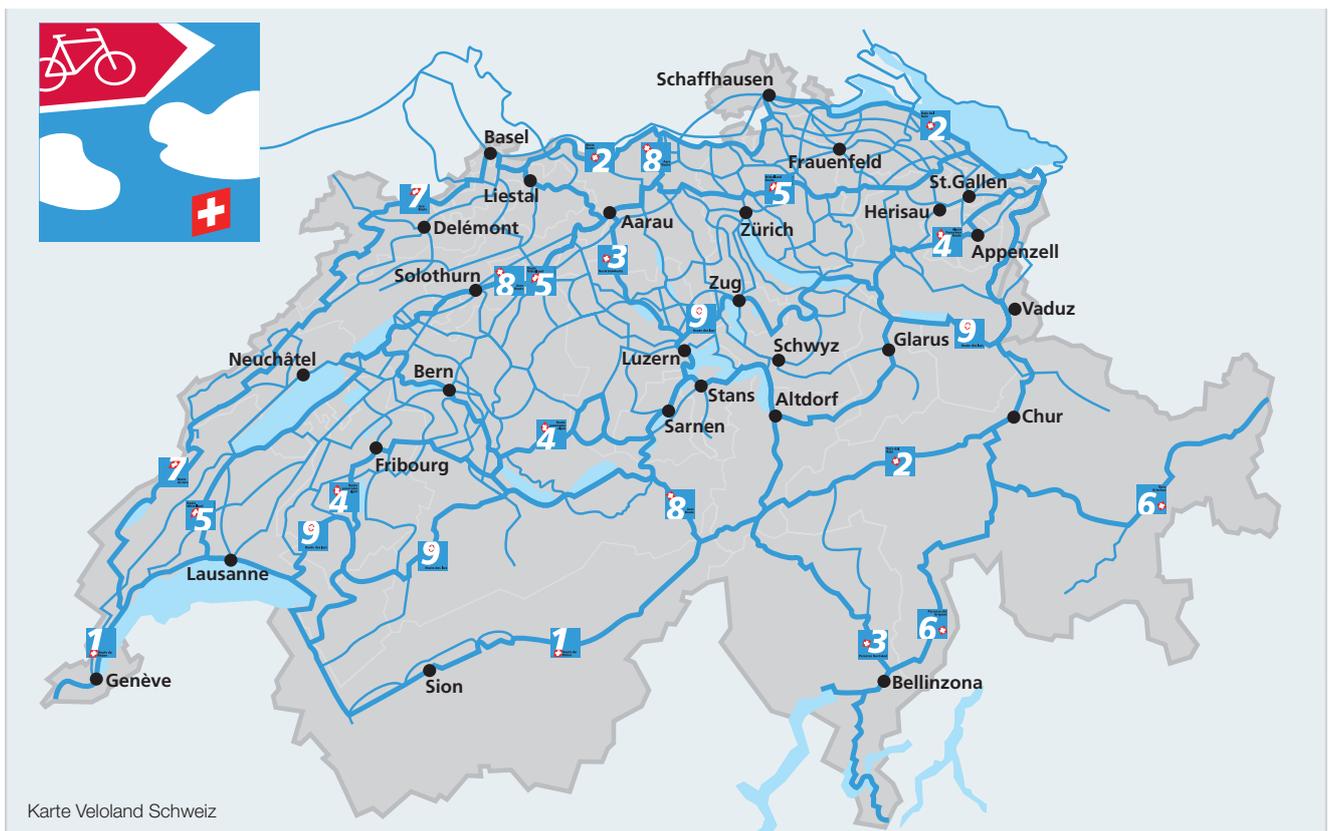
Veloland Schweiz ist das offizielle Velofreizeitverkehrsnetz der Schweiz. Das von der Stiftung SchweizMobil koordinierte und breit kommunizierte Routenangebot erfreut sich steigender Beliebtheit. Jährlich nutzen ca. 750'000 Schweizerinnen und Schweizer die nationalen, regionalen und lokalen Routen. Trotz dieses Erfolgs gibt es keinen Grund, sich auf den Lorbeeren auszuruhen. Die Herausforderungen sind zahlreich, namentlich in Bezug auf die Qualität der Infrastruktur sowie die zunehmende internationale Konkurrenz.

**DAS VELOFREIZEITVERKEHRSNETZ IN DER SCHWEIZ**  
Das Veloland Schweiz wurde 1998 mit neun nationalen Routen eröffnet. In den Jahren 2003-2006 wurde es, basierend auf den kantonalen Veloroutennetzen, mit regionalen Routen (Projekt «Veloland regional») und ab 2010 mit lokalen Routen ergänzt. Das Angebot umfasst derzeit 9 nationale Routen, 54 regionale Routen und 49 lokale Routen. Mit aktuell 11'000 Kilometern entspricht das Veloland Schweiz dem offiziellen Veloroutennetz für Freizeit und Tourismus in der Schweiz.

Die Routen werden über [schweizmobil.ch](http://schweizmobil.ch), die offizielle Webseite für den Langsamverkehr für Freizeit und Tourismus, umfassend kommuniziert, mit detaillierten Linienführungen, Routenbeschreibungen und Foto-Wegreportagen. Sie werden auch von zahlreichen öffentlichen und privaten Partnern wie Schweiz Tourismus, swisstopo, die Schweizer Tourismusregionen und -destinationen sowie von privaten Verlagen kommuniziert. Die Routen von Veloland Schweiz sind Teil von [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch) und entsprechen somit dem offiziellen Bundesdatensatz für den Velofreizeitverkehr.

**GRUNDLAGEN, ZUSTÄNDIGKEITEN UND ENTWICKLUNGEN**

Die Konzeption der Veloland-Routen basiert auf einer einheitlichen Systematik und schweizweit geltenden Grundlagen. Entscheidend sind dabei das Handbuch «Planung von Velorouten» (ASTRA, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 5), die VSS-Norm SN 640 829a «Signalisation Langsamverkehr» und das Handbuch «Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte» (ASTRA, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 10).





Neubau Velo- und Fussgängerbrücke Bahnhof Landquart

Die Stiftung SchweizMobil ist als nationale Fachorganisation Velofreizeit (inkl. Mountainbike) zuständig für die Gesamtkoordination, Kommunikation und Weiterentwicklung von Veloland Schweiz. Dabei arbeitet sie eng mit den zuständigen kantonalen Langsamverkehrs-/Velo-Fachstellen und Tourismusorganisationen zusammen. Die Kantone sind zuständig für die Planungsverfahren, die Routeninfrastruktur sowie die Signalisation der Routen. Verantwortlich für das Marketing von Veloland Schweiz sind Schweiz Tourismus, die Tourismusregionen und -destinationen, die IG SchweizMobil mit dem beauftragten Reiseveranstalter Eurotrek sowie private Verlage. Bedeutend sind auch die zahlreichen Leistungsträger in den Bereichen Beherbergung, Velovermietung, buchbare Angebote etc., deren Angebote via SchweizMobil im Kontext der jeweiligen Veloland-Routen breit kommuniziert werden.

### INFRASTRUKTUR / VERBESSERUNGSBEDARF IM VELOLAND SCHWEIZ

Das Routennetz von Veloland Schweiz wurde auf der Grundlage bestehender Strassen und Wege aufgebaut. Dabei werden

wo immer möglich die Qualitätsanforderungen gemäss Handbuch «Planung von Velorouten» berücksichtigt. Im Vordergrund stehen die Umfeldqualität, die Nähe zum Routenthema bzw. zu Gewässern (Flüsse, Seen), die Motorfahrzeugfreiheit sowie das Vermeiden unnötiger Steigungen.

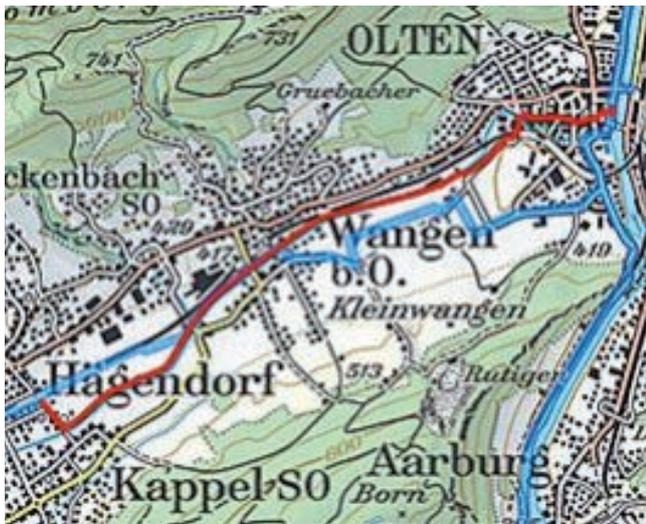
Mit dem Aufbau des Routennetzes auf bestehenden Strassen und Wegen wurde in Kauf genommen, dass einzelne Abschnitte den Anforderungen (noch) nicht genügen. Auch hat die Siedlungsentwicklung und das Verkehrswachstum der letzten 20 Jahre dazu geführt, dass die Qualitäten von Veloland Schweiz mancherorts beeinträchtigt wurden. Im Weiteren haben ausländische Konkurrenzmärkte wie Deutschland, Frankreich und Österreich in den letzten Jahren oft massiv in den Ausbau und die Qualitätsverbesserungen ihrer Velofreizeitnetze investiert. Sie setzen dabei vielerorts auf separat geführte, motorfahrzeugfreie Veloinfrastruktur, zum Beispiel entlang von Gewässern. Die genannten Entwicklungen im In- und Ausland erhöhen den Druck, die Qualität der Routeninfrastrukturen regelmässig zu überprüfen und zu verbessern. Diese Herausforderung stellt sich auch deshalb, weil in der Schweiz (ausser im



Parkplatz Schiessstand Choller, Zug (vorher)



Entflechtung mit separatem Radweg (nachher)



Rahmen der Agglomerationsprojekte) keine Bundesmittel für Qualitätsverbesserungen von Velorouten zur Verfügung stehen, im Gegensatz zu Nachbarländern wie zum Beispiel Frankreich (Plan national vélo, mit einem Fonds von 350 Mio. Euro für Veloinfrastrukturen etc.).

### VELOLAND 2030

Die oben genannten Entwicklungen waren Auslöser für das Programm «Veloland 2030», welches im Jahr 2012 mit Unterstützung des Bundesamts für Strassen ASTRA lanciert wurde. Ziel des Programms ist die Erhöhung motorfahrzeugfreier Abschnitte, die Verbesserung der Umfeldqualität sowie das Vermeiden unnötiger Steigungen auf den Veloland-Routen.

Im Rahmen von «Veloland 2030» wurden den Kantonen über 400 Routenoptimierungsvorschläge unterbreitet. Deren Umsetzung würde bis zu 500 Mio. Franken kosten. Zuständig für die Umsetzung und Koordination der Massnahmen sind die Kantone. Zahlreiche Beispiele zeigen, dass die Notwendigkeit von Routenverbesserungen erkannt und konkret in die Hand genommen wird. Beispielhaft sind die Veloland-Routen Nr. 21 (Prättigau), Nr. 31 (Vallemaggia) und VL 1 (Mörel-Bitsch). Weitere Realisierungsbeispiele sind auf [veloland.ch](http://veloland.ch) > Mehr > Routenverbesserungen Veloland beschrieben.

Die Zwischenbilanz von «Veloland 2030» ist durchzogen: einfache und kostengünstige Massnahmen wurden vielerorts bereits umgesetzt. Auch wurden bedeutende, auch kostenintensive Verbesserungen realisiert. Oft blieb es jedoch bei der Schliessung von kleineren Netzlücken. vielerorts zeigt sich, dass die für die Umsetzung grösserer Massnahmen nötigen Mittel und Ressourcen und die dafür nötige Investitionsbereitschaft noch fehlen. Da die Massnahmen aus «Veloland 2030» in vielen Kantonen in die jeweiligen Planungsinstrumente eingeflossen sind, dürfen in den nächsten Jahren auch diverse grössere Umsetzungen erwartet werden. Wichtig ist zudem, dass das Thema Langsamverkehr im Rahmen von Projekten wie Hochwasserschutz, Renaturierungen von Gewässern, Meliorationen und Siedlungerschliessungen möglichst früh einfließt.



Verlegung der Route auf einer Länge von 5 km und Neubau von zwei Brücken in der Region Olten

### AUSBLICK

Das Velo als Teil der Freizeitmobilität hat sich in den letzten Jahren etabliert und wird auch in Zukunft immer wichtiger. Mit dem e-Velo konnten zusätzliche Nutzergruppen erschlossen werden. Die Stiftung SchweizMobil und ihre Partner setzen alles daran, dass die Entwicklung von Veloland Schweiz weiterhin positiv verläuft und die Qualität der Routen verbessert werden kann. Mit dem Bundesbeschluss Velowege (73 % Zustimmung der Bevölkerung) und der entsprechenden Velogesetzgebung nimmt das Velo auf nationaler Ebene an Fahrt auf. Gleichzeitig hoffen wir, dass die Notwendigkeit infrastruktureller Verbesserungen immer mehr erkannt wird und die nötigen Investitionen lanciert werden. Ziel muss es sein, in den nächsten Jahren auch grössere Routenoptimierungen zum Beispiel entlang von Gewässern umzusetzen, um dem Velofahren als Freizeitmobilität einen kräftigen Schub zu verleihen.

# BEISPIEL AUS DER PRAXIS

## «FIL BLEU GLATT», GLATTUFERWEG

URS GÜNTER, ENTWICKLUNGSINGENIEUR, AMT FÜR VERKEHR, KANTON ZÜRICH

Entlang der Glatt zwischen Dübendorf und Opfikon soll ein durchgängiger, kombinierter Velo- und Fussweg entstehen. Dieser chaussierte Glattuferweg soll vor allem dem Velofreizeitverkehr und den Fussgängern als attraktive Verbindung mit grossem Erlebnis- und Erholungswert zur Verfügung stehen. Natürlich kann der Weg auch von den Velo-Berufspendlern als durchgehende Route ohne Kreuzungen mit dem Strassenverkehr genutzt werden. Die für Velos und Fussgängerinnen gemeinsam nutzbare Breite des Wegs von 4 m ist als Kompromiss zwischen dem Bedürfnis für Erholungsnutzungen und dem Natur- und Gewässerschutz sowie unter Berücksichtigung von lokalen Begebenheiten und Platzverhältnissen festgelegt worden. Weitere Informationen sind auf [www.filbleuglatt.ch](http://www.filbleuglatt.ch) zu finden.

### FREIRAUMKONZEPT ALS WEGBEREITER

Das Glatttal im Norden der Stadt Zürich gehört zu den Regionen mit der höchsten Entwicklungsdynamik und hat sich heute zu einem attraktiven Unternehmens- und Wirtschaftsstandort entwickelt. Aufgrund der massiven Siedlungs- und Verkehrsentwicklung steigt der Erholungsdruck auf die nur begrenzt vorhandenen Grünräume in der Region. Einer dieser Grünräume ist das Fließgewässer Glatt. Die Umgebung der Glatt führte als Naherholungsgebiet bisher eher ein Schattendasein im Rücken der Entwicklungsachsen. Mit dem überregionalen Freiraumkonzept «Fil Bleu» soll der Glatt und ihrem Grünraum endlich die Aufmerksamkeit geschenkt werden, die ihr bereits lange gebührt. Mit dem Freiraumkonzept kann dem zukünftigen Erholungsbedarf Rechnung getragen und gleichzeitig der besondere Charakter der Glatt, den sie über die Jahre entwickelt hat, gewahrt und geschärft werden.

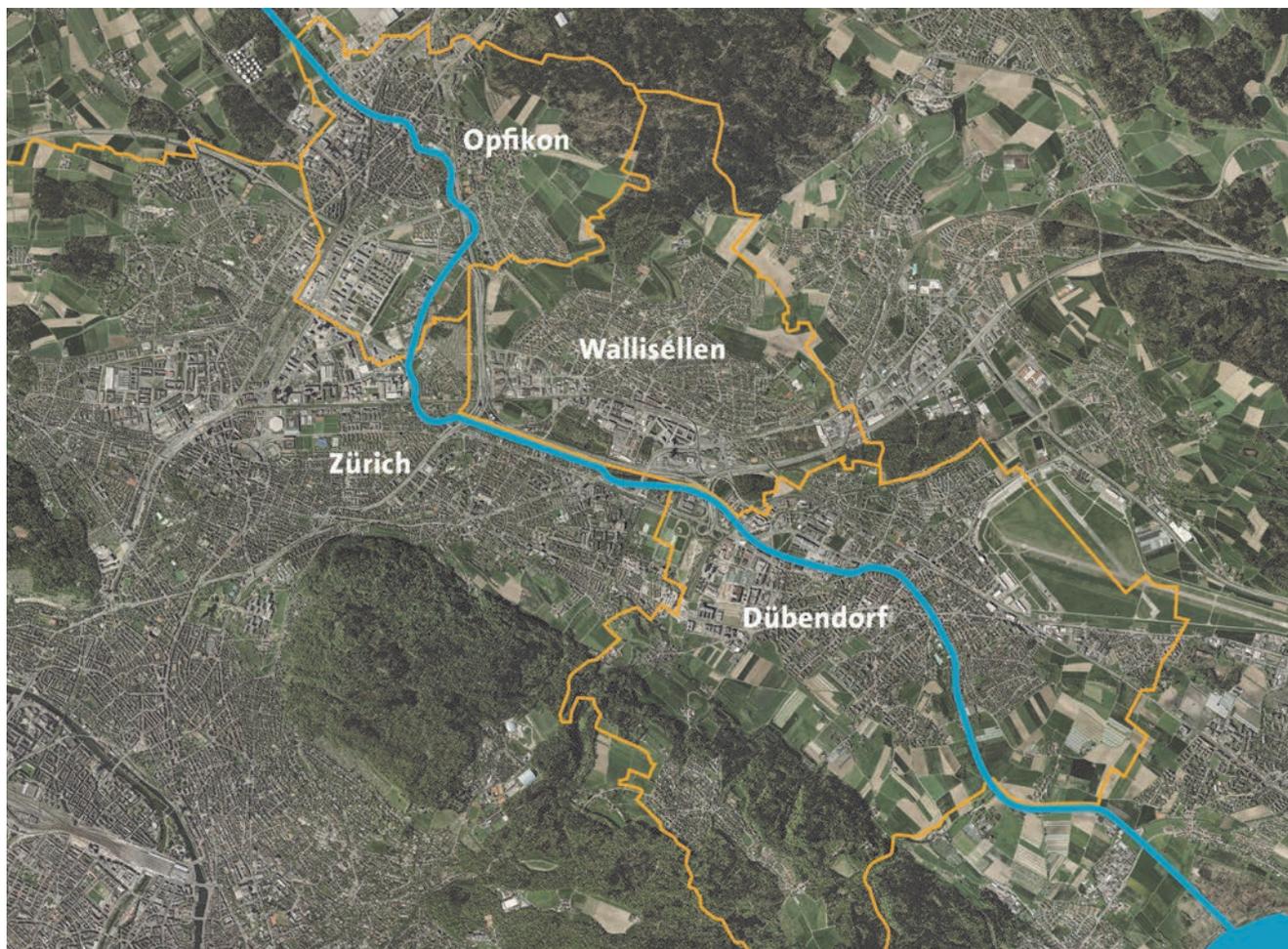


Abb. 1: Der Glattuferweg soll als zentraler Bestandteil des «Fil Bleu Glatt» zu einer regionalen Verbindungsachse für Fussgänger und Velofahrerinnen ausgebaut werden. (Quelle: Amt für Verkehr)

Die Idee des Freiraumkonzepts ist, das eine Glattufer, «Rive gauche», mit einem 4 m breiten chaussierten Weg zu versehen und die Aufenthaltsqualität im Sinne eines Naherholungsgebietes zu steigern. Die andere Uferseite, «Rive droite», soll naturnah gestaltet und bestehende Wege möglichst aufgehoben werden, um ungestörten Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu schaffen.

### MACHBARKEITSSTUDIE GLATTUFERWEG

Aufgrund der Vorgaben aus dem Freiraumkonzept wurde eine Machbarkeitsstudie mit einem umfassenden Variantenstudium erstellt. Die Machbarkeit des Glattuferwegs unter Berücksichtigung der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Gewässerraum-Festlegung konnte für jeden Abschnitt der insgesamt rund 10 km langen Strecke nachgewiesen werden. Im Vordergrund stand die Interessenabwägung zwischen einem unverbauten Gewässerraum, einer attraktiven, möglichst nah am Fluss verlaufenden Velo- und Fusswegverbindung sowie der bautechnisch idealen Linienführung des Glattuferwegs.

Der Glattuferweg soll möglichst ausserhalb des Gewässerraums verlaufen. Um die Erlebbarkeit der Glatt und den erhölungsfunktionalen Bezug zum Fließgewässer zu gewährleisten, kann der Gewässerraum durch den Glattuferweg in Ausnahmefällen tangiert werden. Dabei ist nachzuweisen, dass der Gewässerraum seine Funktionen für den Hochwasserschutz, die Revitalisierung, den Natur- und Landschaftsschutz und die Gewässernutzung gemäss Gewässerschutz- und Natur- und Heimatschutzgesetzgebung nach wie vor wahrnehmen kann. Um die Standortgebundenheit zu begründen, muss der Bezug zur Erholungsfunktion dargelegt sein oder die standörtlichen Verhältnisse müssen eine andere Linienführung verunmöglichen. In Abschnitten, wo der bestehende Weg sehr nahe der Glatt verläuft und verbreitert werden soll, hat die Verbreiterung grundsätzlich auf der dem Gewässer abgewandten Seite zu erfolgen. Wegverbreiterungen zum Gewässer hin erfolgen nur dort, wo es der bauliche Bestand erfordert und keine alternative Wegführung möglich ist.

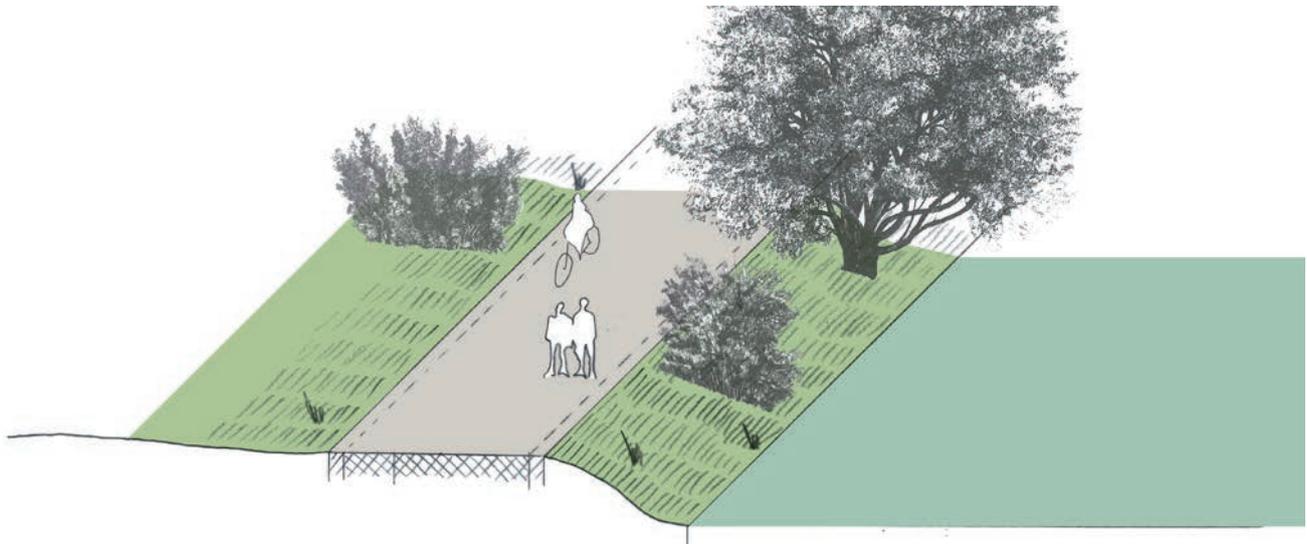


Abb. 2: Normalprofil (Quelle: EBP Schweiz AG)

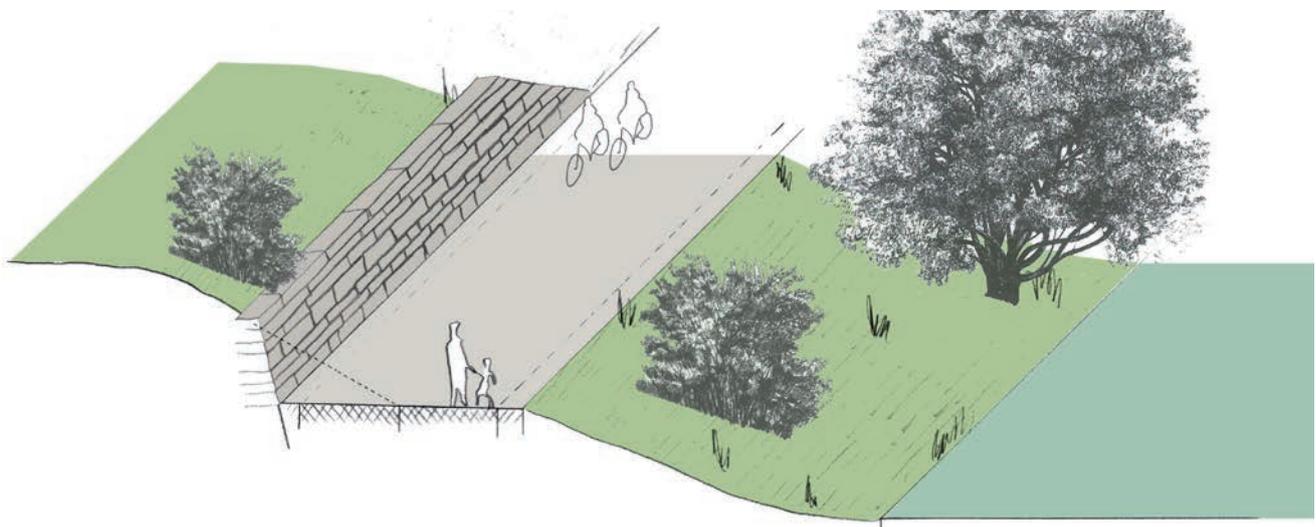


Abb. 3: Normalprofil mit Stützmauer (Quelle: EBP Schweiz AG)

## KOEXISTENZ DER BENUTZERGRUPPEN

Der Glattraum wird bereits heute von vielen Erholungssuchenden genutzt. Stellenweise besteht ein Konfliktpotenzial zwischen Velofahrenden und Erholungssuchenden. Dieses Konfliktpotenzial akzentuiert sich durch das Aufkommen der E-Bikes, welche die Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen den einzelnen Nutzergruppen noch vergrössern. Zudem bewegt sich der Veloverkehr längsachsig der Glatt, der Zugang zum Gewässer erfolgt hingegen querachsig, also über den Fuss- und Veloweg.

Der Glattuferweg ist eine durchgehende, kombinierte Fuss- und Velowegverbindung nach dem Prinzip der Koexistenz, im Grundsatz 4 m breit und chaussiert. Mit der durchgängigen Verbreiterung des Glattuferweges wird genügend Platz geschaffen für die gemeinsame Nutzung durch Fussgänger und Velofahrerinnen. Der Glattuferweg ist ein Freizeitweg; er richtet sich an Erholungssuchende und Ausflüglerinnen sowie an Sportler («Der Weg als Ziel»).



Abb. 4: Mit der durchgängigen Verbreiterung des Glattuferwegs wird genügend Platz geschaffen für die gemeinsame Nutzung durch Fussgängerinnen und Velofahrer. (Quelle: EBP Schweiz AG)

## DIE ZUKÜNFTIGEN NUTZER GEWINNEN

Die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer sollen frühzeitig auf das Projekt «Fil Bleu Glatt» aufmerksam gemacht werden und einen Teil des Mehrwerts schon erleben können, bevor das Projekt durchgehend realisiert wird. Zu diesem Zweck hat ein Team aus Vertretern der Anrainergemeinden ein Gestaltungshandbuch erarbeitet, in welchem Vorgaben zu temporären und permanenten Elementen vereinbart und festgehalten wurden.

Multifunktionale Gestaltungselemente zum Liegen, Sitzen und Sporttreiben für Erholungssuchende geben dem Raum eine ganz neue Aufenthaltsqualität. Die bereits heute installierten temporären Elemente werden von der Bevölkerung rege benutzt. Mit der Projektrealisierung sollen diese durch permanente Elemente ersetzt werden. Dies sind neben den multifunktionalen Gestaltungselementen vor allem auch Plattformen, die sich in Wassernähe befinden und von dort einen ganz anderen Blickwinkel auf die Glatt ermöglichen. Der Terrainsprung vom Veloweg an das Ufer der Glatt wird über eine Treppe oder Rampe sichergestellt.



Abb. 5: Visualisierung des 4 m breiten Glattuferwegs (Fotomontage als Symbolbild) (Quelle: EBP Schweiz AG)



Abb. 6: Temporäre Elemente als Vorboten des «Fil Bleu Glatt» (Quelle: Amt für Verkehr)



Abb. 7: Plattformen als permanente Elemente des «Fil Bleu Glatt» (Quelle: Amt für Verkehr)

## PARTNER IN DER REGION

Das Projekt «Fil Bleu Glatt» ist ein Gemeinschaftswerk des Kantons Zürich, der Städte Dübendorf, Opfikon und Zürich sowie der Gemeinde Wallisellen. Die Partner haben 2015 eine Absichtserklärung unterzeichnet und sich gemeinsam verpflichtet, das Projekt voran zu treiben. Die betroffenen Städte und Gemeinden, die Zürcher Planungsgruppe Glatttal und die zuständigen kantonalen Ämter sind in der Projektorganisation vertreten und koordinieren die kommunalen und kantonalen Projekte an der Glatt. Zur frühzeitigen Einbindung von weiteren Interessengruppen wurde ein Echoraum geschaffen, der jeweils in den relevanten Projektphasen informiert wird.

## BLICK IN DIE ZUKUNFT

Nach der Machbarkeitsstudie wird das Vorprojekt über die ganzen zehn Kilometer des Glattuferwegs von Dübendorf bis Opfikon erarbeitet. Ziel ist es, das Projekt öffentlich aufzulegen

und der Bevölkerung die Möglichkeit der Mitwirkung mittels Einwendungen nach Strassengesetz zu gewährleisten. Die Ausarbeitung des Bauprojekts sowie die Realisierung erfolgen dann in Etappen und in Absprache mit den Anrainergemeinden. Synergienutzungen mit zeitgleichen Bauvorhaben werden angestrebt. Zum Beispiel eignen sich die vom Amt für Wasser, Energie und Luft (AWEL) geplanten Revitalisierungsmassnahmen an der Glatt sehr gut für eine gemeinsame Realisierung.

Dieses Vorgehen sichert in ausgewählten Abschnitten eine schnelle Umsetzung des Glattuferwegs und ermöglicht der Bevölkerung, den Glattraum nach und nach wieder zu entdecken und für sich in Anspruch zu nehmen.

## INTERVIEW MIT URS GÜNTER

### VELOKONFERENZ SCHWEIZ: WELCHE HÜRDEN MUSSTEN GEMEISTERT WERDEN BEZÜGLICH GEWÄSSERSCHUTZ UND LANGSAMVERKEHR?

Urs Günter: Der Herausforderung zwischen Gewässerschutz und Langsamverkehr wurde bereits im Freiraumkonzept begegnet, indem das Amt für Wasser, Energie und Luft (AWEL) im Projektteam von Beginn an eingebunden war und im Abschluss auch die Absichtserklärung unterzeichnet hat. Diese Arbeitsweise wurde auch während der Machbarkeitsstudie konsequent weitergeführt, zudem erfolgten bei allen Gemeinden und zuständigen kantonalen Stellen verschiedene Vernehmlassungen.

### KONNTE DIE INTERESSENSABWÄGUNG BEREITS IN DER MACHBARKEITSSTUDIE VORGENOMMEN WERDEN?

Ja, die Interessenabwägung erfolgte in der Machbarkeitsstudie. Die Projektbeteiligten waren sich von Anfang an bewusst, dass eine frühe Sicht auf die Vorgaben des Gewässerschutzgesetzes und auf die Bedürfnisse des Glattuferwegs unumgänglich ist für eine hohe Akzeptanz und Qualität der Machbarkeitsbeurteilung.

### WIE SAH DER DIESBEZÜGLICHE ABLAUF AUS, BZW. WIE SPIELEN DIE EINGESETZTEN INSTRUMENTE FREIRAUMKONZEPT, MACHBARKEITSSTUDIE, AUFLAGEPROJEKT ZUSAMMEN?

Das Freiraumkonzept, mit der auf oberster Stelle von allen Projektbeteiligten unterschriebenen Absichtserklärung, diente als Vorgabe und Rahmenbedingung für die Machbarkeitsstudie. Das Auflageprojekt (Vorprojekt) ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gestartet.

### WELCHEN STELLENWERT HATTE DAS FREIRAUMKONZEPT IM VERFAHREN? HANDELT ES SICH UM EIN BEHÖRDENVERBINDLICHES INSTRUMENT? WURDE DER GEWÄSSERRAUM IN DIESEM KONZEPT DEFINIERT?

Das Freiraumkonzept sowie auch die Absichtserklärung der Partner sind kein behördenverbindliches Instrument. In der Absichtserklärung wird der Wille «den Fil Bleu weiterzuentwickeln und gemeinsam umzusetzen» festgehalten.

Der Gewässerraum ist im Konzept noch nicht definiert worden. Die Ausscheidung des Gewässerraums erfolgt in mehreren Schritten, der erste Schritt ist die Machbarkeitsstudie.

### WELCHE DER AUFGEFÜHRTEN ZIELE SIND GESICHERT, WO HANDELT ES SICH UM WÜNSCHE?

Grundsätzlich gilt es möglichst viele Ziele zu erreichen. Um dieser Herausforderung zu begegnen, wurden aufgrund der Topologie Abschnitte gebildet und entsprechende Faktenblätter erarbeitet, in denen eine Interessenabwägung nach Vorgaben des AWEL durchgeführt wurde.

# VELOFREIZEIT IM LÄNDLICHEN RAUM

NICOLAS HOFER, TIEFBAUAMT KANTON BERN, FACHSTELLE LANGSAMVERKEHR

Das Tiefbauamt übt die Oberaufsicht über die Velofreizeitrouten im Kanton Bern aus und sorgt für die Signalisation der Routen mit kantonaler Netzfunktion. In enger Abstimmung mit den Gemeinden signalisiert die Fachstelle Langsamverkehr Optimierungen bestehender Freizeitrouten, die von Tourismusfachleuten, SchweizMobil und anderen Partnern vorgeschlagen werden. Im ländlichen Raum werden dabei attraktive und einprägsame Routenführungen angestrebt.

Zuständigkeiten und Kompetenzen betreffend Velorouten im Kanton Bern werden im Strassengesetz klar geregelt. Demnach ist der Kanton für Planung, Bau und Unterhalt von Velorouten auf Kantonsstrassen und kantonalen Radwegen zuständig. Den Gemeinden fallen diese Aufgaben für Velorouten auf Gemeinde- oder

Privatstrassen zu, auch wenn eine Veloroute mit kantonaler Netzfunktion darüber verläuft, die der Kanton signalisiert. Das Tiefbauamt hat die Oberaufsicht über die Freizeitrouten im Kanton und ist für die Signalisation zuständig.

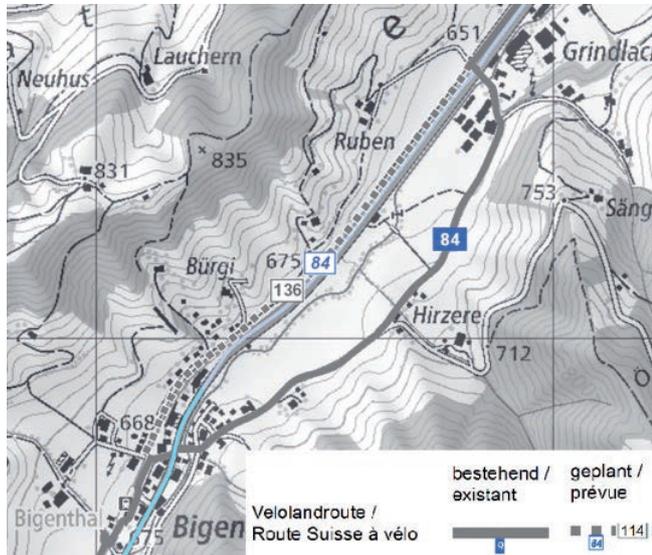
Anfangs der 1990er entstanden im Kanton Bern die ersten Velofreizeitrouten. Die erste Strecke, die signalisiert wurde, führte von Kandersteg über Frutigen, Thun und Bern bis nach Biel. Weitere folgten, insbesondere im Hinblick auf das Jubiläum 800 Jahre Bern. Im Gegensatz zur bis dahin gängigen Praxis wurden diese neuen, durch den Kanton signalisierten Routen nicht als Rundstrecken ausgelegt. Ähnlich wie Wanderrouten wurden stattdessen Start- und Endpunkte sowie Zwischenziele signalisiert. Diese Routen waren Vorreiter für die schweizweite Signalisation von Velofreizeitrouten und wurden 1998 ins neu geschaffene Netz von «Veloland Schweiz» aufgenommen. Sie figurieren heute im Wesentlichen unverändert im «Veloland» von «SchweizMobil». Aufgrund der neuen Norm zur Signalisation des Langsamverkehrs wurden zwischen 2006 und 2010 alle bestehenden Wegweiser ersetzt. Heute betreut das Tiefbauamt ein Velofreizeitnetz von über 1'580 Kilometer, wovon ein Grossteil im ländlichen Raum liegt. Diese Routen werden rege befahren und von der erholungsuchenden Bevölkerung, die mit dem (Elektro-)Velo unterwegs ist, ebenso geschätzt wie von Restaurants, Gewerbe und Bauern, die ihre Waren und Dienstleistungen entlang der Routen anbieten.

Attraktive Linienführungen von Freizeitrouten werden nach touristischen Kriterien einem Thema gewidmet und führen meist abseits der Kantonsstrassen, häufig auf verkehrsarmen Gemeinde- und Privatstrassen, entlang von Gewässern oder besonderen Landschaften. Für den Velofreizeitverkehr gelten bezüglich Wegführung und -beschaffenheit andere Anforderungen als für den Veloalltagsverkehr. So können Velofreizeitrouten weniger direkt sein oder über Wege ohne Asphaltbelag führen. Gerade entlang von Gewässern bündelt sich der Freizeitverkehr aufgrund der landschaftlichen Attraktivität häufig. Um Konflikten vorzubeugen wird versucht, den Velofreizeitverkehr nur dort in Koexistenz mit anderen Nutzungen wie Wandern oder Spazieren (ggf. mit Hund) zu führen, wo dies Wegbreite und Frequenzen zulassen. Dies macht beispielsweise die Umsetzung einer möglichst durchgehenden Führung der nationalen Route Nr. 8, der «Aare-Route», entsprechend ihrem Namen entlang der Aare, sehr schwierig. Die Freizeitrouten werden im



Signalstandort mit Infotafel in Ins: Zusammen mit SchweizMobil wurde ein vielfältiges Angebot für den Velofreizeitverkehr geschaffen.  
(Foto: Fachstelle Langsamverkehr)

kantonalen Sachplan Veloverkehr behördenverbindlich festgelegt. Der Kanton leistet Beiträge von 40 % an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- oder Privatstrassen. Ebenfalls im Sachplan enthalten sind geplante Routenoptimierungen. So kann sichergestellt werden, dass diesbezügliche Interessen in laufenden Planungen berücksichtigt werden.



Routenoptimierung Nr. 136: Neue Verbindung entlang der Bahnlinie, um das zweimalige Queren der Kantonsstrasse und die zusätzlichen Höhenmeter der heutigen Führung der Route Nr. 84 zu vermeiden und gleichzeitig eine attraktive Alltagsverbindung anzubieten. (Auszug aus dem Sachplan Veloverkehr)

Zweimal jährlich befahren Mitglieder von ProVelo im Auftrag des Kantons die Routen und melden beschädigte Schilder oder andere Mängel der Signalisation sowie der Infrastruktur an die Fachstelle Langsamverkehr. Diese behebt Mängel an der Signalisation und leitet Hinweise zum Zustand der Strassen den entsprechenden Strasseneigentümern weiter. Die Fachstelle Langsamverkehr organisiert zudem jährliche Treffen mit den beauftragten Fahrern und Fahrerinnen, um den Erfahrungsaustausch zu ermöglichen und die Anforderungen an die Rückmeldungen zu erläutern. Die Fachstelle steht zudem als Ansprechpartnerin von Gemeinden und Dritten bei temporären

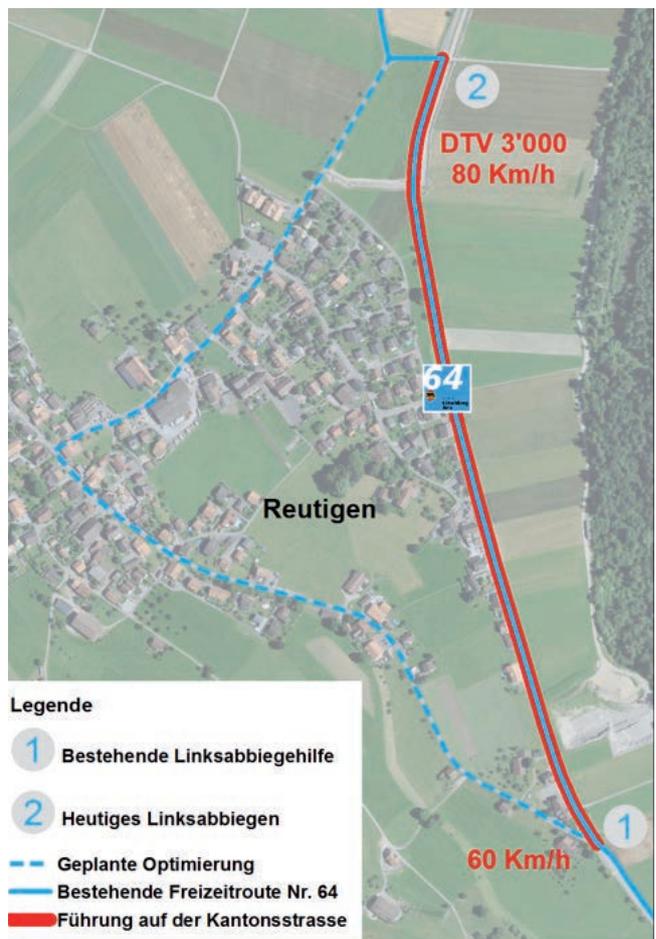


Signalisation einer temporären Umleitung der Route Nr. 71 (Foto: Fachstelle Langsamverkehr)

Umleitungen von Routen zur Verfügung. Um zu gewährleisten, dass die Velofreizeitrouten auch bei Baustellen befahrbar sind, wurde schliesslich eine Checkliste «Velo-signalisation bei Baustellen» zuhanden der Bauherren und Gemeinden erarbeitet.

Zusammen mit den Gemeinden, Tourismusorganisationen, SchweizMobil und weiteren Interessierten arbeitet die Fachstelle Langsamverkehr kontinuierlich an der Verbesserung des Routennetzes mit dem Ziel, die Attraktivität und Sicherheit der Routen zu erhöhen. In Bönigen bei Interlaken konnte 2019 beispielsweise eine Routenoptimierung für die Aare-Route (Nr. 8) und die Seen-Route (Nr. 9) umgesetzt werden. Neu führen die Routen wie die lokale Bödeli-Route (Nr. 380) zwischen Bönigen und Interlaken entlang des Brienersee- und Aareufers und werden so ihren Namen gerecht.

Im ländlichen Raum stellt sich für den Velofreizeitverkehr bisweilen die Problematik der Sicherheit auf Strassen mit geringem Verkehr aber hohen Geschwindigkeiten. Es wird deshalb versucht, komplexe Manöver wie das Linksabbiegen auf oder das Queren von solchen Strassen zu vermeiden. In diesem Sinne ist beispielsweise eine Optimierung der Route Nr. 64 (Lötschberg-Jura) vorgesehen: Das Linksabbiegen soll neu in einem Bereich mit Vsign von 60 km/h über eine bestehende Abbiegehilfe erfolgen. Gleichzeitig gewinnt die Route durch die neue Führung durch das Dorf an Attraktivität.



Geplante Verlegung der Route Nr. 64 in Reutigen. Neu soll die Kantonsstrasse beim Punkt 1 mithilfe der bestehenden Abbiegehilfe gequert werden, statt wie bisher bei Punkt 2.

Aufgrund der topographischen Gegebenheiten muss der Velofreizeitverkehr im ländlichen Raum auf kurzen Abschnitten zwangsweise auf Strassen mit viel Verkehr und hohen Geschwindigkeiten geführt werden, so zum Beispiel entlang des linken Thunerseeufers. Hier verläuft die Aare-Route ausserorts zwischen Leissigen und Därligen sowie Därligen und Interlaken auf Radstreifen entlang der Nationalstrasse 3, Klasse (17'000 DTV, Vsign grösstenteils 80 km/h). Ausgelöst durch einen politischen Vorstoss im Grossen Rat des Kantons Bern und anstehende Sanierungsarbeiten auf der Nationalstrasse prüft das Tiefbauamt gemeinsam mit dem ASTRA und den Ge-

meinden aktuell die Machbarkeit eines separierten Radwegs zur Steigerung der Sicherheit und der Attraktivität für den Veloverkehr.

Der Kanton Bern verfügt über ein dichtes Netz an Velofreizeitrouten. Dementsprechend kann es sein, dass die Fachstelle Langsamverkehr Ideen Dritter für neue Routen in Abstimmung mit den Beteiligten als Änderungen oder Ergänzungen bestehender Routen umsetzt. Mit diesem Prozess zur Qualitätssicherung wird sichergestellt, dass das Velofreizeitrouthenetz auch in Zukunft ein attraktives Erlebnis bietet.



Routen Nr. 8, 9 und 380 entlang der Aare (Foto: Stiftung SchweizMobil)

# UNTERWEGS IN DER «DREILAND-RADREGION»

## NEUE RADROUTEN FÜR DIE NAHERHOLUNG UND FÖRDERUNG DES REGIONALEN RADTOURISMUS IN UND UM BASEL

MELISSA CHIBKO, TRINATIONALER EURODISTRICT BASEL  
EVELYNE PRELLER, KANTON BASEL-STADT  
ARMIN SCHMAUSS, KANTON BASEL-LANDSCHAFT

**Basel ist aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage und als wichtiger Knotenpunkt im Strassen- und Schienennetz aus allen Himmelsrichtungen sehr gut zu erreichen. Zudem sind die Schiffsreisen ab Basel den Rhein abwärts sehr beliebt und generieren Jahr für Jahr mehr Fahrgäste.**

Die Lage im Dreiländereck bringt aber auch gewisse Nachteile mit sich, z.B. für den Tourismus des Basler Umlands. Für viele Touristinnen und Touristen ist Basel lediglich der Start- oder Endpunkt ihrer Reise, was dazu führt, dass sich die Übernachtungszahlen (abgesehen von Grossereignissen) bzw. mehrtägigen Übernachtungen oftmals auf andere Regionen konzentrieren. Während die Kernstadt insgesamt stark von Übernachtungen profitieren kann, kämpft v.a. die umliegende Agglomeration seit Jahren darum, dass der regionale Tourismus gestärkt wird und somit mehr Feriengäste angelockt werden, die im Idealfall mehrere Tage in der Region verweilen. Aufgrund der Vielzahl an betroffenen touristischen Organisationen in mehreren Schweizer Kantonen sowie in Deutschland und Frankreich kann dies nur durch ein Zusammenspiel der verschiedenen Akteure geschehen, was eine grosse Herausforderung in sich birgt.

Die touristische Tradition Basels ist stark verankert. Im Gegensatz dazu ist den Einwohnern und Touristinnen, die sich in einem der peripheren Teile der Agglomeration aufhalten, die Vielfalt dieser Gebiete oftmals nicht bewusst. Oft werden Naherholungsgebiete als zerteilt wahrgenommen und enden in den Köpfen an der Grenze. Die Einwohnerinnen und Touristen stellen jedoch ein bedeutendes wirtschaftliches Potenzial für die Umgebung Basels dar, da sich diese Räume nahe der städtischen Zentren der Agglomeration befinden und durch den ÖV mehrheitlich gut erschlossen sind. Abgesehen von den Siedlungsbändern, die sich vorwiegend auf die Flusstäler konzentrieren und mehrere Kilometer weit reichen, kann man in einzelne Himmelsrichtungen relativ schnell in bereits sehr ländlich geprägte Gebiete gelangen, welche sich ideal zur Naherholung eignen.

Im Radtourismus zeigt sich ein sehr ähnliches Bild: Abgesehen von den EuroVelo-Routen Nr. 5 (Via Romea), Nr. 6 (Atlantik – Schwarzes Meer) und Nr. 15 (Rheinradweg) ist Basel vorwiegend Start- bzw. Endpunkt von nationalen und regionalen Radrouten. Der nächste Etappenort auf diesen Routen liegt meist schon ausserhalb der Basler Region, d.h. auch hier fällt es schwer, Übernachtungsgäste zu gewinnen. Bis auf wenige Ausnahmen verlaufen die meisten Routen linear von Basel aus. Nützlicher für den



Die Ruine Landskron unmittelbar an der Grenze Schweiz – Frankreich, nur etwa 10 km von der Basler Innenstadt entfernt (Foto: leimental.ch)

lokalen Tourismus wären hingegen längere Rundkurse, welche sich hauptsächlich innerhalb der Region befinden und vermehrt die örtlichen Sehenswürdigkeiten und Naherholungsgebiete erschliessen.

## PROJEKTGESCHICHTE

Den Anstoss für das aktuelle trinationale Projekt «Dreiland-Radregion» gab 2012 die Idee eines «Regionalparks Dinkelberg», welcher sich vorerst nur auf Schweizer und deutschem Boden befunden hätte. Es wurde von der 2005 gegründeten Interessengemeinschaft Dinkelberg eingereicht und als Projekt für die Internationale Bauausstellung (IBA) Basel 2020 vornominiert. Auf Vorschlag und mit Unterstützung der IBA entwickelte sich das landschaftsorientierte Projekt in den ersten beiden Jahren sehr rasch zum trinationalen Landschaftsprojekt mit dem Anspruch, den Grüngürtel um die Kernstadt Basel als gemeinsamen Naherholungsraum grenzüberschreitend und nachhaltig zu entwickeln sowie innerhalb und ausserhalb der Region besser bekannt zu machen.

Die Kooperation war von 2013-2016 breit angelegt und bezog Fachgruppen aus Landschaftsplanung, Umwelt- und Naturschutz, Landwirtschaft, Gastronomie, Infrastruktur sowie Tourismus aus den Kantonen AG, BL, BS und SO sowie den Regionen Südbaden (D) und Elsass/Sundgau (F) mit ein. Bis 2016 gab es zwischen den trinationalen Projektpartnern einen regen Austausch und viele öffentliche Aktivitäten. Das Projekt erhielt über die IBA einen grossen Anstoss im Hinblick auf die grenzüberschreitende Zusammenarbeit und die Entwicklung von gemeinsamen Zielen und Massnahmen. Andererseits blockierten aber die strukturellen Anforderungen des IBA-Prozesses immer wieder die Durchführung von konkreten gemeinsamen Massnahmen (z.B. die Neuauflage der grenzüberschreitenden Radroutenkarte). Eine wesentliche Projektwende erfolgte 2016 durch die Eingliederung des Projekts

in die Organisation des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB).

Die TEB-Projektleitung fokussierte das Projekt auf das klare Ziel einer «Dreiland-Radregion», erreichte eine politisch breit abgesicherte Basis der Entscheidungsträger und 2018 die notwendigen Kooperationszusagen sowie die Aufnahme ins INTERREG V-Programm Oberrhein. Die IBA Basel 2020 hat das Projekt nun labelisiert. Damit ist die ursprünglich erhoffte Chance gegeben, den Grüngürtel mit den Naherholungsräumen rund um Basel gemeinsam grenzüberschreitend ins Bewusstsein der regionalen und überregionalen Öffentlichkeit zu rücken, mit dem Fokus auf das Thema Radreiseregion.

## INHALT DES PROJEKTS

Die Dreilandregion (TEB) verfügt über gute Bedingungen, um den Radtourismus zu entwickeln. Abgesehen von der geografischen Lage, der landschaftlichen Vielfalt und dem qualitativ hohen kulturellen und kulinarischen Angebot, verfügt die trinationale Agglomeration bereits über ein grossflächiges Radwegenetz. Darüber hinaus bestehen auch einzelne grenzüberschreitende Radrouten wie der Dreiland-Radweg (ca. 195 km) oder der Südschwarzwald-Radweg (ca. 240 km). Aufgrund von neuen, in den letzten Jahren gebauten Streckenabschnitten muss v.a. der Dreiland-Radweg angepasst und einheitlich neu beschildert werden. Zusätzlich sollen neue, teils grenzüberschreitende Rundtouren entwickelt, beschildert und besser vermarktet werden. Insgesamt handelt es sich um über 20 Radrouten, welche integraler Bestandteil des Projekts sein werden. Der grösste Zuwachs an neuen Routen findet nördlich und westlich von Basel statt, d.h. vorwiegend im Sundgau und in der Umgebung von Saint-Louis. Vor allem in westlicher Richtung dünnt die Basler Agglomeration recht bald aus, sodass man hier prinzipiell am schnellsten mit dem Velo in die Natur bzw. in die grosszügigen «grünen Lungen» rund um den Speckgürtel gelangt. Rund um Basel sollen insbesondere



Velotouristen im Sundgau (Foto: apps.tourisme-alsace.info)

zwei neue Radrouten entstehen: Zum einen der Kleine Dreiland-Radweg, eine trinationale Radtour am Rheinknie, die durch die Stadt Basel und die umliegenden Grünzonen führt, und zum anderen weiter im Norden eine Ost-West-Verbindung zwischen den Städten Lörrach (Südbaden) und Altkirch (Sundgau). Diese neuen Routen tragen massgeblich dazu bei, die urbanen Räume besser an die Naherholungsgebiete anzuschliessen.

In der Schweiz, wo das touristische Radroutennetz von SchweizMobil bereits recht dicht ist, wird weitestgehend auf den bestehenden Routen von Veloland Schweiz aufgebaut und diese nun zusätzlich im trinationalen Kontext vermarktet. Dies gilt in ähnlicher Weise auch für Deutschland.

Gerade im urbanen Raum wird ein grosses Augenmerk auf die Linienführung der Radrouten gelegt, damit der Erlebnis- und Freizeitwert für den Veloverkehr nicht erst auf dem Land ansteigt: Austauschbare Wohn- und Gewerbebezonen sollen möglichst gemieden werden, stattdessen sollen die Routen durch weniger alltägliche Gebiete und über reizvolle Wege, wie z.B. den Rheinuferweg zwischen Basel und Huningue, führen. Statt stark befahrene Strassen sollen vorzugsweise Nebenstrassen oder (falls vorhanden) separate Wege durch die grünen Lungen der Stadt für die Routen genutzt werden, ein asphaltierter Belag ist hierfür keine zwingende Voraussetzung.

Kommunikationsträger, wie etwa Karten und Beschreibungen, müssen aktualisiert und auch an Internet und Smartphone angepasst werden. An mehreren Örtlichkeiten (u.a. an Grenzübergängen) soll es Informationstafeln über die neue Radreiseregion und den Verlauf der Radrouten geben, teilweise in Anlehnung an die InfoPoints von SchweizMobil. Es sollen auch die qualitativen und quantitativen strukturellen Vorgaben geschaffen werden, um den Radtouristinnen und -touristen einen entspannenden Aufenthalt zu gewährleisten. Hierfür strebt das Projekt die Ziele an, die von Verbänden für Radtourismus auf den nationalen Ebenen gesetzt werden und welche die Qualität einer Radreiseregion unter-

streichen sollen. Dazu zählen insbesondere die Infrastruktur der Radrouten (Befahrbarkeit, Wegweisung, Verkehrssicherheit), eine ausreichende Zahl von InfoPoints und Fahrradservices, die Anbindung der Radrouten an den ÖV und die einheitliche Vermarktung der touristischen Destination. Auch auf den Bereich der Dienstleistungen für Radfahrer möchte das Projekt einwirken. Angesichts einer wachsenden Anzahl an Radtouristinnen jedes Jahr müssen die touristischen Leistungsträger (Restaurants, Hotels, öffentliches Transportwesen usw.) sensibilisiert werden und sich an die neue Kundschaft anpassen. Hauptsächliches Ziel des Projekts ist die Steigerung der touristischen Attraktivität in der trinationalen Basler Peripherie.

Um über die kommenden Jahre den Zuwachs des Veloverkehrs v.a. auf den touristisch geprägten Routen ablesen zu können, werden die Zahlen an bestehenden Velozählern sowie an sieben neu eingerichteten Zählstandorten beobachtet.

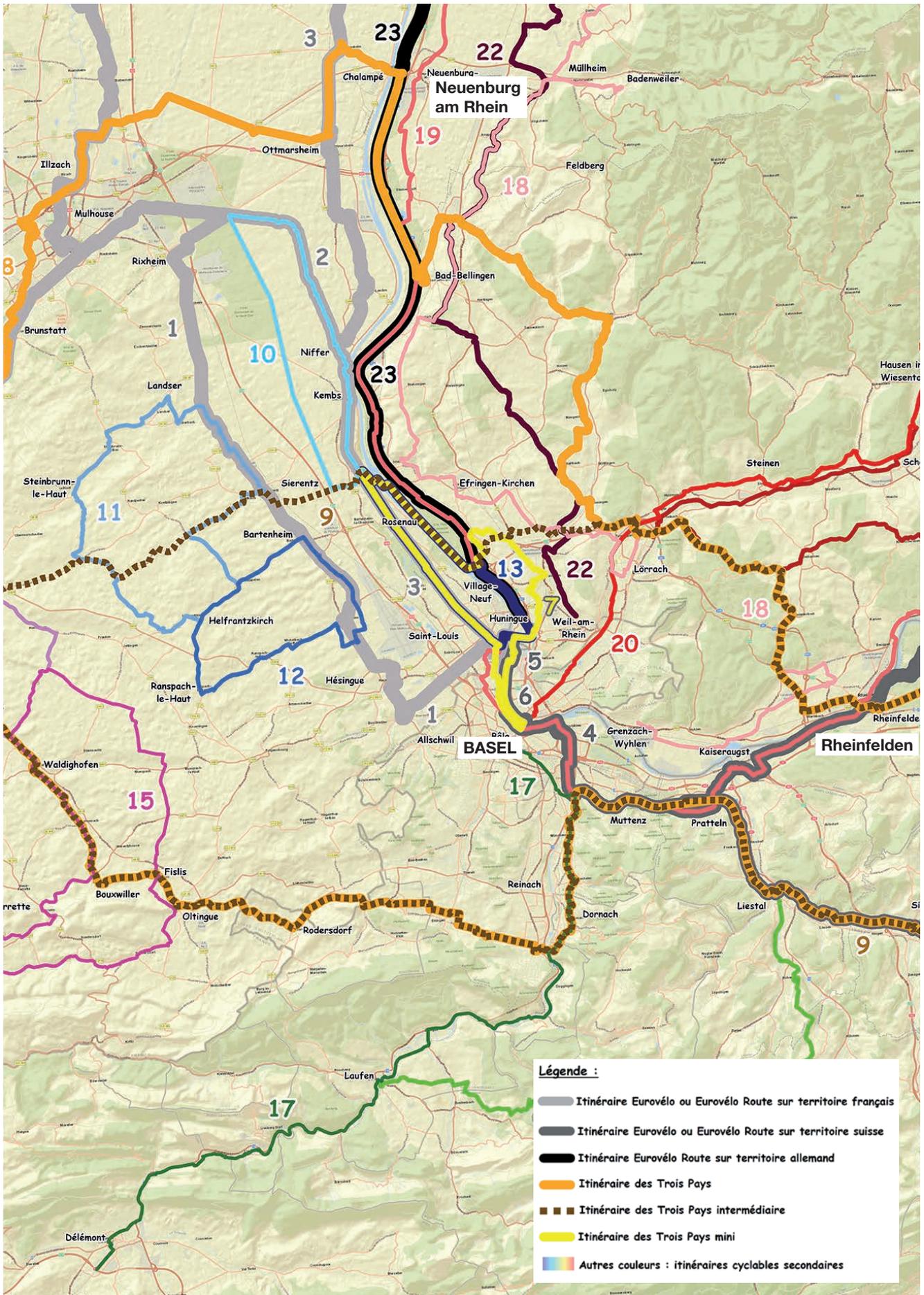
### AUSBLICK

Im Herzen Europas lassen sich die Grenzen zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz mit dem Velo ganz einfach überwinden. Dies fördert das Projekt «Dreiland-Radregion» durch die Ergänzung des Radwegenetzes und die Vermarktung von Radrouten in den drei Ländern.

Die vielen Touren und ein breites Übernachtungsangebot laden Radtouristinnen und -touristen ein, sowohl Basel als auch die umliegenden Naherholungsräume als eine noch vielfach unterschätzte Ferienregion zu entdecken. Die Strecken führen dabei auf beiden Seiten des Rheins zwischen Jura und Schwarzwald durch die vielfältigen Landschaften mit ihren malerischen Weinbergen, ihrer weltberühmten Architektur, ihren kulinarischen Köstlichkeiten und ihrer kulturellen Vielfalt. Wer sich auf dieses kleine und natürliche Abenteuer einlässt, wird reichlich belohnt.



Radroute «Rund um den Glaserberg» (Foto: sundgau-sud-alsace.fr)



Projekt „Dreiland-Region“ (Quelle: Saint-Louis Agglomération, Stand Januar 2019)

# VELO IN DER FREIZEIT - VELO IM ALLTAG: BEISPIELHAFTHE KOORDINATION IM KANTON NEUENBURG

ANNE VUILLEUMIER, RAUMPLANERIN, SPEZIALISTIN FÜR MOBILITÄT  
JONATHAN MARET, VERKEHRSEINGENIEUR  
TIEFBAUAMT KANTON NEUENBURG

Eine der Stärken der vom Kanton Neuenburg umgesetzten Strategie ist die gleichzeitige Berücksichtigung von Velo-Alltags und Velo-Freizeitrouten. Dies erlaubt Synergien zu nutzen bezüglich der Finanzierung, Realisierung und einer einheitlichen Kommunikation. Gleichzeitig werden Interessenkonflikte vermieden.

Die Mobilitätsstrategie 2030, die im Jahr 2016 von mehr als 84 % der Neuenburger Bevölkerung an einer Volksabstimmung angenommen wurde, umfasst die Mobilität als Ganzes. Die Mobilité douce (Fuss- und Veloverkehr) ist eine der vier Säulen der Gesamtmobilität, welche aus dem öffentlichen Verkehr, den Nationalstrassen, den Kantonsstrassen sowie besagter Mobilité douce besteht. 2018 wurde diese Strategie mit dem Gesetz über die Mobilité douce, dem kantonalen Richtplan für die Velomobilität (PDCMC) und einem Verpflichtungskredit von CHF 5 Millionen für fünf Jahre konkretisiert. Die drei grundlegenden Instrumente sind nun vorhanden: die langfristige, behördenverbindliche Strategie, die Rechtsgrundlage und die Sicherstellung der Finanzierung. Die Instrumente ermögli-

chen die Umsetzung innerhalb der verschiedenen institutionellen Ebenen. Damit soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs an der Gesamtmobilität erhöht und die Verkehrsarten besser miteinander vernetzt werden.

## DIE MULTIMODALE STRATEGIE DES KANTONS: MOBILITÄT 2030

Die kantonale Strategie sieht seit 2015 vor, dass Wege häufiger mit mehreren, sich ergänzenden Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Dieser multimodale Ansatz verfolgt auch das Ziel, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs deutlich zu steigern. So soll insbesondere der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr auf den gesamtschweizerischen Durchschnitt von 10 % erhöht werden. Diese Zielsetzung wurde 2016 von der Bevölkerung in der Volksabstimmung über die Mobilitätsstrategie 2030 bestätigt. Der Kanton verfügt über ein bedeutendes Potenzial für eine Verkehrsverlagerung in Richtung Fuss- und Veloverkehr, das in allen Regionen des Kantons ausgeschöpft werden soll. Angesichts der Tatsache, dass 92 % der Arbeitsplätze im Umkreis von 2.5 km eines Bahnhofs liegen, sind die Möglichkeiten beträchtlich.

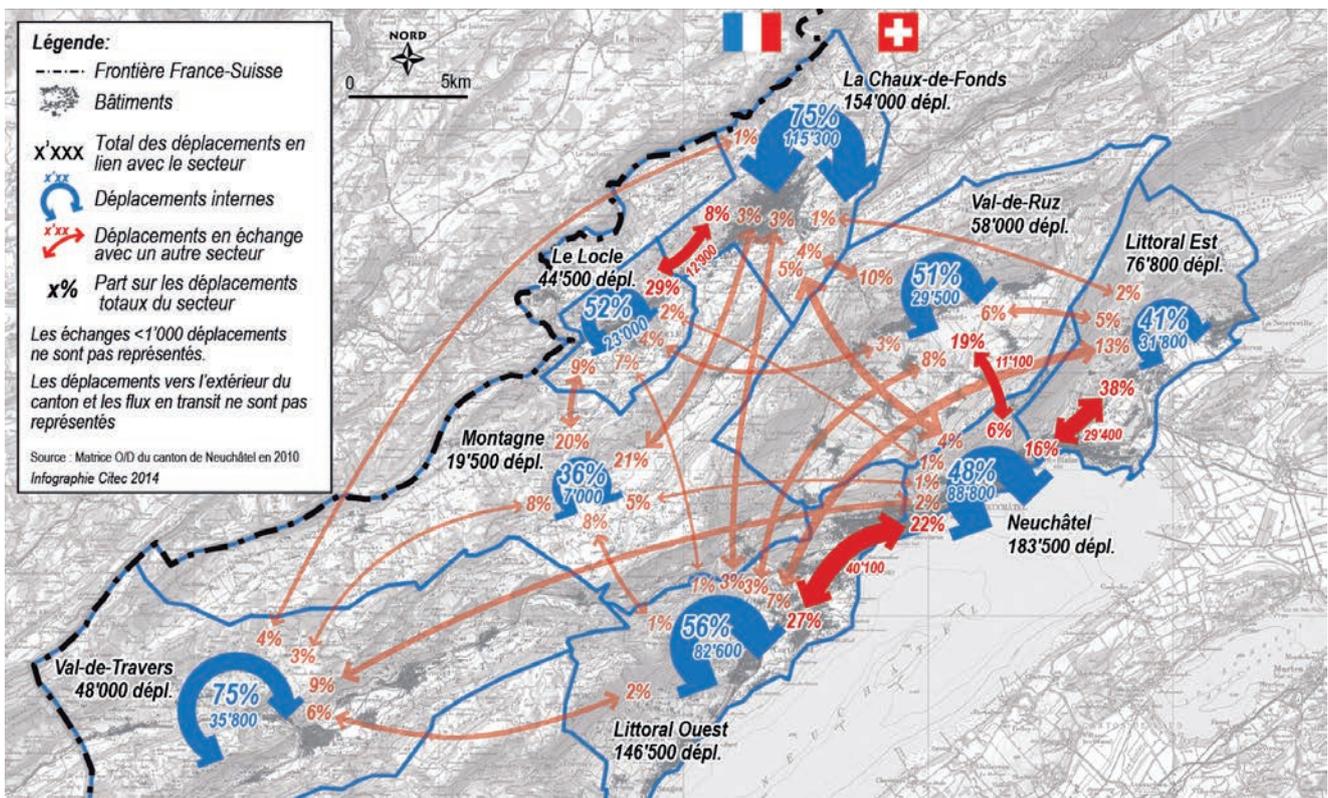


Abb. 1: Strategie Mobilité douce: Grundlage zur Veloförderung 2015 (CITEC)

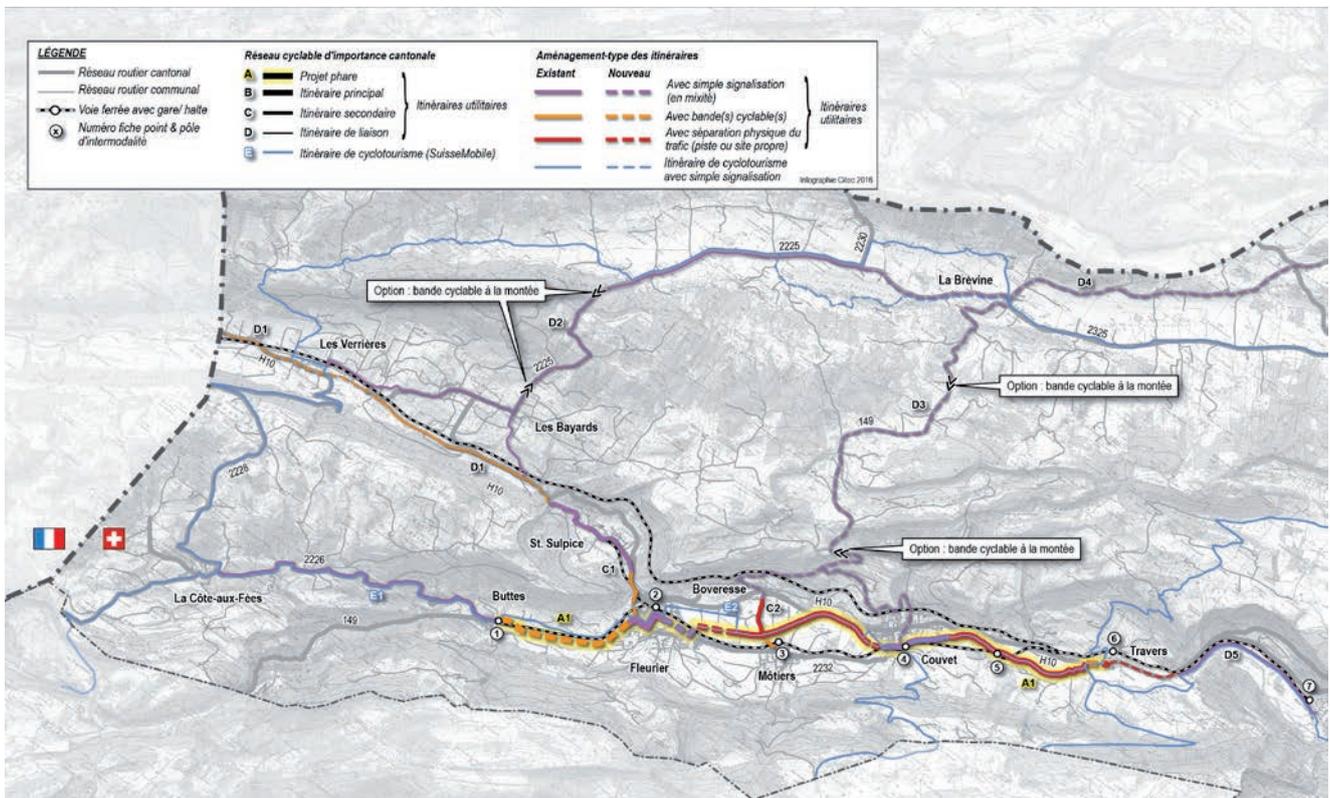


Abb. 2: Kantonaler Richtplan Velo 2017 (CITEC)

Die Analyse der bestehenden und potenziellen Infrastruktur zeigte, dass es falsch wäre, nur den Alltagsverkehr zu berücksichtigen, da vielerorts im Kanton die ursprünglich für den Velo-Freizeitverkehr vorgesehene Infrastruktur auch vom Alltagsverkehr genutzt wird und umgekehrt. Es ist daher naheliegend, die beiden Aspekte der Velomobilität gemeinsam zu betrachten und zu planen.

### DIE LANGFRISTIGE VISION: DER KANTONALE RICHTPLAN VELO (PDCMC)

Der Richtplan bezeichnet die Linienführung der Alltags- und der Freizeitrouten und hebt Abschnitte hervor, die besondere Velomassnahmen erfordern. Diese Routen werden unter Bei-

haltung ihrer spezifischen Anforderungen gemeinsam behandelt.

Die Freizeitrouten folgen im Wesentlichen den nationalen und regionalen Routen von SchweizMobil, einschliesslich der für 2030 geplanten Verbesserungen (Programm «Veloland Schweiz 2030»). So wird eine Übereinstimmung mit dem bestehenden touristischen Routennetz erreicht. Mit der Integration der Freizeitrouten in den kantonalen Masterplan lassen sich die Massnahmen für Freizeit- und Alltagsrouten perfekt an die jeweiligen Anforderungen anpassen. Die Verkehrssicherheit soll auf allen Routen verbessert werden. Zusätzlich können je nach Route andere Aspekte in den Vordergrund rücken, beispielsweise das landschaftliche Erlebnis in der Freizeit oder das



Abb. 3: Neue Radstreifen in Malvilliers (RC1320)



Abb. 4: Gemeinsame Führung des Fuss- und Veloverkehrs auf dem Trottoir, Verschmälerung der Fahrbahn (H10 in Travers)

schnelle Vorwärtskommen im Alltag. Auf einigen Abschnitten wird eine Freizeitroute parallel zu einer Alltagsroute verlaufen. Die Nutzerinnen und Nutzer entscheiden selber, welche Route sie befahren wollen.

#### DIE KLARE GESETZLICHE GRUNDLAGE: DAS GESETZ ZUR MOBILITÉ DOUCE (LMD)

Das Gesetz definiert den Begriff Mobilité douce (Langsamverkehr) und bezeichnet die raumplanerischen Instrumente für Kanton und Gemeinden. Zudem werden Unterhalts- und Betriebsprinzipien festgehalten, um den Erhalt der Infrastruktur langfristig zu sichern. Freizeit- und Alltagsrouten werden im Gesetz gleichberechtigt behandelt, damit die unterschiedlichen Nutzungsbedürfnisse berücksichtigt werden können. Das Gesetz legt die Verantwortlichkeiten in Bezug auf Planung, Umsetzung und Finanzierung für alle Arten von Veloinfrastruktur fest.

#### EINE GESICHERTE FINANZIERUNG: DER VERPFLICHTUNGSKREDIT

Die geplanten Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur erfordern Investitionen, die über die normalen Strassenbud-

gets hinausgehen. Aufgrund des Gesetzes zur Mobilité douce wurde ein Verpflichtungskredit von CHF 5 Millionen über fünf Jahre für den Bau von Veloinfrastruktur verabschiedet, der nach Ablauf erneuert werden kann. In der Planung ist ein Gesamtbudget von CHF 20 Millionen für 20 Jahre vorgesehen. Mit diesem Kredit können alle im kantonalen Masterplan Velo enthaltenen Massnahmen der Alltags- und Freizeitmobilität mit bis zu 30 % der Bau- und Unterhaltskosten subventioniert werden (LMD, Art. 16 al. 1). Um die Intermodalität zwischen öffentlichem Verkehr und dem Veloverkehr zu fördern, werden die Gemeinden mit bis zu 30 % der Kosten für Veloparkieranlagen subventioniert.

#### MONITORING: KANTONALE VELOZÄHLSTELLEN

Um die Massnahmen gemäss der Bedürfnisse der Nutzer planen zu können, ist ein Monitoring erforderlich. Zu diesem Zweck hat der Kanton acht Velozählstationen an repräsentativen Standorten eingerichtet. Sie ermöglichen es, die Anzahl der Personen zu erfassen, die das Velonetz nutzen und den Bedarf an Verbesserungen einzuschätzen. Vier der acht permanenten Velozählstationen befinden sich auf den Routen von

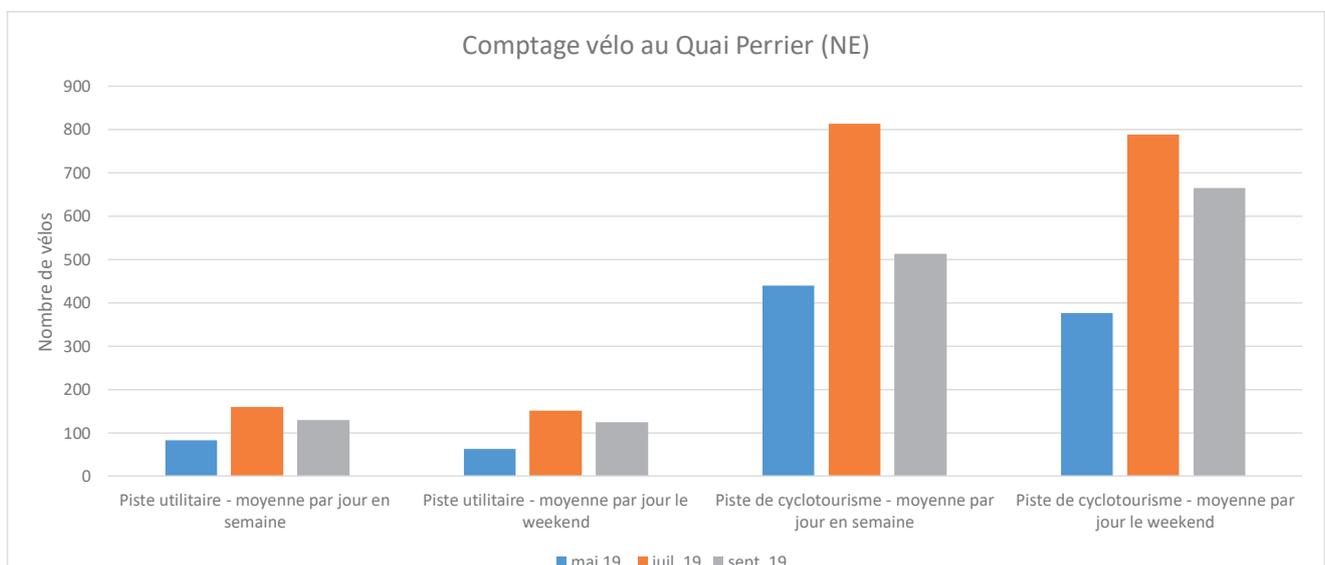


Abb. 5: Kantonale Zählstelle Quai Perrier, Neuenburg, 2019



Abb. 6: Velomassnahme in Auvernier (RC174)

SchweizMobil. Anhand der zwei Zählstationen am Quai Perrier konnte festgestellt werden, dass die Kantonsstrasse und der Radweg entlang dem Ufer an Wochenenden und im Alltag ungefähr im gleichen Verhältnis benutzt werden. Frequenzmässig wird der Radweg gegenüber der Kantonsstrasse bevorzugt.

#### **DIE MOBILITÉ DOUCE MUSS GEFÖRDERT WERDEN**

Eines der Hauptziele des Kantons Neuenburg in den nächsten Jahrzehnten ist die Förderung der Mobilité douce, damit deren Potenziale genutzt werden können. Zusätzlich zu den

strategischen Elementen soll die Bevölkerung mit spezifischen Kommunikationsmassnahmen stärker einbezogen werden, um eine «Kultur der Mobilité douce» zu entwickeln und zu etablieren. Kurzfristig und angesichts des identifizierten Potenzials ist die kantonale Förderkampagne derzeit auf den Alltagsverkehr ausgerichtet. Langfristig soll die Mobilité douce bei der jungen Generation besonders gefördert werden. Wird dank dieser Anstrengungen der Anteil der Mobilité douce in Neuenburg über den Schweizer Durchschnitt steigen?

# BODENSEE-RADWEG: OPTIMIERUNGSPOTENZIAL AM SCHWEIZER UFER

DAVID REINHARD, ASA ARBEITSGRUPPE FÜR SIEDLUNGSPLANUNG UND ARCHITEKTUR AG

Der Bodensee-Radweg ist äusserst beliebt. An sonnigen Wochenenden und Feiertagen kommt die Infrastruktur an ihre Grenzen. Kritisch ist es vor allem dort, wo der Bodensee-Radweg auf Strassen geführt wird sowie auf Mischflächen für Fussgängerinnen und Velofahrer.

## EINER DER BELIEBTESTEN RADWEGE EUROPAS

Der Bodensee-Radweg führt auf rund 260 km rund um den grossen Obersee, den kleineren Untersee und den Seerhein, der beide Seen miteinander verbindet. Er führt durch die drei Bodensee-Anrainerstaaten Deutschland, Österreich und die Schweiz. Der Radweg wird gemäss Aussage der Arbeitsgemeinschaft Bodensee-Radweg jährlich von mehr als 220'000 Velofahrenden befahren und ist damit einer der beliebtesten Radwege Europas. Diese Zahl wird von den Messungen der Schweizer Velozählstellen bestätigt bzw. übertroffen (siehe Statistik am Ende des Artikels). Der Bodensee-Radweg ist für die Regionen rund ums «Schwäbische Meer» von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Im Sommerhalbjahr kommt die Infrastruktur oft an ihre Kapazitätsgrenze und die erwünschte Erlebnisqualität ist nicht mehr gewährleistet. Dies gilt insbesondere für diejenigen Strecken, auf denen zusätzlich zu den Velofahrenden auch Fussgänger oder Motorfahrzeuge unterwegs sind.

## STUDIE ZUM OPTIMIERUNGSPOTENZIAL

Die Standortkantone St.Gallen und Thurgau möchten das Qualitätslevel auf dem Schweizer Abschnitt des Bodensee-

Radwegs in Bezug auf Komfort, Fahrfluss, Infrastruktur und visuellen Genuss optimieren. Die Tiefbauämter beider Kantone beauftragten deshalb die asa AG im Jahr 2015 mit einer Studie zum Optimierungspotenzial auf dem Bodensee-Radweg. Die Studie behandelt den rund 50 km langen Abschnitt am Schweizer Ufer des Obersees von Kreuzlingen bis Rheineck. Nicht berücksichtigt wird der Abschnitt am Schweizer Ufer des Seerheins und Untersees von Stein am Rhein bis Kreuzlingen. Die Studie wurde im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm St. Gallen – Bodensee (3. Generation) erarbeitet. Neben seiner touristischen Bedeutung ist der Bodensee-Radweg in der Region auch eine wichtige Alltagsverbindung.



Schweizer Abschnitt des Bodensee-Radwegs (Abb.: asa AG)



Entspannung pur auf dem Bodensee-Radweg (Foto: David Reinhard)

## VIER POSITIVE BEISPIELE...



Lochau (A): Breiter Radweg und separater Fussweg im Park  
(Foto: David Reinhard)



Rorschach: Baumreihe und Möblierung als Trennelemente  
(Foto: David Reinhard)



Horn: Radweg und Fussweg sind zwar schmal, aber konsequent getrennt  
(Foto: asa AG)



Uttwil: Raumentrennung auf engem Raum mittels gepflasterten Vorzonen  
(Foto: asa AG)

## UND VIER NEGATIVE...



Uttwil: Parkierte Autos, Fussgängerinnen und Velofahrer auf engem Raum  
(Foto: asa AG)



Rheineck: Chaussierter Weg zwischen Autobahn und Altem Rhein (Foto: asa AG)



Horn: Schmale Radstreifen auf der Hauptstrasse (Foto: asa AG)



Romanshorn: Auf chaussierten Parkwegen durch den Seepark (Foto: asa AG)

## VORGEHEN

Die asa AG trug Grundlagendaten und Informationen aus bestehenden Planungen zusammen. Auf einer Befahrung der gesamten Strecke im Oktober 2015 wurde als Arbeitsgrundlage mit einer auf den Velolenker montierten Kamera alle fünf Sekunden ein Foto geschossen. Das ergibt ungefähr alle 15 bis 35 m ein Foto. In Gesprächen mit den Auftraggebern und mit Verantwortlichen von SchweizMobil wurden die Bedürfnisse aller Anspruchsgruppen gesammelt.

Basierend auf Empfehlungen aus der Fachliteratur zu Veloverkehrsanlagen mit erhöhtem Standard (Velobahnen/Radschnellrouten) und Erfahrungswerten aus eigenen Projekten wurden Soll-Standards und Grundsätze definiert.

Für den gesamten Schweizer Bodensee-Radweg wurden folgende Informationen in einer GIS-Datenbank erfasst:

- der heutige Ausbaustandard (Führungsform und Breite)
- Überlagerungen (Wanderwege, Skate-Routen, Nähe zu Attraktoren mit erhöhtem Fussverkehrsaufkommen)
- Konflikte (Parkierung, Campingplätze, Gleisquerungen etc.)
- angestrebter Soll-Zustand (Führungsform und Breite)
- Einschätzung des Handlungsbedarfs (Priorisierung)

## POSITIVE UND NEGATIVE BEISPIELE

Die Qualität des Bodensee-Radwegs ist sehr unterschiedlich. Die üblichsten Führungsformen sind Landwirtschaftswege bzw. Erschliessungsstrassen mit wenig Verkehr sowie separate Rad-/Fusswege. Fast alle Strecken sind asphaltiert. Der Bodensee-Radweg verläuft teilweise direkt am Ufer, meist aber in Ufernähe. Oft nutzen Velofahrerinnen und Fussgänger die

selben Wege. Der qualitative Tiefpunkt am Schweizer Ufer ist die Ortsdurchfahrt Horn, wo nur schmale Radstreifen auf der Hauptstrasse markiert sind. Einer der Höhepunkte liegt ebenfalls in Horn, wo im parkartigen Uferstreifen separate Wege für Velofahrer und Spaziergängerinnen angelegt sind.

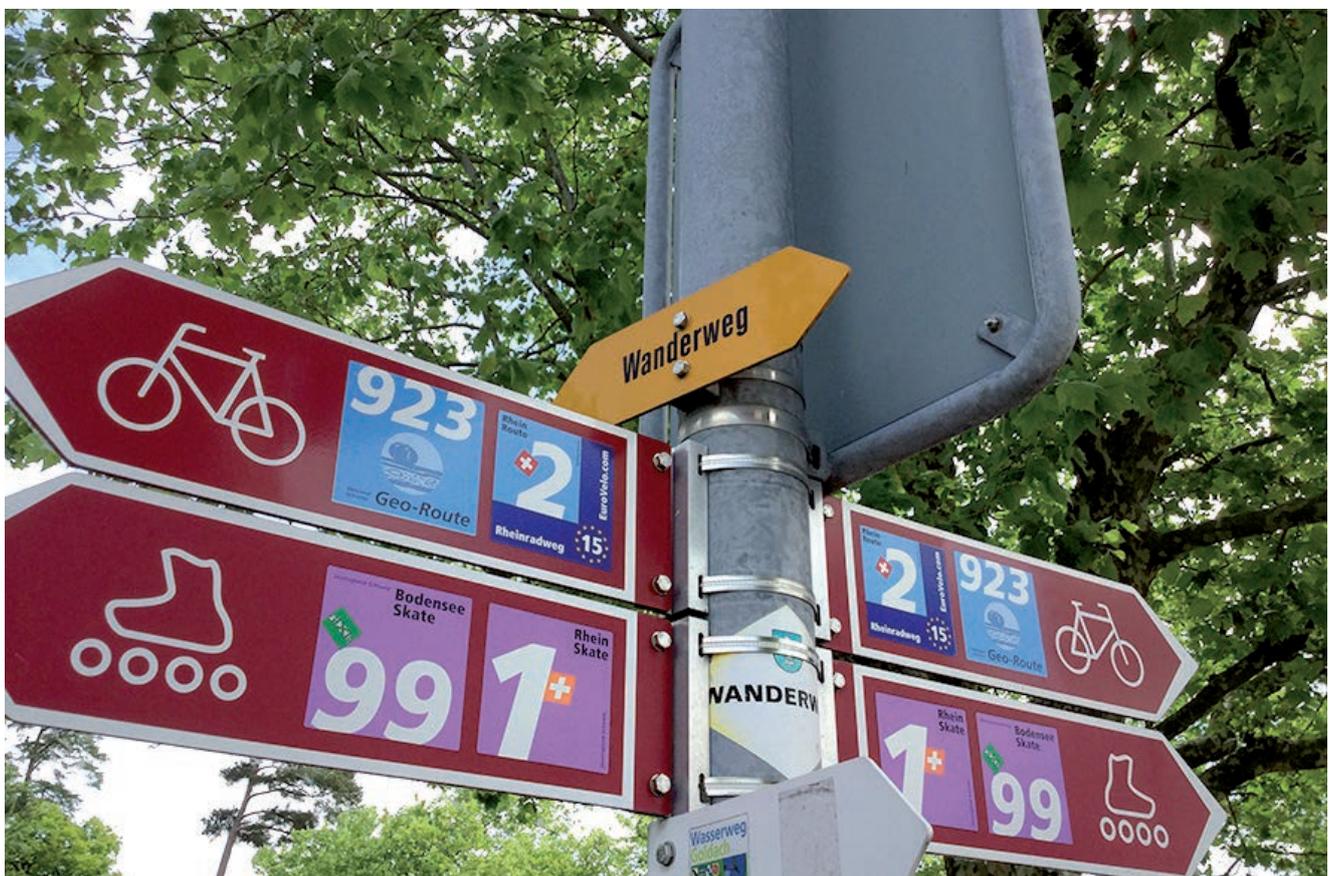
Je vier positive und negative Beispiele vermitteln einen Eindruck der Situation. Diese präsentiert sich übrigens in unseren Nachbarländern ähnlich vielfältig: von grosszügigem Ausbaustandard bis hin zu kritischen Platzverhältnissen.

## VIELFÄLTIGE SIGNALISATION

Der Bodensee-Radweg ist in der Schweiz durchgehend als nationale Veloland-Route 2 (Rhein-Route) und EuroVelo-Route 15 (Rheinradweg) signalisiert. Teilweise ist auf Signalen auch das länderübergreifende Signet Bodensee-Radweg integriert. Auf Teilstrecken kommen weitere nationale und regionale Veloland-Routen dazu. Am Bodenseeufer sind zudem auch durchgehend Wanderwege signalisiert, als Besonderheit der «Hindernisfreie Wanderweg» Nr. 919 (Bodensee-Uferweg) von Kreuzlingen bis Romanshorn. Die nationale Skatingland-Route Nr. 1 (Rhein Skate) ist weitgehend identisch mit dem Bodensee-Radweg. Einzig auf chaussierten Abschnitten weicht sie auf Alternativrouten aus. Auch diese Vielfalt an Signalen unterstreicht den Nutzungsdruck auf dem Bodensee-Radweg.

## SOLL-STANDARD

Als anzustrebender Soll-Standard wurde der Begegnungsfall von je zwei Velos pro Fahrtrichtung definiert. Dafür sind rund vier Meter Wegbreite nötig. Diese Wegbreite ist auch für Be-



Signalisation in Goldach (Foto: VeloLink)



Planausschnitt Uttwil–Romanshorn: heutiger Ausbaustandard



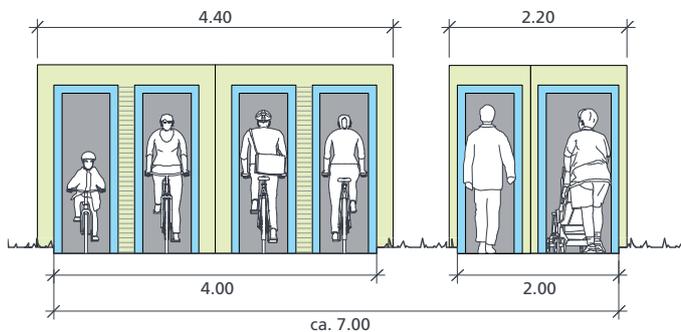
Planausschnitt Uttwil–Romanshorn: Überlagerungen/Konflikte



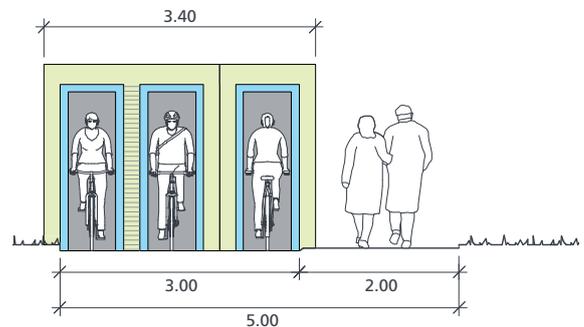
Planausschnitt Uttwil–Romanshorn: Soll-Standard und Handlungsbedarf

gegnungsfälle mit Anhängern, Cargo-Bikes oder Inline-Skates ausreichend. Auf Strassen, die auch von Autos benutzt werden, soll der Begegnungsfall von einem PW mit zwei Velos möglich sein. Der Fussverkehr soll auf dem Bodensee-Radweg

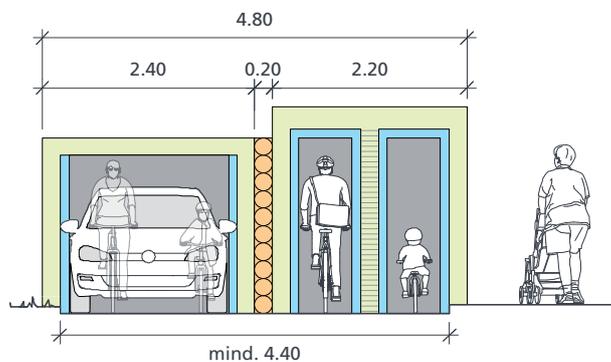
grundsätzlich separat geführt werden. Auf Strecken mit beengten Raumverhältnissen kann der Soll-Standard situationspezifisch reduziert werden.



Schemaschnitt Vollausbau auf eigenen Wegen (Abb.: asa AG)



Schemaschnitt reduzierter Ausbau auf eigenen Wegen (Abb.: asa AG)



Schemaschnitt Vollausbau auf Strassen (Abb.: asa AG)

## GRUNDSÄTZE FÜR DEN BODENSEE-RADWEG

### FUSSGÄNGERINNEN UND FUSSGÄNGER

- Für Fussgänger soll in unmittelbarer Nähe des Bodensee-Radwegs ein eigener Fussweg zur Verfügung stehen. Dieser soll vom Bodensee-Radweg baulich getrennt sein. Ideal ist ein Trennstreifen, minimal eine taktil wahrnehmbare Trennung.
- Der Fussweg soll grundsätzlich näher am Ufer verlaufen als der Bodensee-Radweg. Dies erhöht die Akzeptanz der Trennung. Die Aussicht, die Nähe zum Wasser und die Möglichkeit zum spontanen Verweilen sind für Fussgängerinnen wichtiger als für Velofahrer.
- Mischflächen für Fuss- und Veloverkehr sind möglich, wenn für Fussgänger zusätzlich eine ebenso direkte Alternative parallel zum Bodensee-Radweg vorhanden ist (z.B. Bodensee-Radweg an der Bahnlinie und Wanderweg direkt am Seeufer).
- In Ausnahmefällen sind Mischflächen für Fuss- und Veloverkehr auch bei sehr beengten Raumverhältnissen oder in stark genutzten Zentrums- oder Hafengebieten möglich.

### INLINE-SKATERINNEN UND -SKATER

- Wenn das Profil genügend breit ist, können Skater den Bodensee-Radweg problemlos mitnutzen. Ein Hartbelag ist zwingend.
- Die Nutzung und Bedeutung von Skatingland ist weit geringer als diejenige von Veloland. Aus Sicht von SchweizMobil und der Kantone sollen die Skatingland-Routen möglichst gemeinsam mit Veloland-Routen geführt werden, um Synergien bei der Signalisation zu nutzen.

### BELAG

- Ein Hartbelag mit geringem Rollwiderstand ist unabdingbar.
- Fusswege neben dem Bodensee-Radweg können chaussiert sein. Hartbelag wird in der Fuss- und Wanderwegverordnung für Wanderwege sogar als ungeeignet bezeichnet. Personen mit Kinderwagen, Gehhilfen, Rollstühlen etc. bevorzugen allerdings teilweise das Gehen/Rollen auf Hartbelag. Einzelne Nutzer auf dem Radweg sind verträglich.

### MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)

- Der Bodensee-Radweg soll soweit als möglich vom MIV getrennt sein.
- Wo MIV zugelassen ist, sollen Fahrtenzahl und Geschwindigkeiten möglichst tief gehalten werden.

### PARKIERUNG (MIV)

- Der Bodensee-Radweg soll grundsätzlich frei von Parkieranlagen sein.
- Wenn Parkieranlagen zwingend über den Bodensee-Radweg erschlossen werden müssen, sollen die Querungstellen minimiert werden sowie übersichtlich und sicher gestaltet sein.
- Wo Parkfelder zwingend am Bodensee-Radweg angeordnet werden müssen, ist ein Sicherheitsabstand nötig (mind. 50 cm bei Längsparkierung, mind. 75 cm bei Senkrecht- oder Schrägparkierung).

### VELO-PARKIERUNG

- Bei Attraktoren wie Bahnhöfen, Restaurants, Schwimmbädern etc. entlang des Bodensee-Radwegs sind geeignete Velo-Abstellplätze in genügender Anzahl anzubieten.

- Velo-Abstellplätze sollen nicht unmittelbar am Bodensee-Radweg liegen, so dass das Ein- und Ausparken ausserhalb der Fahrbahn stattfinden kann. Auch lange Gespanne mit Anhängern und Trailer-Bikes sind zu berücksichtigen.

### FAZIT

Mit der Optimierungsstudie haben die Kantone St.Gallen und Thurgau sowie die Gemeinden entlang dem Bodensee-Radweg eine solide Grundlage für die schrittweise Optimierung des Bodensee-Radwegs in der Hand. Für gemeinsam mit den Auftraggebern ausgewählte Strecken wurden konkrete Massnahnenvorschläge inkl. Kostenschätzung ausgearbeitet, die im Rahmen des Aggloprogramms St. Gallen – Bodensee realisiert werden sollen. Im Programm der 3. Generation wurde dafür ein Betrag von CHF 8.1 Mio. eingesetzt (Priorität A, Umsetzung 2019–22). Für die weitere Bewirtschaftung stehen die gesamten Daten als GIS-Datenbank sowie in Form von Plänen und Listen zur Verfügung.

### VERKEHRSZÄHLSTELLEN AM BODENSEE-RADWEG

	2018		2019	
	Tagesmittel	Spitzentag 21. Mai, Pfingstmontag	Tagesmittel	Spitzentag 25. August, Sonntag
Goldach (SG) Seegarten, Messstelle Nr. 202	748 Velos	3024 Velos	689 Velos	4050 Velos
	Jahrestotal: 272'890 Velos		Jahrestotal: 251'485 Velos	
Rorschach (SG), Freibad, Messstelle Nr. 211	662 Velos	2527 Velos	689 Velos	2635 Velos
	Jahrestotal: 241'691 Velos		Jahrestotal: 223'380 Velos	

Quelle: TBA Kanton St. Gallen, automatische Verkehrszählungen 2018 und 2019

	2016		2017	
	Tagesmittel	Spitzentag 5. Mai, Auffahrt	Tagesmittel	Spitzentag 26. Mai, Freitag nach Auffahrt
Bottighofen (TG)*, Mühlepark, Grenze zu Kreuzlingen	884 Velos	2917 Velos	830 Velos	2522 Velos
	Jahrestotal: 323'612 Velos		Jahrestotal: 302'953 Velos	

Quelle: Stiftung SchweizMobil, Bericht Zählanlagen 2017

# E-Bike in Freizeit und Tourismus

## Überlegungen aus der Denkfabrik der Herzroute

PAUL DOMINIK HASLER, HERZROUTE AG

Das E-Bike bringt mehr Veränderungen mit sich als wir denken. Technisch unterscheidet es sich zwar nur wenig vom normalen Velo. Nutzung, Handling und Zielgruppen des E-Bikes weisen aber Aspekte auf, die erst jetzt sichtbar werden. Im Bereich Freizeit und Tourismus eröffnen sich neue Welten.

In einer ihrer jüngsten Kampagnen warnt die bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung) davor, das E-Bike zu unterschätzen. Gemeint sind damit die Geschwindigkeiten, welche die E-Bike-Fahrenden selber und die andern Verkehrsteilnehmenden oft überraschen. Seit das Elektrovelo vor 20 Jahren seinen zögerlichen Start hatte, wurde es immer wieder unterschätzt. Anfangs als Hilfsmittel für Ältere und körperlich Eingeschränkte belächelt, ist es heute mitten in der Gesellschaft angekommen und verändert diese sanft aber stetig.

Rein von den technischen Rahmenwerten her würde man das nicht vermuten. Es sieht aus wie ein Velo, fährt sich wie ein Velo und ist dem Velo rechtlich gleichgestellt (in der 25km/h-Version). Aber es entfaltet eine Dynamik, die es in sich hat. Gerade im Bereich von Freizeit und Tourismus wird sich diese Dynamik noch mehr auswirken. Die Gründe, warum das E-Bike mehr ist als ein Hype, reichen tief. Dazu fünf Thesen:

### 1. ZURÜCKLEHNEN UND GENIESSEN

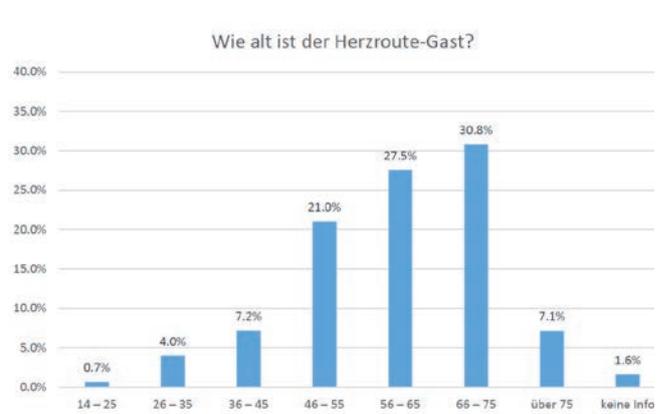
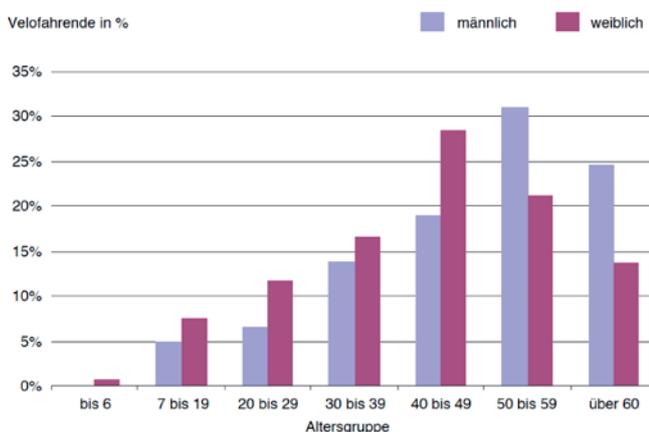
Das E-Bike bringt neue Zielgruppen auf das Velo. Diese sind nicht nur durch das Alter geprägt, sondern auch durch die Hal-

tung, sich nicht anstrengen zu müssen. Während das klassische Velofahren ein gewisses Mindestmass an Fitness voraussetzt, steigt nun eine breite Gruppe auf das Velo, die zwar über Velopraxis verfügt, sich aber bis anhin keine Reisen oder Touren damit zugetraut hat. Und weil diese neuen Zielgruppen vor allem genussorientiert sind, zeigen sie auch andere Interessen und Verhaltensweisen. Die Assoziation des Velos mit Genuss statt mit Anstrengung verändert bei vielen Menschen auch die Wahrnehmung des Velos an sich. Man könnte fast sagen, dass in unserem Hirn ein neues, dem E-Bike zugeordnetes Hormon ausgeschüttet wird; nennen wir es «Genussolin».

### 2. ZURÜCKLEHNEN UND AUFWÄRTS FAHREN

Einmal mit dem E-Bike vertraut, wächst die Lust auf Hügel. Zwar hat auch Holland einen hohen Anteil an E-Bike-Fahrenden, dort aber ist der Wind das Hauptthema. In der Schweiz trifft man fast überall auf die dritte Dimension, die Höhe. Je mehr Vertrauen die Elektroradler in ihr Gefährt bekommen, umso eher wählen sie Hügellagen und Panoramalagen für ihre Ausfahrten. Neben den Fluss- und Talbereichen stossen nun auch die Hanglagen auf breites Interesse. Gerade in der Schweiz hat das einen doppelten Vorteil: Man dringt in den «Postkartenbereich» unseres Landes vor und meidet gleichzeitig viele der recht zersiedelten und verkehrsbelasteten Talböden.

Die Herzroute ist glücklicherweise zum richtigen Zeitpunkt entstanden und kann diese «Hügellust» befriedigen. Die Bedeutung der hügeligen Routen hält an und erweitert damit suk-



Altersanalyse der Gäste vor dem Erscheinen des E-Bikes (Zählung auf dem Veloland-Netz, 2004, links) versus Analyse des Alters der Herzroute-Gäste in einer Umfrage von 2017 (rechts).

Innerhalb von nur 13 Jahren steigt der Anteil der über 60-Jährigen von ca. 20 % auf über 50 %, wenn auch nicht im gleichen Zählperimeter. Dabei bietet das E-Bike nicht nur eine Verschiebung bezüglich Alter der Gäste, sondern es bringt auch Personen aufs Velo, die bisher keine Reisen damit unternommen haben.



Zwei Streckenphilosophien im Entlebuch. Während die Route 24 von Langnau nach Entlebuch entlang der Hauptachsen führt, nimmt die neue «Herzschlaufe Napf» (Nr. 399) die Gäste mit auf die Höhenlagen des Entlebuchs. Was früher undenkbar war, macht heute dank E-Bikes Sinn.

zessive die Angebotspalette von Velofreizeitroutes. Die Freude am Aufwärtsfahren ist in den Gesichtern bzw. am breiten Grinsen zu erkennen. Forscher haben inzwischen herausgefunden, dass das Hormon «Gravitin» für dieses Glücksgefühl zuständig ist. Dieser Umstand verändert das generelle Streckendesign. Heute sind anspruchsvollere Strecken akzeptiert, ja gefragt, und das vor allem wegen dem E-Bike.

### 3. ZURÜCKLEHNEN UND WICHTIG SEIN

Bei Routen, die sich ans E-Bikesegment richten, ist das Streckendesign freier. Bei der Herzroute hat man sich dieses Design zugunsten des Erlebnisses mit Umwegen und Höhenmetern erkaufte, was man bis anhin im Veloland zu vermeiden suchte, da nicht motorisierte Radreisende empfindlich reagieren auf solche Pirouetten. Bei E-Bike-Fahrenden entfällt oder verschiebt sich diese Logik. Sie sind tolerant, ja geradezu abenteuerlustig und erkennen irgendwann vergnügt, dass sie an die «unmöglichsten» Stellen geführt werden, nur weil es dort grossartig schön ist. Der Effekt: Sie fühlen sich geschmeichelt. Sie erkennen, dass man ihretwegen eine Strecke definiert hat, die nur das Beste für sie möchte. Dies kontrastiert für viele mit dem bisherigen Image des Radfahrens, bei dem man sich, da Randerscheinung des Autoverkehrs, mit einem Velostreifen zufrieden geben musste.

Dies führt zu einem Perspektivenwechsel, der nicht zu unterschätzen ist. Das Velo als ehemaliges Vehikel für Idealistinnen und Geringverdiener erhält Platz in Gehirnregionen, die dem Auto, dem Gut-Essen oder dem Strandurlaub auf Ibiza vorbehalten waren. Plötzlich ist man «Jemand» auf dem Velo. Nicht ohne Grund tritt das Hormon «Importolin» auf, das uns sagt, dass wir es richtig machen. Kein Wunder, investieren heute Seniorinnen und Senioren in neue E-Bikes und Aktivferien. Eine ganze Branche reibt sich erfreut die Hände: E-Bike gleich Umsatz.

### 4. VORWÄRTSLEHNEN UND GAS GEBEN

Es ist zu einfach, die E-Bike-Welle ausschliesslich auf die Genuss- und Harmoniehormone zurückzuführen. In jedem von uns schlummert der Abenteurer, der sich im richtigen Umfeld gerne auslebt. Mit dem Elektro-Bergrad erweitert sich die Zielgruppe der Mountainbikerinnen und -biker massiv, sodass vermehrt auch Biedermänner und Biederfrauen zum «Velo-SUV» greifen.

Das solide Velo mit den dicken Pneus und Federwegen schafft auch Vertrauen und lädt zur Fahrt auf Strassentypen ein, die man bisher gemieden hat. Man mag die Nase rümpfen ob dieser aufgemotzten Pedal-Enduros. Auch im Stadtverkehr lösen Geländewagen oder ihre Halter Stirnrünzeln aus. Das



Intimität ist ein zentraler Aspekt des Radfahrens. Entsprechend besteht eine Tendenz zu kleinen und kleinsten Strassen, mit dem Effekt, dass wir E-Bikes brauchen, die sich auch auf Naturstrassen sicher und entspannt fahren lassen. Eine gewisse Annäherung an das E-MTB ist absehbar.

Hormon «Securolin» erklärt aber einiges: Oft ist nicht das Überwinden von technisch anspruchsvollen Passagen der Grund für die breiten Reifen und fetten Federgabeln, sondern der Wohlfühleffekt, entstanden aus der Gewissheit, dass einem damit «nichts passieren kann». Auch auf der Herzroute spüren wir den Trend zum soliden Brummer. Für viele Gäste ist das hart gepumpte Touring-Bike unangenehm, sobald der Belag auf Naturstrasse wechselt. Es ist also eine Zeitfrage, bis sich die Segmente E-Bike und E-MTB im Bereich Radwandern annähern.

## 5. KAPILLAR WERDEN

Interessant dürfte die Zukunft des Mountainbikelandes Schweiz sein. Damit ist nicht die zunehmende Nutzung von Wanderwegen gemeint, sondern das Anlegen von neuen Fährten. Diese kapillaren Infrastrukturen könnten ein ganz neues Feld eröffnen. Als Genusspfade erlauben sie einen «tänzelnden Zugang» zur Landschaft, sind nicht auf Technik oder Geschwindigkeit ausgerichtet, sondern auf die Harmonie beim Unterwegssein im taktilen Gelände. Damit soll auch eine Absage an weitere 1000 km-Routen auf Flur- und Waldstrassen gemeint sein, die letztlich langweilig sind. Allein im Gelände unterwegs zu sein, schüttet das Hormon «Intimin» aus, das allen Wandernden bestens bekannt ist. Das E-MTB erschliesst dabei Räume, die für das Wandern zu ausgedehnt oder zu wenig attraktiv sind,

z.B. lange Waldpassagen oder Gegenden mit wenig dichter Infrastruktur (z.B. die Napfregion).

Für neue Trails braucht es noch etwas Mut, gerade in der eher museal agierenden Landschaftsschweiz. Bedenkt man aber die Infrastrukturen des langsam untergehenden Wintertourismus, muten ein paar hundert Kilometer Trails als Ersatz geradezu wohltuend an.

## FAZIT

Das E-Bike verändert unser Verhältnis zum Velo. Es schafft in den Köpfen ein neues Bild und lässt neue Verhaltensmuster (und Hormone?) auftreten. Der Gast im Veloland-Netz sieht dank dem E-Bike neue Möglichkeiten und erschafft so sukzessive eine neue Velo-Realität. Auf diesen Wandel dürfen wir reagieren. Dabei hat die Schweiz gute Karten. Hier findet sich kulturelle Dichte, landschaftliche Abwechslung und touristische Infrastruktur. Entscheidend sind die Strecken, die wir den Gästen bieten. Wir brauchen einen attraktiven Zugang zur Landschaft. Viele Kompromisse der letzten Jahrzehnte sind nicht mehr nötig. Der Gast gewöhnt sich langsam daran, dass er eine wichtige Rolle im Tourismus spielt. Entsprechend erwartet er mehr. Und da er umsatzmässig eine immer wichtigere Rolle spielt, wird man sich in Zukunft eingehender mit seinen Wünschen befassen dürfen.

# DAS «VELO-FERIENLAND AM BODENSEE»

## EIN CLAIM, DER ZU AKTIVITÄT VERPFLICHTET

ADRIAN BRAUNWALDER, THURGAU TOURISMUS

Aus der Sicht des Touristikers ist die flache bis sanft hügelige Landschaft am Ufer des Bodensees ein solides Plus, um den Thurgau als Velo-Paradies anzupreisen. Viele attraktive Ziele sind ohne grosse Anstrengung und für fast jede und jeden auf dem Zweirad erreichbar. Doch es ist eine Herausforderung, als Ferienmekka für Velo-Reisende attraktiv zu bleiben. Ein Einblick in die Aktivitäten von Thurgau Tourismus.

Das touristische Potenzial, das Velofahren als Freizeit- und Ferienbeschäftigung für den Thurgau in sich birgt, blieb den Tourismus-Verantwortlichen am Bodensee nicht verborgen: Thurgau Tourismus warb bereits Mitte der Neunzigerjahre mit dem Slogan «Velo-Ferienland am Bodensee». Ab 1998 – mit der Eröffnung der nationalen Routen von Veloland Schweiz – wurde das Velo für mehrere Jahre zum Marketing-Schwerpunkt.

Verlässliches Rückgrat für das Velo-Vergnügen im Thurgau ist das Veloland Schweiz, das nationale Netzwerk für den touristischen Veloverkehr. Immerhin entfallen 900 von den insgesamt 11'000 Routenkilometern auf den Thurgau. Auch die Auf-

nahme von regionalen Kernthemen bei den regionalen Routen – durch den Thurgau führt beispielsweise die Obstgarten-Route (Route Nr. 75) – ist eine gute Grundlage für die Positionierung der Region.

### AM EINEN ORT ZU VIEL, AM ANDEREN ZU WENIG

Die im Thurgau klar am meisten genutzte Route ist der Bodensee-Radweg, der auf seinen 260 leichten Streckenkilometern durch drei Länder führt. Überlagert wird der Bodensee-Radweg von der ebenfalls beliebten Rhein-Route. So verwundert es nicht, dass die entsprechende Zählstelle der Stiftung SchweizMobil in Bottighofen jedes Jahr rund 300'000 Durchfahrten misst. Augenfällig wird dies an schönen Sommertagen: Auf dem Bodensee-Radweg wird es dann recht eng und die touristische Infrastruktur unmittelbar am See stösst ebenfalls an ihre Grenzen. An vom See etwas zurückversetzten Orten oder im Frühling und im Herbst wären indes noch Kapazitäten vorhanden; wobei auf ebenso schöne Routen oder auf gutes Wetter nicht verzichtet werden muss.



Veloroute entlang des Bodensees (Foto: Stiftung SchweizMobil)

Mindestens so lange, wie das Velofahren am Bodensee aktiv beworben wird, nimmt sich Thurgau Tourismus deshalb auch der Herausforderung an, den Gästen entweder alternative, weniger stark befahrene Routen anzubieten oder sie auf die Vor- oder Nachsaison zu lenken. Denn Kenner wissen: Die Seerücken-Route (Route Nr. 82) bietet mit weiten Blicken zum Alpenkamm und über den See mindestens ebenso schöne Reize. Thurgau Tourismus intensiviert diese Lenkungsmaßnahmen, denn die Vorstellung, dass es direkt am See am schönsten sein muss, bewirkt für Bodensee-Reisende gerade dort nicht selten Dichtestress.

Zusammen mit unserer Nachbardestination St. Gallen-Bodensee Tourismus verfolgt Thurgau Tourismus ab dieser Saison zudem einen neuen Ansatz der Gästelenkung. Immer mehr Informationen zum Tourismus-Angebot sind nur noch online verfügbar. Gleichzeitig befinden sich viele ausländische Gäste wegen hoher Roaming-Gebühren – vor allem auf dem Bodensee-Radweg – in einem selbst gewählten Funkloch. Eine neue Dienstleistung schafft hier Abhilfe: Kurz nach dem Grenzübertritt können Gäste kostenlos einen Hotspot in Hosensack-Format beziehen, der den Internetzugang für bis zu zehn gästeproprietäre Endgeräte sicherstellt. Dieses Angebot wird vorerst in einer zweijährigen Testphase betrieben. Für den Fall, dass das Angebot aktiv genutzt wird, plant Thurgau Tourismus bereits die Weiterentwicklung dieser Geräte: Technologisch ist es möglich, dass Gäste aktiv auf eine an der Fahrstrecke liegende Unterkunft mit freien Zimmern oder ein Restaurant mit besonders regionaltypischer Küche hingewiesen werden können.

### NEUE MÖGLICHKEITEN DANK E-BIKES

Augenfällig ist auf Thurgauer Velowegen auch der Siegeszug der E-Bikes, deren Anteil sich in den letzten Jahren vervielfacht hat. Die grosse Chance für eine Velo-Destination ist, dass der Markt wächst. Allerdings: Es erschliessen sich für eine breite Masse auch Gebiete, die bislang den konditionell starken Velofahrerinnen und Velofahrern vorbehalten waren. Und weil das Neue meist spannender erscheint, sind die angestammten Velo-Destinationen erneut gefordert. Eine Möglichkeit für den Thurgau ist das Kooperieren innerhalb der Vierländer-Region am Bodensee im Hinblick auf die Idee, einen zweiten Ring des Bodensee-Radwegs zu entwickeln. Auch aus der Ferne verliert der Bodensee nichts von seinem Reiz. Und gerade dank des E-Bikes wird ein solches Angebot erst möglich, denn über die Hügelzüge des Vorarlbergs, des Appenzellerlands und nicht zuletzt des Seerückens fährt es sich auf E-Bikes auch in steileren Passagen mühelos.

Mit der Anzahl der E-Bikes steigt auch die Nachfrage nach Gelegenheiten, wo der Akku aufgeladen werden kann. Obwohl die Kombination mit einem Restaurantbesuch nahe liegt, bieten viele Gastronomen diesen Service nicht aktiv und selbstverständlich an. Thurgau Tourismus ist deshalb an einem Projekt beteiligt, mit dem Verweil-Stationen entwickelt werden, deren Kern einer oder mehrere Sonnenschirme bilden; diese sind mit Solarzellen ausgestattet und spenden nachhaltige Antriebsenergie.

Allgemein ist für Thurgau Tourismus ein hohes Mass an Convenience für die Gäste ein zentraler Schwerpunkt. Dazu zählt auch ein möglichst bequemer Zugang zum Velo-Vergnügen. Seit 2019 ist deshalb eine eigene Veloflotte mit 30 E-Bikes von hoher Qualität im Einsatz. Die Velos wurden von der Tour de Suisse Rad AG, einem einheimischen Velobauer, hergestellt. Die einzelnen Standorte befinden sich vorwiegend bei Beherbergungsbetrieben. Gäste können so direkt vor Ort ihr Miet-E-Bike beziehen und losfahren, ohne zuerst einen oft weiten Weg zur nächsten Vermietstelle auf sich nehmen zu müssen. Dieser in Kooperation mit Rent a Bike betriebene Service wird von Gästen sehr geschätzt. Etwas schwieriger ist es, Beherbergungsbetriebe an möglichst vielen Standorten ins Boot zu holen. Da das Angebot für die Hoteliers eine gewisse Vorleistung bedeutet, ist viel Überzeugungsarbeit notwendig.

### VELO-OFFENSIVE IN DER OSTSCHWEIZ

Für Thurgau Tourismus hat es eine hohe strategische Bedeutung, das besagte «Velo-Ferienland am Bodensee» zu sein und zu bleiben. Durch das bereits erwähnte Aufkommen der E-Bikes sowie die zunehmende touristische Bedeutung des Mountain-Bikes sind zwischenzeitlich weitere Tourismusregionen in der Ostschweiz vom Potenzial des Velotourismus inspiriert. Im Moment befindet sich deshalb eine Velo-Offensive in Vorbereitung: Über verschiedene Teilprojekte sollen mit einem attraktiven Gesamtangebot an Velo-Erlebnissen in der Ostschweiz neue Gäste gewonnen werden. Thurgau Tourismus arbeitet in dieser Projektgruppe aktiv mit.

# VELOROUTE VALLE MAGGIA - RADWEG AUF HISTORISCHEN GLEISANLAGEN

GABRIO BALDI UND STEFANO CROCI, SEZIONE DELLA MOBILITÀ, KANTON TESSIN

Die Veloroute Valle Maggia ist die zweite Etappe der Route Nr. 31 von SchweizMobil (Bellinzona - Locarno - Cavigno) und führt auf rund 40 km von Locarno nach Cavigno. Sie folgt so weit wie möglich der alten Strecke der 1968 aufgegebenen Eisenbahnstrecke Ponte Brolla - Bignasco. Einige Streckenabschnitte führen durch die traditionellen Weiler des Tals oder durch attraktive Landschaften. Die baulichen Eingriffe zur Aufwertung der ehemaligen Bahnlinie beruhen auf einem einheitlichen architektonischen Konzept. 85 % der Route sind realisiert. Das letzte fehlende Teilstück von 5.6 km Länge zwischen Soemeo und Cevio ist im Bau.

## DIE ENTSTEHUNG DES PROJEKTS

Die Idee, einen neuen Radweg zwischen Locarno und Cavigno zu bauen, entstand Ende der 1990er Jahre aufgrund

der Bestrebungen, in der ganzen Schweiz durchgängige und vernetzte Velowanderrouen zu schaffen (Veloland Schweiz, heute Stiftung SchweizMobil). Der Gemeindeverband des Valle Maggia entwickelte ein erstes Konzept, das Anfang der 2000er Jahre von der Kantonsverwaltung mit der Ausarbeitung eines Vorprojekts weiterverfolgt wurde. Dieses war die Grundlage für die Aufnahme des Radwegs in den kantonalen Masterplan, gefolgt von dem Antrag eines Rahmenkredits von 10,5 Millionen Franken für die erste Umsetzungsphase (Botschaft 5144 vom 10.07.2001, genehmigt vom Grossen Rat des Tessins im Februar 2002). Der Kredit sieht auch die finanzielle Beteiligung der Gemeinden vor, die direkt vom Projekt betroffen sind oder indirekt davon profitieren, insbesondere alle Gemeinden des Valle Maggia und die Gemeinden Terre di Pedemonte, Losone, Ascona und Locarno.



Abb. 1: Brücke zwischen Cevio und Bignasco



Abb. 2: Fahrt durch Bignasco

### DAS ARCHITEKTONISCHE KONZEPT

Ein zentraler Aspekt des Projekts war die Definition eines einheitlichen architektonischen Konzepts, mit dem die für Eisenbahnstrukturen typischen Bauweisen und Materialien, z.B. Mauern und Brücken, in Erinnerung gerufen werden sollen. Die ausserhalb der Ortschaften gelegenen Streckenabschnitte nutzen das Trassee der ehemaligen Eisenbahnlinie zwischen Ponte Brolla und Bignasco, die in den 60er Jahren aufgegeben wurde. Sie ist dank ihrer Linienführung und der sanften Steigungen für das Velofahren bestens geeignet. Zudem bietet sie Panoramablicke, Bewegungsfreiheit und Sicherheit abseits der darunter liegenden Hauptstrasse (Abbildung 3).

### LE TRACÉ

Ein sichtbares Beispiel für das architektonische Konzept ist die Sorgfalt, mit der die erodierten Mauern rekonstruiert wurden. Sie waren aus trocken verlegten Steinbruchblöcken gebaut und

stützten als Schwerkraftmauern die Eisenbahn. Die bestehenden Mauern wurden gemäss der ursprünglichen Bauweise und des damaligen Know-hows restauriert. Die Verwendung von Stein ist wesentlich, weil mit ihm auch die industrielle Entwicklung des Valle Maggia verbunden ist. Noch heute gibt es bedeutende Steinbrüche im Tal. Deshalb wird für alle neuen Elemente wie Zufahrtsrampen zu erhöhten Abschnitten und Fussgängerbrücken ebenfalls Stein verwendet.

Bei Hängekonstruktionen wie (Fussgänger-)Brücken wurden als historische Referenz die für Eisenbahnsysteme des frühen 20. Jahrhunderts typischen Stahlkonstruktionen eingesetzt (Abbildung 4).

### DIE STRECKE

Die 1907 eingeweihte Eisenbahnstrecke Locarno - Ponte Brolla - Bignasco (LPB) stellte am 28. November 1968 nach 61 Jahren ihren Betrieb ein. Mehrere Infrastrukturanlagen wurden



Abb. 3: Erhöhte Führung des Radwegs zwischen Maggia und Coglio





Abb. 4: Ehemalige Eisenbahnbrücke über die Maggia und neue Passerelle über die Kantonsstrasse in Avegno

daraufhin demontiert oder der Verbesserung der Strasse geopfert. Einige Strukturelemente blieben jedoch erhalten und sind heute ein Glücksfall für den 39,5 km langen Radweg zwischen Locarno und Caviglioglio (Abbildung 5).

Der Radweg führt nicht nur durch traditionelle Dörfer, sondern auch durch für die Region typische, malerische Landschaften (Abbildung 6).

Ein weiteres interessantes Merkmal ist die offensichtliche Beziehung der Route zu den Wasserläufen: das Wasser ist ständiger Begleiter auf der gesamten Strecke. Ebenfalls bemerkenswert ist der Wechsel zwischen neuer Veloinfrastruktur und alten Wegen, die im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) erfasst sind (Abbildung 7).



Abb. 5: Beispiel einer Umgestaltung des ehemaligen Bahntrassees entlang der Kantonsstrasse



Abb. 6: Weiler und charakteristische Landschaft des Valle Maggia



Abb. 7: Neue Hängebrücke und historische Bücke in Bignasco

### FUNKTIONELLE ASPEKTE

Die Route Valle Maggia verbindet das Stadtzentrum von Locarno mit Cavigno (und dem gesamten Valle Maggia). Sie führt über separate, abgetrennte Radwege und über Nebenstrassen. Dank der Nähe zur Agglomeration Locarno hat der Radweg eine starke touristische Anziehungskraft und ist heute eine der wichtigsten Freizeiteinrichtungen für die Bewohner der Region. Er wird im Sommer am häufigsten befahren. Von Juni bis September 2018 wurden im Durchschnitt 500 - 600 Tagespassagen gezählt, mit täglichen Spitzenwerten von 1000 Passagen.

Auch wenn es sich hauptsächlich um eine Freizeit- und Tourismusroute handelt, ist sie auch für den Alltags-Veloverkehr wichtig. Die Abschnitte Losone - Terre di Pedemonte, Gordevio - Maggia und Cevio - Bignasco werden insbesondere als Schulwege stark frequentiert.

Die Route wird streckenweise auch von Fussgängerinnen sowie als offizieller Wanderweg benutzt. Diese Streckenabschnitte sind als Rad- und Fussgängerwege auf gemeinsamer Fläche signalisiert (SRO Art. 33, Signal 2.63.1). An den Kreuzungen wird das geltende Regime mit Bodenmarkierungen verdeutlicht. Dank der grosszügigen Eisenbahnradien sehen sich die Verkehrsteilnehmenden frühzeitig und es mussten nur wenige kritische Punkte bezüglich ungenügender Sichtverhältnisse verbessert werden (Abbildung 8).



Abb. 8: Trennung von Rad- und Fussweg (links); gemeinsame Fläche (rechts)

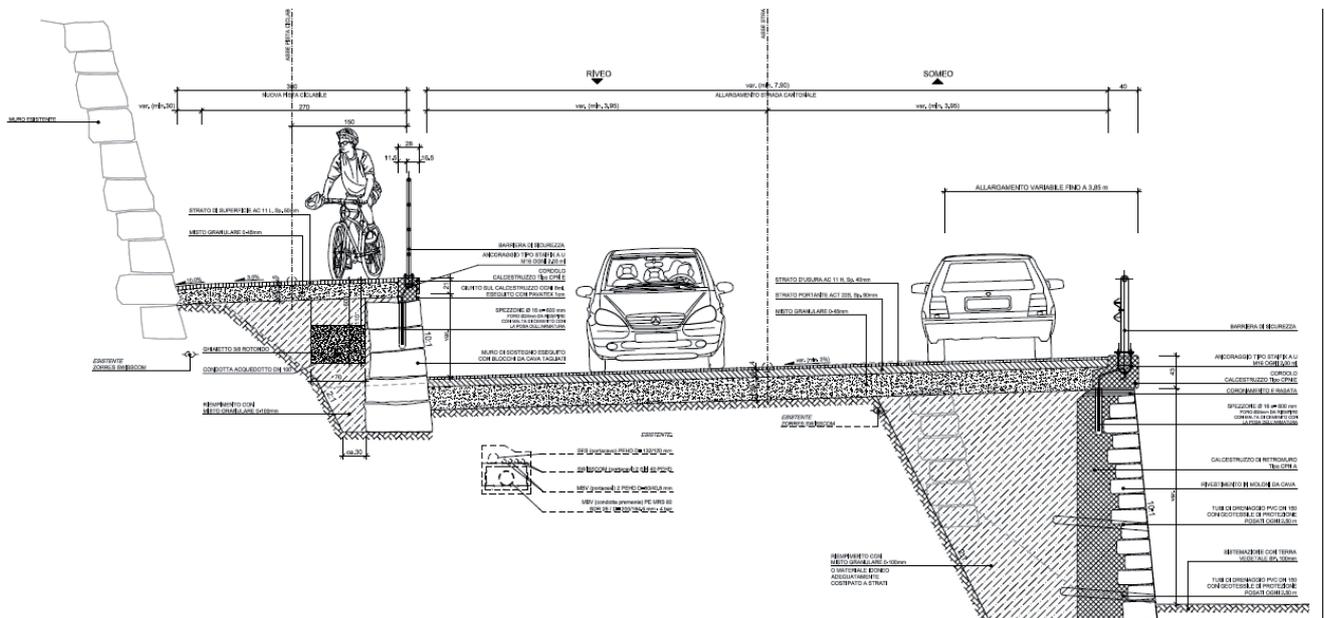


Abb. 9: Normalprofil des Radwegs entlang der Kantonsstrasse zwischen Riveo und Cevio

## GEOMETRIE

Der Radweg wurde ursprünglich mit einer Mindestbreite von 2.5 m geplant, um das Kreuzen von zwei Velos zu ermöglichen. Diese Breite wurde später vergrößert, um Begegnungen zwischen Velofahrerinnen und Fussgängern auf gemeinsamen Flächen zu erleichtern. So sehen die jüngsten Bauabschnitte eine Breite von mindestens 3.0 m vor (Abbildung 9).

Der Radweg ist gegenüber der Kantonsstrasse oft erhöht geführt. Dies verbessert die Sicherheit und das Wohlbefinden beim Fahren und verleiht dem Radweg ein klar erkennbares Erscheinungsbild in der Landschaft des Valle Maggia.

## DIE LETZTE REALISIERUNGSPHASE

Zwischen 2007 und 2016 konnten dank einer Investition von rund 12,0 Millionen Franken 85% der Strecke fertig gestellt werden. In der letzten Bauphase (5.6 km) erfolgt die etappenweise Umnutzung der alten Bahnlinie zwischen Someo und Cevio. Sie wird mit einer geschätzten Investition von 12.0 Millionen Franken zwischen 2020 und 2022 abgeschlossen (Abbildung 10).

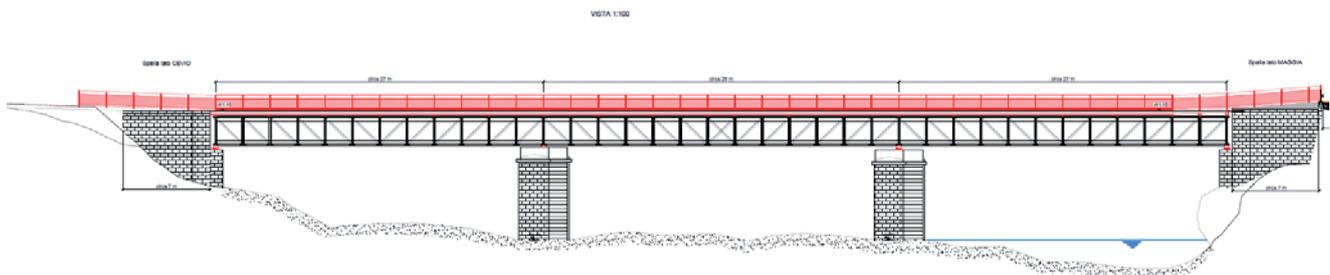
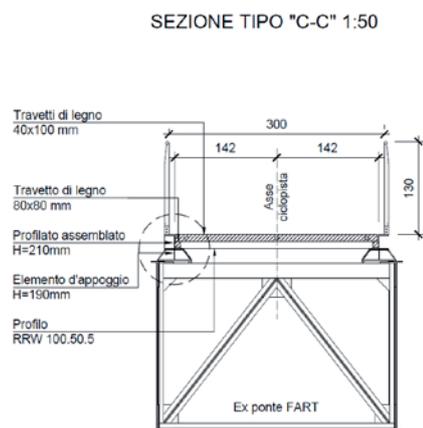


Abb. 10: Umbau der Eisenbahnbrücke zwischen Visletto und Cevio (neue Passerelle mit 3.0 m Breite)

VELOKONFERENZ SCHWEIZ

Rechbergerstrasse 1  
Postfach 938, 2501 Biel/Bienne

Tel.: 032 365 64 50

E-Mail: [info@velokonferenz.ch](mailto:info@velokonferenz.ch)  
[www.velokonferenz.ch](http://www.velokonferenz.ch)

