

«Wir sind gleichzeitig Vorreiter und Nachzügler»

Wie hat der Tourismus die Entwicklung des Veloverkehrs in der Schweiz vorangetrieben? Lukas Stadtherr, Leiter des Bereichs Partnerschaften bei SchweizMobil, erklärt.

Vom Projekt «Solothurner Radwanderwege», lanciert im Jahr 1986, bis zum heutigen SchweizMobil-Netz scheint das Ziel der touristischen Entwicklung eine Schlüsselrolle bei der Förderung des Veloverkehrs in der Schweiz gespielt zu haben.

Ist diese Einschätzung richtig?

Man kann die Entwicklung nicht auf ein einziges Ziel reduzieren. Zudem war auch das Nutzen von Skalierungschancen wichtig: Was für einen Kanton und eine Mobilitätsform funktioniert hat, wurde anschliessend 1998 mit «Veloland Schweiz» auf die gesamte Schweiz übertragen, woraus 2008 zusammen mit anderen Mobilitätsformen wie Wandern und Mountainbiken das Angebot von SchweizMobil hervorging.

Hat sich die ursprüngliche Vision verwirklicht?

Die interaktive Karte von SchweizMobil, auf der alle Mobilitätsformen dargestellt sind (zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Mountainbike, auf Inlineskates und im Kanu, Anm. d. Red.), zeigt, dass das gesamte Land äusserst gut erschlossen ist. Allerdings sind nicht alle Mobilitätsformen überall gleich stark ausgeprägt – in manchen Regionen gibt es zum Beispiel mehr Mountainbike-Angebote als in anderen.

Wo steht die Schweiz im Vergleich zu ihren europäischen Nachbarn?

Was die Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren und die Fähigkeit betrifft, verschiedene Mobilitätsformen in einer einzigen Strategie zu vereinen, sind wir die Spitzenreiter. Das bestätigen uns viele andere Länder, einschliesslich derjenigen, in denen das Velo stark verbreitet ist, wie die Niederlande oder Dänemark.

Was die Infrastruktur angeht, sind andere Länder hingegen oft weiter. In der Schweiz neigt man dazu, klein-

räumig zu denken und auf Opportunitäten zu reagieren, im Ausland wird hingegen – auch im Bereich Velofreizeit – vielerorts strategischer vorgegangen, mit einer klaren Idee von A nach B und entsprechenden Investitionsplänen. Dass wir hier in der Schweiz nicht mutiger sind, ist bedauerlich.

Gibt es eine Konkurrenz zwischen den Velowegen für den Alltag und denen für die Freizeit, wie sie im Veloweggesetz unterschieden werden?

In der Vergangenheit wurde allzu oft in Silos gedacht: Veloalltag auf der einen Seite, Freizeitnetz auf der anderen. Doch die Koordination funktioniert nun immer besser, und die Kantone werden sich zunehmend bewusst, dass beide Netzarten geplant und aufeinander abgestimmt werden müssen. Wenn eine Route vom «Veloland» in eine Stadt führt, macht es zum Beispiel keinen Sinn, neben einer existierenden Velobahn eine zweite Achse für Velofreizeit festzulegen. Synergien können und sollen genutzt werden. Zudem ist Velofreizeit nicht mit Tourismus gleichzusetzen: Man unternimmt zum Beispiel auch nach der Arbeit Velotouren! Und jede Veloroute muss an Bahnhöfe angebunden sein, das ist unerlässlich.

Welche Entwicklungen beobachten Sie?

Auch im Mittelland nehmen Mountainbike-Strategien nun konkrete Formen an. Das Gravelbiken gewinnt ebenfalls an Bedeutung, und das E-Bike erweitert den Kreis der Nutzenden: Immer mehr Menschen trauen sich, Velo zu fahren. Aber das bedeutet nicht, dass man Steigungen in die Routen einbauen muss! Einige davon sind als E-Velo-Strecken ausgewiesen, beispielsweise die Herzroute von Lausanne nach Romanshorn. Aber auch völlig flache Strecken profitieren von der starken Verbreitung des E-Bikes.

Welche Leistungen müssen angeboten werden, um mehr Velotouristinnen und -touristen anzulocken?

SchweizMobil ist ein Gesamtsystem mit allen notwendigen Dienstleistungen wie dem öffentlichen Verkehr und Unterkünften, um eine Route zu nutzen und den Zugang dazu zu erleichtern, indem wir mit 1200 Beherbergungsbetrieben zusammenarbeiten. Aber es fehlen uns noch einige Dinge: So wäre es spannend, wenn es eine landesweite Datengrundlage zu Ladestationen für E-Bikes gäbe und wir diese kommunikativ nutzen könnten.

Wie sehen Sie die Zukunft des Veloverkehrs in der Schweiz und die von SchweizMobil?

Es gibt Gründe, weiterhin ehrgeizig zu bleiben. Vor allem bräuchte es den politischen Willen und auch den Mut, gross statt klein zu denken und auf Qualität zu setzen – nicht nur in Konzepten und Plänen, sondern auch bei der Umsetzung. oo

