

# Per Velo dem Rotten entlang

Nr. 1 von Veloland Schweiz mit Potenzialen

**Die 1998 eröffnete nationale Rhone-Route von Veloland Schweiz erfreut sich wachsender Beliebtheit: Die automatische Zählanlage bei Sitten steht im Sommer bei gut 15'000 Velos pro Monat und im Jahr 2012 war die Rhone-Route die Nr. 4 aller buchbaren Angebote von Schweiz Mobil. Dieser Erfolg ist Bestätigung und Verpflichtung zugleich: In den kommenden Jahren soll die Rhone-Route infrastrukturell schrittweise verbessert werden. Dies nicht zuletzt aufgrund teils massiver Investitionen in vergleichbare Konkurrenzangebote im Ausland.**

Die Chancen der Rhone-Route sind insgesamt hervorragend: Im internationalen Vergleich gibt es kaum eine Flussroute mit einer derart imposanten Bergkulisse. In Andermatt beginnend führt sie über den Furkapass vom Goms durch das Rhonetal an den Genfersee durch die Lavaux-Rebberge bis in die Weltstadt Genf. 350 abwechslungsreiche Kilometer, über 80 velofreundliche Beherbergungspartner, diverse buchbare Angebote, zahlreiche Velovermietstationen, mehr als 60 Sehenswürdigkeiten sowie eine umfassende Kommunikation in Web und Print machen die Rhone-Route zu einem der wichtigsten Angebote von Schweiz Mobil, dem offiziellen Netzwerk für den touristischen Langsamverkehr in der Schweiz.

## Grundlagen für eine gute Qualität

Attraktive, sichere und zusammenhängende Velorouten sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Velo als Verkehrsmittel noch stärker genutzt wird. Touristische Velorouten wie die Rhone-Route dienen vor allem «dem Weg als Ziel», etwa für Mehrtagesreisen, Tagesausflüge oder Trainingsfahrten. Solche Routen wer-

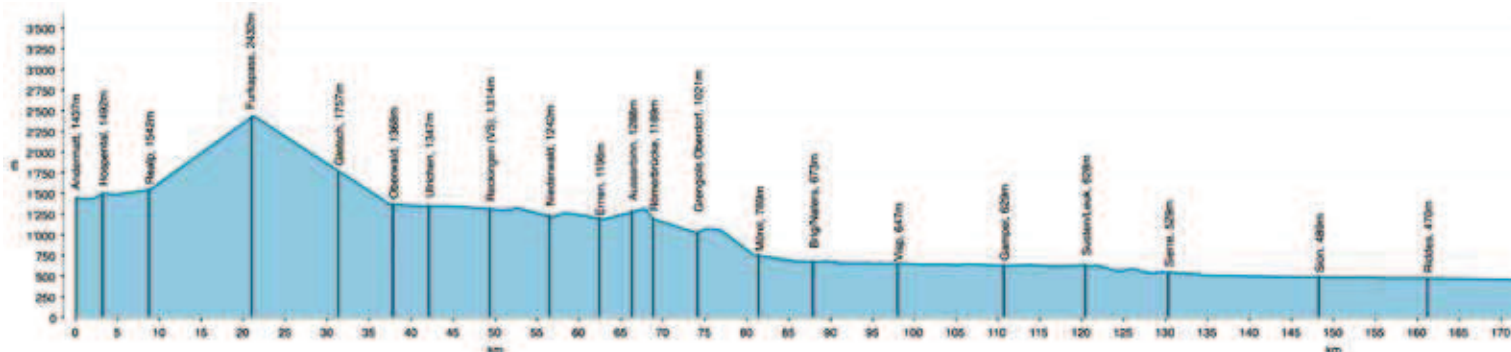
den wo immer möglich in landschaftlich attraktiver und ruhiger Umgebung geführt.

Für den Freizeit- und Tourismusverkehr von Bedeutung sind die Umfeldqualität, Verkehrsregime und -belastung sowie Gefahrenstellen. Positiv auf die Umfeldqualität wirken sich unter anderem eine abwechslungsreiche Umgebung, die Nähe zum Routenthema, intakte Naturlandschaften, Aussichten und Ruhe aus. Im Bereich des Kriteriums Verkehrsregime und -belastung sind vor allem motorfahrzeugfreie bzw. -arme Strassen und Wege bedeutend. Gefahrenstellen wie Strassen mit riskanten Richtungswechseln oder ungeeignete Radverkehrsanlagen sind zu vermeiden bzw. zu sanieren.

Neben der Weginfrastruktur ist eine lückenlose und gut unterhaltene Wegweisung von zentraler Bedeutung. Als weltweit einziges Land verfügt die Schweiz über ein einheitliches Signalisationssystem für alle Velo-, Wander-, Mountainbike- und Skatingrouten. Die Grundlagen sind in der Schweizer Norm SN 640 829a geregelt und somit für alle Behörden – lokal, regional und national – verbindlich.

## Veloland 2030: Fitnessprogramm für die Zukunft

Die 1998 eröffneten nationalen Veloland-Routen sind auch heute noch vielerorts attraktiv, sie entsprechen aber nicht mehr überall den Kundenbedürfnissen. Im Vergleich zu Top-Routen in Deutschland, Frankreich oder Tschechien ist das Veloland Schweiz zwar kommunikativ nach wie vor Spitzenreiter, infrastrukturell jedoch einer immer härteren Konkurrenz ausgesetzt. Wird nicht Gegensteuer gegeben, ist der künftige Erfolg ernsthaft bedroht. Diese Ausgangslage hat Schweiz Mobil veranlasst, im Jahr 2011 in Abstimmung mit Bund und Kantonen das nationale Programm





Eine der schönsten Velorouten der Schweiz: die Rhone-Route. Foto ©Schweiz Mobil

Veloland 2030 zu lancieren. Es umfasst schweizweit 430 detailliert aufbereitete Vorschläge für infrastrukturelle Verbesserungsmassnahmen. Für die Rhone-Route wurden zirka 35 Massnahmen vorgeschlagen.

Im Oberwallis zwischen Oberwald und Siders werden verschiedene Verbesserungen angeregt: Im Obergoms liegen die Ursachen meist im Bereich der Belagsqualität, etwa bei den Abschnitten Ulrichen–Münster, Reckingen–Gluringen und Biel–Niederwald. In anderen Gebieten wie Mörel–Bitsch, Visp, Baltschieder und Pfywald sind Optimierungen aufgrund des motorisierten Verkehrs und damit verbundener Gefahrenstellen nötig. Weitere Auslöser für Veloland-2030-Vorschläge liegen in der fehlenden Direktheit, beispielsweise in den Abschnitten Bratsch und Raron–Niedergesteln. Vielfach überlagern sich diese Schwachstellen mit dem Kriterium Umfeldqualität. Die einzelnen Massnahmenvorschläge verstehen sich als erste Anregungen. Verschiedene Stellen und

Ebenen sind in deren Abklärungen einbezogen: Neben der für die Rhone-Route zuständigen Dienststelle für Strassen, Verkehr und Flussbau sind dies die Regionen, Gemeinden sowie fallweise private Grundeigentümer. Die 3. Rhonekorrektur nimmt ebenfalls Einfluss, da deren Perimeter sich oft mit den Korridoren von Veloland 2030 überlagert und somit eine einzigartige Chance für die infrastrukturelle Entwicklung darstellt. Dass ambitionöse und substanzvolle Verbesserungen machbar sind, zeigt das Beispiel der Verlegung zwischen Ernen und Mörel (Ausserbinn), die in den Jahren 2006 bis 2008 realisiert wurde.

## Ausblick: Rhone-Route und Euro Velo

Der Velotourismus gewinnt in vielen Ländern Europas an Bedeutung. Deshalb werden auch vermehrt transnationale Angebote entwickelt. Im Zusammenhang grenzüberschreitender Kooperationen stellen sich Herausforderungen unter anderem in den Bereichen Organisation, Kommunikation und Signalisation.

Euro Velo hat sich in den letzten Jahren als die einzig relevante und nachhaltige Plattform für internationale Radrouten erwiesen. Die aktuell 14 Euro-Velo-Routen werden vor allem via Internet ([www.EuroVelo.com](http://www.EuroVelo.com)) sowie in Printform mittels einer europaweiten Übersichtskarte kommuniziert.

Die Integration der internationalen Rhone-Route in das Euro-Velo-Netzwerk wird seit kurzem diskutiert. Die ersten Einschätzungen der involvierten Partner in Frankreich und der Schweiz sind positiv. Die Integration der Rhone-Route in Euro Velo würde deren internationale Ausstrahlung und europaweite Kommunikation deutlich verbessern. Dies wiederum würde der weiteren Nachfragesteigerung dienen, was die Rhone-Route mit dem verlockenden Ziel Mittelmeer zweifelsohne verdient hätte.

[www.veloland.ch](http://www.veloland.ch)

Autor: Lukas Stadtherr von der Stiftung Schweiz Mobil über die Rhone-Route und ihre Potenziale.

