

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Fahrradland Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. über die Entwicklung des Radverkehrs in Baden-Württemberg und den Anteil am Verkehrsaufkommen seit 1995;
2. über die Umsetzung der Ziele des Generalverkehrsplans 1995, ein flächen-deckendes Radverkehrsnetz herzustellen und die bestehenden Lücken von rund 400 Kilometern entlang von Bundes- und Landesstraßen bis zum Ende der 90er Jahre schließen;
3. über die Mittel, die das Land seit 1995 in den einzelnen Haushaltsjahren zur Förderung des Fahrradverkehrs bereitgestellt hat, jeweils für
 - Radwege entlang von Landesstraßen,
 - kommunale Radwege und Radverkehrsanlagen,
 - Bike+Ride-Anlagen,
 - Beschilderung von Radwegen,
 - Pilotprojekte,
 - Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr,
 - Weitere Fördermaßnahmen;
4. über das vorbildliche Fahrradtourismuskonzept des Nachbarlands Schweiz „Veloland Schweiz“: Konzeption, Organisation, Finanzaufwand, Zahl der Radtouristen auf den Fahrradreiserrouten, Zahl der Übernachtungen von Radtouristen, touristischer Umsatz durch den Radtourismus;
5. über umfassende Radverkehrskonzeptionen in anderen Bundesländern, z. B. Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen;

6. über die Erfahrungen mit der novellierten Landesbauordnung hinsichtlich von Fahrradabstellanlagen;
7. welches die Gründe der Landesregierung waren, ihre ablehnende Haltung zur kostenlosen Fahrradmitnahme in Zügen des Nahverkehrs (Drucksache 12/3411) aufzugeben, wie der Stand der Umsetzung der kostenlosen Fahrradmitnahme in den Verkehrsbünden des Landes ist, wie die einzelnen Regelungen ausgestaltet sind und ob die kostenlose Mitnahme außerhalb der Verkehrsverbünde angestrebt wird;
8. die Landesregierung nach wie vor die Ansicht vertritt, für die Umsetzung des Radwegegrundnetzes Baden-Württemberg hinsichtlich Lückenschlüssen und Wegweisung keine Landesmittel zur Verfügung zu stellen (Drucksache 12/5431);
9. ob die Landesregierung nach wie vor die Ansicht vertritt, das für ein eigenständiges Landesradwegenetz „kein Bedarf“ besteht (Drucksache 12/5431);

II.

1. in der Landespolitik das Ziel zu verankern, den Anteil des Fahrradverkehrs bis zum Jahr 2010 zu verdoppeln;
2. einen Landesradverkehrsplan zu erarbeiten und zu verabschieden, in welchem die dazu erforderlichen politischen Maßnahmen zusammengefasst, konkretisiert, aufeinander abgestimmt und in ein Finanzierungskonzept eingebettet werden;
3. zur Förderung des Radtourismus eine professionelle Organisation „Fahrradland Baden-Württemberg“ aufzubauen, welche neben einem umfassenden Marketing ein einheitliches Wegweisungs- und Beschilderungskonzept aus einem Guss entwickelt, umsetzt und pflegt;

III.

in der Radverkehrspolitik des Landes und bei der Aufstellung des Landesradverkehrsplans insbesondere folgende Ansätze zu berücksichtigen:

1. Radwege

- Finanzierung eines landesweiten Radwegegrundnetzes aus Landesmitteln;
- Verdopplung der Landesmittel für den Radwegebau im Zuge von Landesstraßen nach dem Vorbild des Bundes;

2. Wegweisung/Beschilderung

- Einführung eines landesweit einheitlichen Beschilderungssystems für Radwege durch eine finanzielle Landesförderung im Zusammenhang mit einer verbindlichen Anwendung der Wegweisungsrichtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen;
- Mittelfristig sollte eine Integration der Radwege-Wegweisung in die amtliche Wegweisung im Straßennetz erfolgen;

3. Förderung der kommunalen Radverkehrspolitik

- Finanzierung von Modellprojekten „fahrradfreundliche Kommunen“ über einen gesonderten Titel im Haushalt;

- Schwerpunktsetzung auf Radverkehrsprojekte bei der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, verbunden mit einer deutlichen Absenkung der Bagatellgrenze für Radverkehrsprojekte,
- Förderung von kommunalen Radverkehrsmaßnahmen über einen eigenständigen Förderweg im FAG (analog Kreisstraßen),
- Koppelung der Förderung nach FAG an die Aufstellung eines Radverkehrsplans durch die Landkreise und großen Kreisstädte;

4. Schnittstellen Fahrrad-ÖV

- Fortführung und Intensivierung des bestehenden Bike+Ride-Programms,
- Förderung bewachter Fahrradabstellanlagen und -Servicestationen an größeren Bahnhöfen in Form eines Programms „50 Fahrradstationen für Baden-Württemberg“;

5. Bündelung der Kompetenzen und Finanzmittel

- Bildung eines eigenständigen Referats Fahrradverkehr im Ministerium für Umwelt und Verkehr,
- Einführung eines eigenständigen Haushaltstitels für den Radwegebau.

11. 06. 2002

Boris Palmer, Kretschmann
und Fraktion

Begründung

Die Förderung des Fahrradverkehrs kann einen nennenswerten Beitrag zur Lösung örtlicher Verkehrsprobleme, zur umweltverträglichen Fortentwicklung des Verkehrswesens, zur Förderung der Gesundheit und zum Ausbau touristischer Strukturen im Land leisten. Beispiele im In- und Ausland zeigen, dass sich sowohl im Alltagsverkehr wie auch im touristischen Verkehr durch gezielte und umfassende Förderkonzepte die Anteile des Fahrradverkehrs deutlich steigern lassen.

Vorbildliche Kommunen in Deutschland mit einer gezielten Radverkehrsförderung erreichen heute Radverkehrsanteile von bis zu 40 Prozent. Dennoch liegt der bundesweite Verkehrsanteil des Fahrrads heute bei lediglich 12 Prozent, in den Niederlanden hingegen bei 27 Prozent. Das Bundesministerium für Verkehr geht davon aus, dass auch in Deutschland zumindest in den Ballungsräumen ein Verkehrsanteil des Fahrrads von 30 Prozent erreichbar ist. Jedoch war der Fahrradverkehr bislang ein Stiefkind der Verkehrspolitik.

Der Bund hat in diesem Jahr mit dem nationalen Radverkehrsplan 2002 bis 2012 erstmals eine umfassende Konzeption für die Radverkehrsförderung vorgelegt. Gleichzeitig wurden die Mittel für den Radwegebau an Bundesstraßen auf 100 Mio. Euro verdoppelt, sodass nun für Baden-Württemberg im Jahr 2002 11,3 Mio. Euro zur Verfügung stehen.

In Baden-Württemberg sind bis heute keine gebündelten Anstrengungen erkennbar. Weder verfügt die Landesregierung über eine umfassende umsetzungsorientierte Konzeption, noch über gebündelte Kompetenzen in der Lan-

desverwaltung, noch über ein im Haushalt ausgewiesenes eigenes Budget der Radverkehrsförderung.

Die Einrichtung einer Radverkehrswegweisung ist – im Gegensatz etwa zur amtlichen Wegweisung im Kraftfahrzeugverkehr – in das freiwillige Belieben der kommunalen Gebietskörperschaften gestellt, die dieser Aufgabe in sehr unterschiedlicher Weise nachkommen. Einheitliche Vorgaben zur Gestaltung dieser Vorgaben sind zwar entwickelt, werden jedoch – zumindest in Baden-Württemberg – wenig umgesetzt.

Beispielhaft für die Förderung des Fahrradtourismus ist die Schweiz, die mit ihrem professionellen Gesamtkonzept „Veloland Schweiz“ einen Quantensprung in Qualität und Bekanntheit der radtouristischen Routen erreicht hat. Grundlage war hier die Schaffung von landesweiten touristischen Radrouten, deren einheitliche und vorbildliche Wegweisung (Beschilderung) zentral und professionell eingerichtet und gepflegt wird. Ein stimmiges Marketingkonzept aus der gleichen Hand hat den Radtourismus deutlich angekurbelt. Schlüssel zum Erfolg war der Aufbau einer eigenständigen professionellen Organisationseinheit „Veloland Schweiz“. Von den 126 000 Mehrtages-Radtouren auf diesem Schweizer Radwegenetz werden 42 % von deutschen Radfahrerinnen und Radfahrern durchgeführt.

In Baden-Württemberg sind ebenfalls eine Reihe von überregionalen touristischen Radwanderwegen ausgewiesen. Doch an einer zuverlässigen und gepflegten sowie optisch eingängigen Wegweisung fehlt es ebenso wie an einem umfassenden Marketingkonzept, das Breitenwirkung erzielt. Das vom Land entwickelte Radwegegrundnetz beinhaltet nach Aussagen der Landesregierung weder eine verbindliche Fach- oder Ausbauplanung noch ein daraus abgeleitetes Maßnahmenprogramm, Finanzmittel für die Umsetzung stehen nicht zur Verfügung (Drucksachen 12/2977, 12/5431).

In den Regionen, z. B. im Bezirk Südbaden, wo sich der Regierungspräsident zum Sprecher dieses Anliegens gemacht hat, wartet man auf eine landesweite Konzeption zur einheitlichen Wegweisung von Radverkehrsverbindungen.

Der Alltagsradverkehr ist Nahverkehr. Seine Förderung ist zunächst Aufgabe der Kommunen. Doch wie bei anderen kommunalen Aufgaben der Verkehrsinfrastruktur auch (kommunaler Straßenbau, ÖPNV) könnte auch im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur eine engagierte Förderpolitik des Landes deutlichere Akzente setzen und kommunales Eigenengagement wecken und verstärken. So gingen beispielsweise durch ein Landesförderprogramm in Nordrhein-Westfalen bislang 26 Fahrradstationen an Bahnhöfen (bewachte Fahrradabstellanlagen und -Servicestationen) in Betrieb und werden fahrradfreundliche Kommunen gefördert.

Die noch bestehenden großen Lücken von Radwegen entlang von Landesstraßen in der Baulast des Landes müssen schneller geschlossen werden. Hierfür sollte das Land, dem Beispiel des Bundes folgend, einen eigenen Haushaltstitel ausweisen und die Mittelausstattung verdoppeln.

Auch in Baden-Württemberg müssen die radverkehrspolitischen Zielsetzungen in einem Landesradverkehrsplan zusammengefasst und in konkrete Maßnahmen übersetzt werden. Dazu gehört, dass der Radverkehr eigene gebündelte Kompetenzen (eigenes Referat im UVM) und eigenständige Haushaltsbudgets erhält.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 25. Juli 2002 Nr. 31–3800.0–01/58 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, dem Wirtschaftsministerium und dem Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum zu dem Antrag wie folgt Stellung:

I. 1. Wie hat sich der Radverkehr in Baden-Württemberg und der Anteil am Verkehrsaufkommen seit 1995 entwickelt?

Zu I. 1.:

Nach der Begleituntersuchung zum Generalverkehrsplan 1995 lag im Nah-/Regionalverkehr der Modal-Split des Fahrrads bei der Verkehrsmittelwahl bei 13 % und bei der Personenverkehrsleistung bei 5,6 %. Diese Zahlen entsprechen auch den bundesweiten Zahlen. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr geht davon aus, dass diese Anteile im Wesentlichen unverändert geblieben sind.

I. 2. Ist das Ziel des Generalverkehrsplans 1995, ein flächendeckendes Radverkehrsnetz herzustellen und die bestehenden Lücken von rund 400 km entlang von Bundes- und Landesstraßen bis zum Ende der 90er Jahre zu schließen, erreicht worden?

Zu I. 2.:

Die Landesregierung verfolgt weiterhin das Ziel eines zusammenhängenden Radwegenetzes im Land durch die Schließung bestehender Radwegelücken im Zuge von Bundes- und Landesstraßen. Allerdings mussten im Bereich der Landesstraßen auf Grund der Konsolidierung des Landeshaushalts in der Vergangenheit Maßnahmen zurückgestellt werden, die nun Zug um Zug nachgeholt werden. Trotz der schwierigen Mittelsituation hat die Straßenbauverwaltung des Landes in den Jahren von 1995 bis zum Ende des Jahres 2002 entlang von Bundesstraßen rd. 110 km und entlang von Landesstraßen rd. 200 km Radwege gebaut.

I. 3. Welche Mittel hat das Land seit 1995 zur Förderung des Radverkehrs bereitgestellt?

Zu I. 3.:

– Radwege entlang von Landesstraßen

Die Gesamtkosten für den Bau von Radwegen entlang von Landesstraßen belaufen sich im Zeitraum zwischen 1995 und 2000 auf rd. 20 Mio. €. Allein im Rahmen des Sonderprogramms Landesstraßenbau 2000/2001 hat das Land 75 km Radwege gebaut und dafür rund 11,5 Mio. € aufgewendet.

– Kommunale Radwege und Radverkehrsanlagen

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hat nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) folgende Mittel bewilligt:

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Fertigstellungsjahr	Gesamtzusendungen – in 1.000 € –
1995	9.804
1996	9.232
1997	6.068
1998	15.642
1999	8.906
2000	16.311
2001	13.260

Im Mittel ergeben sich daraus Zusendungen in Höhe von rd. 11 Mio. €/Jahr. In der Tabelle wurden die Daten einer Maßnahme jeweils im Jahr der Fertigstellung zugerechnet.

Unabhängig von der Förderung nach dem GVFG erhalten die Gemeinden seit 1. Januar 1994 zum Bau sowie zum Um- und Ausbau von Straßen, die sich in kommunaler Baulast befinden, pauschale Zusendungen nach § 27 Abs. 1 des Finanzausgleichsgesetzes (FAG). Die Gemeinden können die Zusendungen auch zum Bau von Radwegen verwenden.

Das Wirtschaftsministerium hat seit der Wiedereinführung der Projektförderung im Bereich des Tourismus zum 1. Januar 1998 rd. 490.000 € für kommunale Radwege und Radverkehrsanlagen zur Verfügung gestellt.

– *Bike+Ride-Anlagen*

In den Jahren 1994 bis 1996 hat das Ministerium für Umwelt und Verkehr jährlich rund 1,8 Mio. € aus Mitteln des GVFG für ein Sonderprogramm zur Förderung von Bike+Ride-Anlagen zur Verfügung gestellt. Durch dieses bundesweit einmalige Sonderprogramm wurden landesweit Abstellplätze für rd. 22.000 Fahrräder an Haltestellen geschaffen. Für die Jahre 2002 bis 2004 läuft ein erneutes Sonderprogramm, das von der zwischenzeitlich eingeführten Bagatellgrenze ausgenommen wurde.

– *Beschilderung von Radwegen*

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hat Ende der 90er Jahre mit rd. 115.000 € die Initiative der Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg, die schönsten überörtlichen Radwanderwege Baden-Württembergs auszuschildern, gefördert.

Das Wirtschaftsministerium hat die Trassenfestlegung und Beschilderung der Velo-Route Rhin im Rahmen eines grenzüberschreitenden Interreg II/Centre Sud et Pamina-Projekts im Jahr 2000/2001 mit insgesamt rund 57.000 € unterstützt. Daneben hat es der Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg im Jahr 2001 rund 10.000 € zur Nachbeschilderung von touristischen Radfernwegen bewilligt.

– *Pilotprojekte*

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hat ein 3-jähriges Projekt „Filderstadt fährt Rad“ mit rd. 45.000 € gefördert. Bei diesem Projekt ging es darum, durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit für das Fahrrad zu werben.

– *Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr*

Baden-Württemberg ist eines der wenigen Länder, das aus Regionalisierungsmitteln die kostenlose Fahrradmitnahme im schienengebundenen Nahverkehr fördert. Dafür stellt das Ministerium für Umwelt und Verkehr ab diesem Jahr jährlich rd. 750.000 € zur Verfügung. Wegen der weiteren Einzel-

heiten wird auf die jüngste Stellungnahme zum Antrag der Abg. Regina Schmidt-Kühner vom 6. Juni 2002 (Drucksache 13/1051) verwiesen.

– *Weitere Fördermaßnahmen*

Im Rahmen seiner Öffentlichkeitsarbeit wirbt das Ministerium für Umwelt und Verkehr für den Radverkehr. Dazu zählen die Herausgabe von Broschüren („Radverkehr in Städten und Gemeinden“ und „Mit dem Fahrrad unterwegs“) und die Durchführung von oder die Beteiligung an Symposien und Kongressen (so im Juli 2000 in Karlsruhe „Radverkehr – Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme!“ und im Mai 2002 in Wiesloch, Bundeskongress „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“).

Das Wirtschaftsministerium hat im Rahmen der Förderung des Touristikmarketings folgende Vorhaben unterstützt: Herstellung von Radkurzbroschüren mit rund 61.000 €, Unterkunftsverzeichnis Bett & Bike mit rund 52.000 €, Werbung und Vermarktung einer grenzüberschreitenden Veloroute mit rund 15.000 €, Internetpräsentation Radtourismus mit rund 40.000 € und Förderung des Marketings im Jahr 2000 für die Durchführung der Radsportveranstaltungen Tour de France und Deutschland Tour mit rund 100.000 €.

Auch Flurneuordnungen wirken sich zu Gunsten des Radverkehrs aus. So werden bei der Aufstellung der Wege- und Gewässerpläne grundsätzlich die Belange des Radverkehrs mit in die Abstimmung einbezogen. Auf diese Weise entstehen z. B. in diesem Jahr ca. 400 km befestigte und unbefestigte Wege, die auch dem Radverkehr nützen.

Das Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum hat im Rahmen der EU-Gemeinschaftsinitiative LEADER II in der Förderperiode 1994 bis 1999 im Sinne eines ökologisch verträglichen Freizeitverkehrs Projekte zur Verbesserung des Fahrradverkehrs in den Regionen Hohenlohe und Oberschwaben mit über 2 Mio. € aus Landesmitteln und über 2 Mio. € aus den EU-Strukturfonds EAGFL und EFRE gefördert. So konnten mit Hilfe der Fördergelder der Europäischen Union und des Landes Baden-Württemberg in der LEADER-Region Oberschwaben europaweit einzigartige archäologische Fundstätten rekonstruiert und mit Radwegen vernetzt werden.

I. 4. Welchen Inhalt hat das vorbildliche Fahrradtourismuskonzept des Nachbarlands Schweiz „Veloland Schweiz“ (Konzeption, Organisation, Finanzaufwand, Zahl der Radtouristen auf den Fahrradreiserrouten, Zahl der Übernachtungen von Radtouristen, touristischer Umsatz durch den Radtourismus)?

Zu I. 4.:

Das Produkt „Veloland Schweiz“ umfasst insbesondere die Beschilderung von neun nationalen Fahrradwandererrouten mit ca. 3 300 km Länge und zahlreichen kantonalen/regionalen Routen und ein ergänzendes touristisches Dienstleistungsangebot (öffentliche Transportmittel, Übernachtungs- und Verpflegungsangebot, Fahrradvermiet- und Serviceangebot und buchbare Fahrradausflugs- und -reiseangebote). Zu Konzeption, Organisation, Finanzaufwand und Marktleistung wird auf die Auszüge aus dem Leistungsbericht 2000/2001 der Stiftung „Veloland Schweiz“ in der Anlage verwiesen.

Die Stiftung „Veloland Schweiz“ weist in ihrem Leistungsbericht darauf hin, dass sie mittelfristig vor existenziellen Finanzproblemen steht. Sie sucht daher neue Finanzierungslösungen, damit die Marke „Veloland Schweiz“ marktfähig bleibt.

I. 5. Welchen Inhalt haben umfassende Radverkehrskonzeptionen in anderen Bundesländern, z. B. Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen?

Zu I. 5.:

Der Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in Nordrhein-Westfalen besteht aus zehn Bausteinen. Die Einzelheiten des Aktionsplans sind in das Internet unter www.fahrradfreundlich.nrw.de eingestellt.

Der Nationale Radverkehrsplan vom April 2002 enthält in seiner Anlage eine Liste von guten Beispielen aus den Ländern und Kommunen. Der Plan wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ebenfalls in das Internet eingestellt (www.bmvbw.de).

I. 6. Welche Erfahrungen bestehen mit der novellierten Landesbauordnung zu Fahrradabstellanlagen?

Zu I. 6.:

Nach § 35 Abs. 5 LBO müssen für Gebäude mit mehr als zwei Wohnungen leicht erreichbare und zugängliche Flächen zum Abstellen von Fahrrädern zur gemeinschaftlichen Nutzung zur Verfügung stehen. Die Bestimmung ist für Neubauten grundsätzlich verbindlich. Vor Inkrafttreten der LBO-Novelle am 1. Januar 1996 existierte lediglich eine Sollvorschrift. Wegen der verbindlichen Regelung in der LBO ist davon auszugehen, dass nahezu alle seither neu erstellten Wohngebäude mit mehr als zwei Wohnungen Fahrrad-Abstellflächen haben. Eine landesweite Statistik wird dazu nicht geführt.

I. 7. Welches waren die Gründe für die Landesregierung, ihre ablehnende Haltung zur kostenlosen Fahrradmitnahme in Zügen des Nahverkehrs (Drucksache 12/3411) aufzugeben, wie ist der Stand der Umsetzung der kostenlosen Fahrradmitnahme in den Verkehrsverbänden des Landes, wie sind die einzelnen Regelungen ausgestaltet und wird die kostenlose Fahrradmitnahme außerhalb der Verkehrsverbände angestrebt?

Zu I. 7.:

Auf Grund der parlamentarischen Beratungen und nach Anhörung der Verkehrsunternehmen hat sich das Ministerium für die kostenlose Fahrradmitnahme entschieden. Im Übrigen wird auf die Stellungnahme zum Antrag der Abg. Regina Schmidt-Kühner (Drucksache 13/1051; vgl. auch zu I. 3.) verwiesen.

I. 8. Ist die Landesregierung nach wie vor der Ansicht, für die Umsetzung des Radwegegrundnetzes Baden-Württemberg hinsichtlich Lückenschlüsse und Wegweisung keine Landesmittel zur Verfügung zu stellen (Drucksache 12/5431)?

Zu I. 8.:

Das Radwegegrundnetz wurde in Zusammenarbeit mit den Stadt- und Landkreisen als flächendeckende Netzkonzeption von Radfernwegen und ergänzenden zwischenörtlichen Radwegen konzipiert; es verläuft nur teilweise entlang des klassifizierten Straßennetzes. Nur insoweit können Lücken über die Radwegeprogramme an Landes- und Bundesstraßen bzw. über das GVFG ge-

geschlossen werden. Daher fehlt es dem Land für die sonstigen Radwege, die nicht diesen Kategorien unterfallen, an der Regelungs- und somit auch Finanzierungszuständigkeit. Unabhängig hiervon ist die Landesregierung aber dazu bereit, gemeinsam mit den übrigen Baulastträgern sowohl generell als auch in Einzelfällen nach befriedigenden Lösungen zu suchen und hierüber das Gespräch miteinander zu führen. Des Weiteren erarbeitet die Landesregierung derzeit eine Konzeption zur Vereinheitlichung und Optimierung der Fahrrad-Wegweisung in Baden-Württemberg.

I. 9. Ist die Landesregierung nach wie vor der Ansicht, dass für ein eigenständiges Landesradwegenetz „kein Bedarf“ besteht (Drucksache 12/5431)?

Zu I. 9.:

Die Landesregierung ist nach wie vor der Auffassung, dass das Fahrrad im Gegensatz zum motorisierten Verkehr ganz überwiegend ein Nahverkehrsmittel ist, sodass Radverkehrsnetze am besten auf der örtlichen Ebene entwickelt und koordiniert werden. Sofern von den kommunalen Gebietskörperschaften ein Bedürfnis für eine übergreifende Koordinierung gesehen wird, ist das Ministerium für Umwelt und Verkehr bereit, hierüber Gespräche zu führen. Für den Bereich des Radtourismus wird auf die Antwort zu II. 3 verwiesen.

II. 1. In der Landespolitik ist das Ziel zu verankern, den Anteil des Fahrradverkehrs bis zum Jahr 2010 zu verdoppeln

Zu II. 1.:

Die Landesregierung setzt sich für eine Stärkung des Radverkehrs ein. Da der Radverkehr ganz überwiegend Nahverkehr ist, hängt seine Förderung im Wesentlichen von der kommunalen Verkehrsplanung ab.

In Kommunen mit einem geringen Radverkehrsanteil mag es noch realistisch sein, den Anteil des Fahrradverkehrs bis zum Jahr 2010 zu verdoppeln, in Kommunen mit einem bereits relativ hohen Radverkehrsanteil ist dieses Ziel nicht zu erreichen.

II. 2. Es ist ein Landesradverkehrsplan zu erarbeiten und zu verabschieden, in welchem die dazu erforderlichen politischen Maßnahmen zusammengefasst, konkretisiert, aufeinander abgestimmt und in ein Finanzierungskonzept eingebettet werden.

Zu II. 2.:

Im Generalverkehrsplan 1995 ist der Radverkehr ein integraler Bestandteil. An der Konzeption, alle Verkehrsträger in dem Generalverkehrsplan zusammen zu fassen, wird festgehalten.

II. 3. Zur Förderung des Radtourismus ist eine professionelle Organisation „Fahrradland Baden-Württemberg“ aufzubauen, welche neben einem umfassenden Marketing ein einheitliches Wegweisungs- und Beschilderungskonzept aus einem Guss entwickelt, umsetzt und pflegt.

Zu II. 3.:

Seit 1993 beschäftigt sich die Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg intensiv mit dem Radtourismus und der dazu notwendigen Infrastruktur. Die Strategie war und ist es, ein landesweites und überregionales touristisches Radfernwegenetz auf- bzw. auszubauen, zu beschildern, zu pflegen und zu bewerben und mit den notwendigen begleitenden Serviceangeboten (Bike+Ride, Abstellanlagen, Anbindung an ÖPNV etc.) attraktive Angebotsbündel zur Gewinnung zusätzlicher Urlauber und Tagesgäste zu schnüren. Seit Jahren arbeitet dabei die Tourismus Marketing GmbH erfolgreich mit dem ADFC zusammen. In Baden-Württemberg ist durch diese Aktivitäten der Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg ein umfassendes fahrradtouristisches Marketing, ein umfangreiches Radfernwegenetz mit einem einheitlichen Beschilderungssystem und dessen Pflege gewährleistet. Vor diesem Hintergrund sieht das Wirtschaftsministerium für die Einrichtung einer gesonderten Organisation zum Fahrradtourismus keinen Bedarf.

III. In der Radverkehrspolitik des Landes und bei der Aufstellung des Landesradverkehrsplans sind insbesondere folgende Ansätze zu berücksichtigen:

1. Radwege

– Finanzierung eines landesweiten Radwegegrundnetzes aus Landesmitteln;

Zu III. 1. (1. Tiert):

Die Straßenbauverwaltung des Landes sieht ihre Aufgabe weiterhin darin, auf der Grundlage der von den Landkreisen konzipierten Radwegenetze die notwendigen Radwege an bestehenden Bundes- und Landesstraßen im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zu planen, zu bauen und zu finanzieren. Darüber hinaus prüft die Straßenbauverwaltung bei jeder Aus- und Neubaumaßnahme im Zuge von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, ob nicht auch der Bau eines Radwegs erforderlich ist.

– Verdoppelung der Landesmittel für den Radwegbau im Zuge von Landesstraßen nach dem Vorbild des Bundes

Zu III. 1. (2. Tiert):

Die Haushaltsmittel für den Landesstraßenbau sind im Doppelhaushalt 2002/2003 durch ein zusätzliches 5-jähriges Investitionsprogramm mit einem Volumen von ca. 52 Mio. € erheblich verstärkt worden. Das kommt auch dem Radwegbau entlang von Landesstraßen zu Gute, nachdem bereits im Rahmen des Sonderprogramms Landesstraßenbau 2000/2001 Radwege mit einem Gesamtvolumen von ca. 12 Mio. € begonnen, fortgeführt oder abgeschlossen worden sind. Die Straßenbauverwaltung wird den verstärkten Bau von Radwegen an Landesstraßen in den kommenden Jahren fortführen, soweit die derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen erhalten bleiben.

III. 2. Wegweisung/Beschilderung

– Einführung eines landesweit einheitlichen Beschilderungssystems für Radwege durch eine finanzielle Landesförderung im Zusammenhang mit einer verbindlichen Anwendung des Merkblatts der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (Merkblatt)

Zu III. 2. (1. Tiret):

Im Interesse einer landesweit einheitlichen Beschilderung spricht sich auch das Ministerium für Umwelt und Verkehr für eine Beschilderung entsprechend dem Merkblatt aus. Das Merkblatt ist aber bisher nicht Bestandteil der StVO und damit nicht verbindlich.

Landesmittel für eine Förderung der Beschilderung stehen derzeit nicht zur Verfügung (Vgl. auch die Antwort zu I.8).

- *Mittelfristig sollte eine Integration der Radwegweisung in die amtliche Wegweisung im Straßennetz erfolgen*

Zu III. 2. (2. Tiret):

Eine Integration der Radwegweisung in die amtliche Wegweisung würde voraussetzen, dass die Radfahrer das Straßennetz benutzen. Dies ist beim Alltagsradverkehr nur bedingt der Fall. Der Freizeitradverkehr nutzt ganz überwiegend das Wegenetz abseits des Straßennetzes.

III. 3. Förderung der kommunalen Radverkehrspolitik

- *Finanzierung von Modellprojekten „fahrradfreundliche Kommunen“ über einen gesonderten Titel im Haushalt*

Zu III. 3. (1. Tiret):

Angesichts der aktuellen Haushaltssituation ist ein gesonderter Titel, um über das GVFG hinaus Modellprojekte „fahrradfreundliche Kommunen“ zu fördern, nicht darstellbar.

- *Schwerpunktsetzung auf Radverkehrsprojekte bei der Förderung nach dem GVFG und deutliche Absenkung der Bagatellgrenze für Radverkehrsprojekte*

Zu III. 3 (2. Tiret):

Radverkehrsprojekte sind bereits heute ein Schwerpunkt bei der Förderung nach dem GVFG. Allein im GVFG-Programm 2002 bis 2006 des Ministeriums für Umwelt und Verkehr sind für kommunale Radwege Zuschüsse für 179 Maßnahmen mit Gesamtkosten von fast 80 Mio. € und einer Zuschuss-höhe von insgesamt 55 Mio. € vorgesehen:

Regierungsbezirk	Maßnahmen	Gesamtkosten	Zuschuss-höhe
Stuttgart	47	18,0 Mio. €	12,6 Mio. €
Karlsruhe	49	21,9 Mio. €	15,3 Mio. €
Freiburg	45	23,5 Mio. €	16,5 Mio. €
Tübingen	38	15,2 Mio. €	10,6 Mio. €
Land	179	78,6 Mio. €	55,0 Mio. €

Allerdings sind Radverkehrsprojekte kein eigenständiger Fördertatbestand im GVFG. Bereits im März 1999 haben die Umweltministerinnen/-minister/-senatorinnen und -senatoren der Länder den Bund gebeten, das GVFG entsprechend anzupassen und Maßnahmen im Bereich von Fuß- und Radwegenetzen als eigenständige Maßnahmen in den Katalog förderfähiger Vorhaben aufzunehmen. Eine entsprechende Ergänzung des GVFG ist bisher nicht erfolgt.

Wegen der beschränkten finanziellen Ressourcen im GVFG wird derzeit geprüft, die Bagatellgrenze zu modifizieren. Im Übrigen können Verkehrsprojekte, die unter die Bagatellgrenze fallen, aus den nach § 27 Abs. 1 FAG pauschal zur Verfügung gestellten Mitteln finanziert werden (vgl. zu I. 3, 2. Tiret).

- *Förderung von kommunalen Radverkehrsmaßnahmen über einen eigenständigen Förderweg im FAG (analog Kreisstraßen)*

Zu III. 3. (3. Tiret):

Die Gemeinden können die pauschalen Zuweisungen nach § 27 Abs. 1 FAG auch zum Bau von Radwegen verwenden (vgl. zu I. 3, 2. Tiret). Deshalb bedarf es keines eigenständigen Förderwegs im FAG. Grundgedanke der Pauschalierung war, u. a. die Selbstverwaltung der Kommunen zu stärken und es den Kommunen selbst zu überlassen, welche Verkehrsanlagen sie mit den ihnen pauschal zur Verfügung stehenden Finanzmitteln verwirklichen wollen. An dieser Konzeption wird festgehalten.

- *Koppelung der Förderung nach FAG an die Aufstellung eines Radverkehrsplans durch die Landkreise und großen Kreisstädte*

Zu III. 3. (4. Tiret):

Eine Bindung der Förderung an die Aufstellung eines Radverkehrsplans durch die Kommunen würde zu einem deutlich komplizierteren Förderverfahren führen und den mit der Einführung der Pauschalförderung angestrebten Zielen der Verwaltungsvereinfachung und des Abbaus von die Kommunen belastenden Vorgaben zuwiderlaufen.

III. 4. Schnittstellen Fahrrad – ÖV

- *Fortführung und Intensivierung des Bike+Ride-Programms*

Zu III. 4. (1. Tiret):

Das zweite Sonderprogramm zur Förderung von Bike+Ride-Anlagen wurde vom Ministerium für Umwelt und Verkehr bereits gestartet. Die Wünsche des ADFC wurden dabei berücksichtigt.

- *Förderung bewachter Fahrradabstellanlagen und -servicestationen an größeren Bahnhöfen in Form eines Programms „50 Fahrradstationen für Baden-Württemberg“*

Zu III. 4. (2. Tiret):

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr fördert Fahrradstationen nach dem GVFG. Wegen der Eigenbeteiligung bleibt es den Kommunen überlassen, einen entsprechenden Antrag zu stellen.

III. 5. Bündelung der Kompetenzen und Finanzmittel

- *Bildung eines eigenständigen Referats Fahrradverkehr im Ministerium für Umwelt und Verkehr*

Zu III. 5. (1. Tiert):

Für ein eigenes Referat Fahrradverkehr wird kein Bedarf gesehen. Bereits jetzt nutzen die Fachreferate im Ministerium für Umwelt und Verkehr offensiv die Möglichkeiten im Rahmen der Straßenbauprogramme, des GVFG und des Regionalisierungsgesetzes, um den Radverkehr zu fördern. Ein eigenes Referat würde nur zu stärkerem Koordinierungsaufwand führen.

– *Einführung eines eigenständigen Haushaltstitels für den Radwegebau*

Zu III. 5. (2. Tiert):

Ein eigenständiger Haushaltstitel für den Radwegebau könnte sich nach den rechtlichen Rahmenbedingungen nur auf den Radwegebau an Landesstraßen beziehen. Dies würde eine flexible und an den jeweiligen Prioritäten orientierte Bewirtschaftung der Haushaltsmittel für den Landesstraßenbau erschweren. Die notwendige Schwerpunktbildung für den Radwegebau an Landesstraßen erfolgt im Rahmen der Aufstellung der Bauprogramme für den jeweiligen Doppelhaushalt.

In Vertretung

Mappus

Staatssekretär

Leistungsbericht Veloland Schweiz 2000/2001



3-3800.0-01/58/3

du

Leistungsbericht Veloland Schweiz 2000/2001

Was will Veloland Schweiz

Ziel der Stiftung Veloland Schweiz ist es, das Velofahren in der Schweiz zu fördern, insbesondere im Bereich Freizeit und Tourismus. Die Schweiz soll sich mit der Marke «Veloland Schweiz» national und international als velotouristische Destination profilieren.

Veloland Schweiz will einen namhaften Beitrag zu einer nachhaltigen Tourismus- und Freizeit-Mobilität in der Schweiz leisten. Das heisst konkret:

- Höhere Umsätze, Erträge und Wertschöpfungen für private Unternehmungen und öffentliche Haushalte aus velotouristischer Nachfrage
- Wirtschaftliche Stärkung ländlicher Gebiete
- Schonender Umgang mit den natürlichen und kulturellen Ressourcen der Schweiz
- Bessere Gesundheit, Sicherheit und Erlebnisqualität für den Freizeit- und Ferienmenschen
- Weniger Fremdenergieverbrauch im Freizeitverkehr

Wer ist Veloland Schweiz

Veloland Schweiz steht in erster Linie für ein marktgerechtes velotouristisches Angebot in der Schweiz.

Veloland Schweiz ist Träger weiterer Projekte zur «Human Powered Mobility HPM» und zur kombinierten Mobilität: Projekt «HPM an der Expo.02», «SlowUp» als regionale autofreie Erlebnistage und «SchweizMobil», ein Sommer-Reiseangebot für Wandern, Velofahren, Skaten und Wasserfahren in Kombination mit öffentlichem Transport, verknüpft an Stationen des öffentlichen Verkehrs, mit Einbindung des Privatverkehrs und kommuniziert in sogenannten MobilCenters (Information, Reservation, Verkauf, Vermietung etc.)

Veloland Schweiz ist eine Projektträgerschaft – eine gemeinnützige Stiftung mit Stiftungsrat (15 Mitglieder), Stiftungsausschuss (3 Mitglieder) und Projektleitung (Schweizer Tourismus-Verband/Velobüro).

Veloland Schweiz ist Plattform für Organisationen und Unternehmungen, die Velofahren als nachhaltige Form der Mobilität materiell und ideell unterstützen wollen. Es sind dies namentlich: die Bundesstellen „Staatssekretariat für Wirtschaft seco“, „Bundesamt für Energie“ (EnergieSchweiz Bereich Mobilität); „Bundesamt für Gesundheit“ (Aktionsplan Umwelt und Gesundheit), „Bundesamt für Strassen“ (Bereich Langsamverkehr), der „Fonds für Verkehrssicherheit“, die Schweizerische Stiftung für Gesundheitsförderung und die Firmen Effems AG (Balisto) und Rivella AG als offizielle Veloland-Sponsoren.

Veloland Schweiz 2000 - 2001

Nach drei „Betriebsjahren“ ist Veloland Schweiz noch immer ein junges, aber erfolgreiches Produkt mit gut bekannter Marke - vor allem in der Schweiz - von insgesamt guter Qualität. Es umfasst im wesentlichen

- eine infrastrukturelle Basis mit neun nationalen, einheitlich signalisierten Velowander-
routen von ca. 3300 km und zahlreichen kantonalen/regionalen, signalisierten Velowan-
derrouten von ca. 3000 km
- ein umfassendes touristisches Dienstleistungsangebot mit öffentlichen Transportmitteln,
breitem Übernachtungs- und Verpflegungsangebot, Velovermiet- und Serviceangebot und
buchbaren Veloausflugs- und -reiseangeboten
- eine Kommunikationsplattform Print (3 Routenführer zu je 3 Routen,
Routenübersichtskarte, Veloland-Fahrplan für Bahn, Bus und Schiff) und Internet
(interaktive Präsentation des Produkts Veloland durch die Stiftung, Schweiz Tourismus
und weitere Partner)
und – last but not least –
- ein Partner- und Kundenmarketingkonzept mit Zählungen, Befragungen, Qualitätskon-
trollen, Feedback-Angeboten, Erfahrungsberichten und Newsletters.

Veloland Schweiz ist kein fertiges Produkt, sondern ein dynamischer Prozess mit grossem Entwicklungspotential in Angebotsqualität und Nachfragevolumen. Die Projektleitung Veloland Schweiz arbeitet kontinuierlich mit den öffentlichen und privaten Partnern an der Verbesserung der Angebots- und Kommunikationsqualität. Zahlreiche Projekte konnten realisiert oder in Angriff genommen werden (siehe Anhang: Projekt-Kurzbericht 2000 / 2001).

Veloland Schweiz ist aber auch Modell und Pilot für ein nationales System nachhaltiger, kombinierter Mobilität auf der Basis der «Human Powered Mobility». Mit dem Projekt «SchweizMobil» soll die Schweiz weltweit Leadership mit nachhaltigen Reiseangeboten übernehmen. Das Angebotspotential und die Marktchancen sind hervorragend.

Mit dem Expo.02-Projekt «Human Powered Mobility HPM» will die Stiftung Veloland Schweiz erstmals ein integriertes Angebot für Human Powered Mobility HPM (Wandern Velofahren, Skaten und Wasserfahren) in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Servicezentren an den Artepales für HPM-Kunden realisieren. Die nötigen infrastrukturellen, organisatorischen, technischen und legislatorischen Vorbereitungen laufen auf Hochtouren. Bis 2002 soll das „3-Seen-Land“ eine nationale Topadresse für die Human Powered Mobility HPM in Freizeit und Tourismus werden.

Am 3. September 2000 konnte der erste «SlowUp», ein autofreier Erlebnistag rund um den Murtensee einschliesslich des historisch bedeutenden Städtchens Avenches organisiert werden. Mit 30'000 TeilnehmerInnen trotz wechselhaftem Wetter ein erfolgreicher Start. Am 2. September 2001 folgt die zweite Auflage mit noch attraktiverem Routenangebot und viel Animation. Es braucht noch etwas Wetterglück und es wird noch mehr Human Powered Mobility am Murtensee geben.

Übersicht und Kurzbericht zu den einzelnen von der Projektleitung Veloland Schweiz im Jahr 2000 bearbeiteten Projekten folgt im Anhang (Projekt-Kurzbericht 2000/2001).

Ein Blick in die Zukunft

Veloland Schweiz startet ins vierte und - so ist zu hoffen - wiederum erfolgreiche „Betriebsjahr“ 2001. Die Projektleitung hat sich wiederum viel vorgenommen. Das Produkt Veloland Schweiz muss gepflegt und in vielen Bereichen qualitativ noch besser werden.

Dringender Handlungsbedarf besteht nach wie vor bei der Routeninfrastruktur, deren Qualität den Zielen von sicherem und genussvollem Velowandern vielerorts noch nicht genügen kann. Immerhin darf festgehalten werden, dass in zahlreichen Kantonen sichtbare Fortschritte erzielt werden und wichtige Projekte für Routenverbesserungen vor der Realisierung stehen (siehe Anhang: Routenverbesserungen 2000/2001).

Entscheidend für den Erfolg ist und bleibt auch die Promotion und - weiter gefasst - die Kommunikation zum Veloland Schweiz im In- und Ausland. Die Messebesuche, Kundenreaktionen und Befragungen belegen, dass die Marke «Veloland Schweiz» im Inland gut bekannt ist. In ausländischen Märkten ist noch erhebliches Marktpotential vorhanden, das mit gezielten Aktionen für Schweiz-Veloreisen motiviert werden kann.

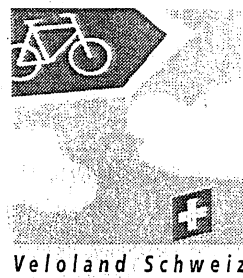
Der weiteren Verbesserung des Kundennutzens von Veloland Schweiz dient auch das Redesign des Internetauftritts. Ab Frühjahr 2001 werden auf der neu aufgebauten Veloland Schweiz-Homepage auch die Veloland-Partnerbetriebe kommuniziert – eine im Velotourismus bisher weltweit einmalige Dienstleistung: www.veloland.ch, in französischer Version www.suisse-a-velo.ch und neu auch in Englisch www.cycling-in-switzerland.ch.

Grosse Erfolgchancen hat die Schweiz mit neuen Angeboten zur «Human Powered Mobility» (Wandern, Velofahren, Skaten, Wasserfahren) in Kombination mit öffentlichen / kollektiven Transportmitteln (Eisenbahnen, Busse, Schiffe, Seilbahnen, CarSharing, P+R etc.) und neuen benutzerfreundlichen Telematik-Lösungen (Information, Reservation, Verkauf, Zugangssysteme). «SchweizMobil» soll hier eine Marktlücke schliessen. Die Konzeptarbeiten sind im Jahr 2000 aufgenommen worden und sollen im Frühjahr 2002 abgeschlossen sein. Den Projektbeschrieb finden Sie unter www.HumanPoweredMobility.ch.

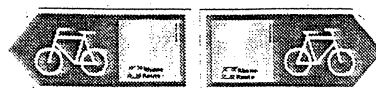
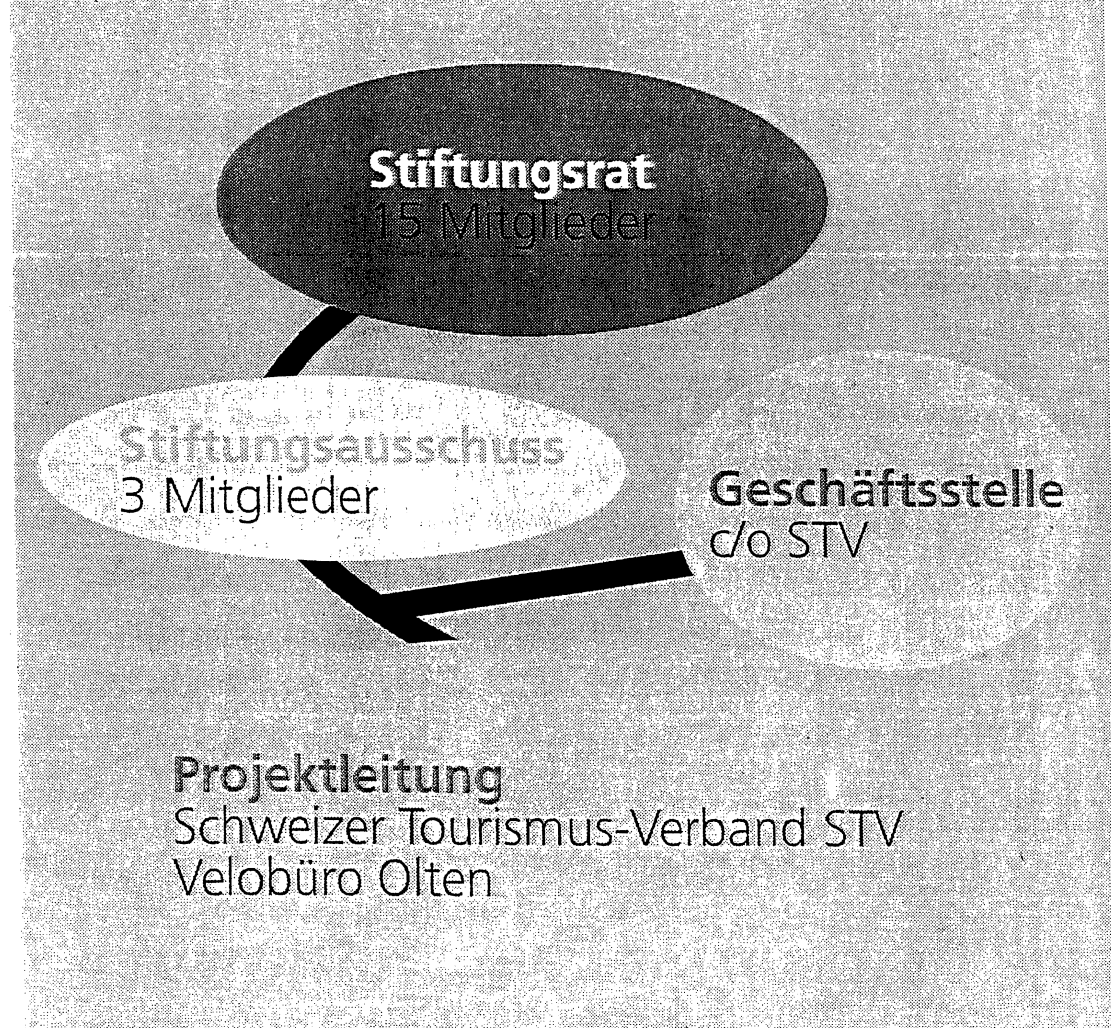
Es wäre unverantwortlich, ob all der guten Nachrichten und Entwicklungschancen zu verschweigen, dass die Stiftung Veloland Schweiz mittelfristig vor existentiellen Finanzproblemen steht, hat sie doch mit Ausnahme eines symbolischen Beitrags der Stiftungsmitglieder keine dauerhaften Einnahmen. Mit Finanzpartnerschaften können derzeit noch verschiedene Projekte ko-finanziert werden. Die Stiftung hat in den letzten zwei Jahren dank rigorosem Kostenmanagement, einem Gönnerbeitrag und einem Förderbeitrag des Staatssekretariats für Wirtschaft *seco* etwas Vermögen halten können, das zur Mitfinanzierung von Projekten eingesetzt werden kann. Da jedoch Geschäftsstelle und allgemeine Managementaufgaben - dabei nicht zuletzt die Finanzbeschaffung - nicht mit Projektpartnern finanziert werden kann, ist der Handlungsspielraum für Projektfinanzierungen eng begrenzt. Das regt zum Denken an. Wie heisst es doch so schön: „Gouverner c'est prévoir“.

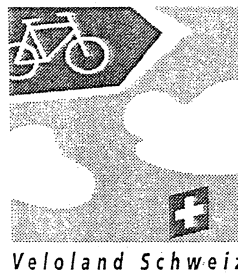
Fazit: Die Stiftung muss bis 2003 neue Finanzierungslösungen finden, wenn die Marke «Veloland Schweiz» marktfähig bleiben soll. Davon gehen wir aus!

Wir danken allen Stiftungsmitgliedern und Partnern für die ideelle und finanzielle Unterstützung, das grosse Vertrauen und die ausgezeichnete Zusammenarbeit im wenig spektakulären Alltag.



Organisationsstruktur Stiftung Veloland

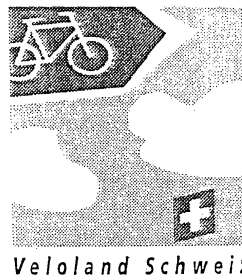




Die Mitglieder der Stiftung Veloland Schweiz

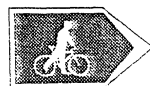
Solothurn	Basel-Stadt	Basel-Landschaft	Schaffhausen	Appenzell Ausserrhodon	Appenzell Innerrhoden	St. Gallen	Graubünden	Aargau	Thurgau
Tessin	Waadt	Wallis	Neuenburg	Genéve	Jura	BPUK Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektoren-Konferenz	Schweizer Tourismus-Verband	Schweiz Tourismus.	
touring club schweiz		VCS Verkehr-Club der Schweiz	SBS Schweizer, Pagi- und Motorradfahrer-Bund Fédération Cycliste Suisse		bftu bftu Upti	SOV AOS	Energie 2000	SBB	
ATB Verband für Verkehr, Sport und Freizeit, ATB	IG Velo SCHWEIZ		Verband Schweizerischer Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche, VFGI		Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung	Schweizerischer Olympischer Verband			
ebenfalls finanziell unterstützt von:									
eco	Bundesamt für Gesundheit	GASTRO SUISSE	Schweizer Hotelier-Verein Société suisse des hôteliers	AKW-AGP - Energie des Kantons Valais	Naturparade	Fonds für Verkehrssicherheit			
RDK KONFERENZ DER REGIONALEN VERKEHRSDIREKTOREN DER SCHWEIZ (RDK)	Bundesamt für Strassen								
Sponsoren Veloland Schweiz:									





Projektetappen

1992–1994	Ideenskizze Konzepte	-Inhalte -Termine -Budgets
1995–1996	Planung	-Routen / Signalisation -Touristische Angebote -Information -Promotion
1997–1998	Ausführung Eröffnung Abschlusskontrolle	-Routen / Signalisation -Führer / Karte / Velofahrplan -Promotion -Erfolgskontrolle -Qualitätskontrolle Infrastruktur
1998–2002	Betriebsphase 1	-Qualitätssicherung -Qualitätsförderung -Projektentwicklung -Marketing -Erfolgskontrolle
2003–2007	Betriebsphase 2	-Tätigkeitsprogramm offen



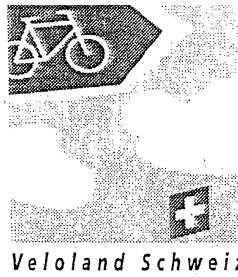


Veloland Schweiz

Aktivitäten Veloland, Betriebsphase 1, 1998–2001

Projektleitung	Projektkoordination / Qualitätsmanagement Projektkooperationen Interessenvertretung / Fachaustausch Projektentwicklung Veloland Neue Projekte Mobilität	
Touristische Dienstleistungen	Partnerschaften Gastgewerbe und öffentlicher Verkehr Serviceleistungen Buchbare Angebote	 
PR / Promotion	Newsletter Medienarbeit Internet Messen Events PR / Promotion allgemein	
Infrastruktur	Signalisation / Infotafeln Routenkontrolle und Routenänderungen Gefahrenstellen Ausbau Routennetz	
Erfolgskontrolle	Zählungen / Befragungen Kunden- / Medienreaktionen Umfrage Gastgewerbe und öffentlicher Verkehr	
Imprimat	Routenführer / Routenkarte Partnerverzeichnis Velofahrplan öffentlicher Verkehr	
Marketing/Kommunikation Schweiz Tourismus	Massnahmen gemäss Mittelfrist- und Jahresplanung	

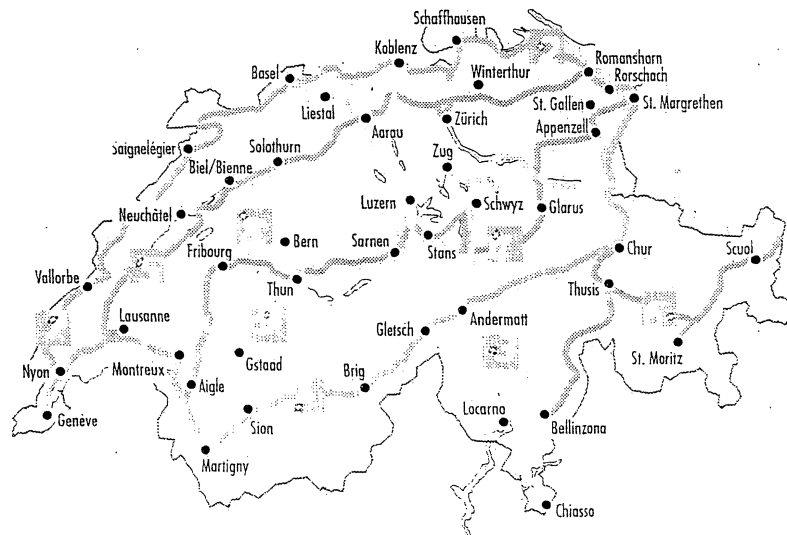




9 nationale Routen

>3'000 Km lang
>3 Mio Fahrten pro Jahr
>150 Mio Km Fahrleistung pro Jahr
>130 Mio CHF Umsatz

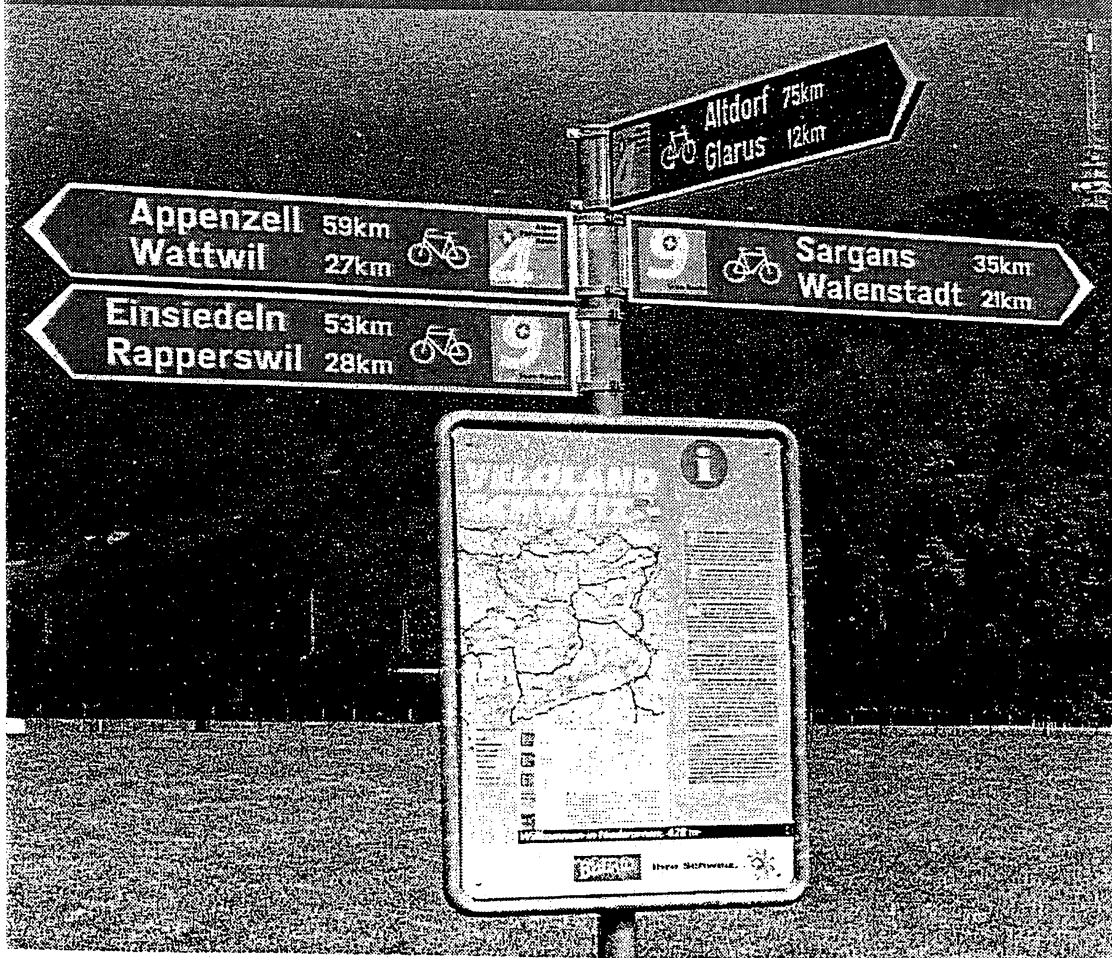
- 1 Rhone-Route
- 2 Rhein-Route
- 3 Nord-Süd-Route
- 4 Alpenpanorama-Route
- 5 Mittelland-Route
- 6 Graubünden-Route
- 7 Jura-Route
- 8 Aare-Route
- 9 Seen-Route

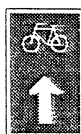
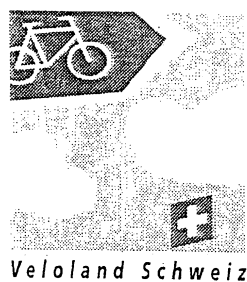




Information an den Routen

Wegweisung und Orientierungstafeln

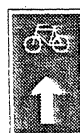


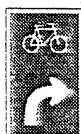
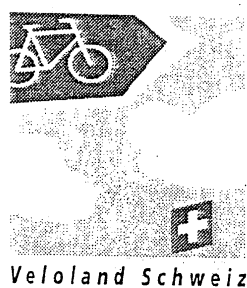




**Partner
Gastgewerbe:**

- > 300'000 Logiernächte pro Jahr
- > 90'000 Mehrtagesreisen pro Jahr







Kommunikation 1998–2000

Übersichtskarte

ca. 25'000 Stk.

VELOLAND SCHWEIZ
LA SUISSE A VELO
LA SVIZZERA IN BICI
CYCLING IN SWITZERLAND

Routenführer

ca. 140'000 Stk.

VEL VEL VELOLAND SCH SCH SCHWEIZ

Internet

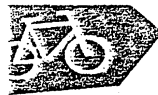
Aufgerufene Seiten pro Jahr
1999: > 55'000 2000: > 125'000

www.veloland.ch

Velofahrplan

ca. 550'000 Stk.





Veloland Schweiz

1995–1998

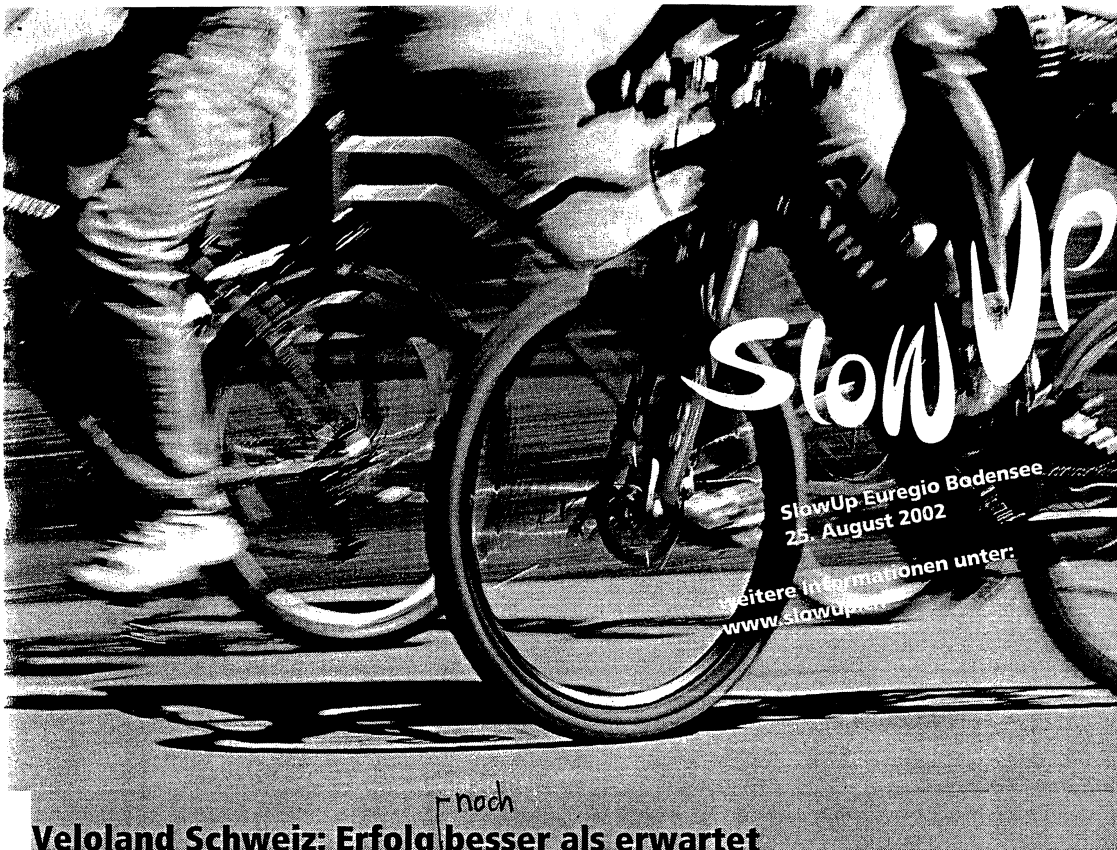
Kosten Realisierung

Planung 1995–1996	CHF 1.100.000
Realisierung 1997–1998	CHF 3.500.000
Total	CHF 4.600.000

Finanzierung

Kantone	CHF 2.050.000
Bund	CHF 650.000
Tourismus/Verkehr/Sport	CHF 1.900.000
Total	CHF 4.600.000





Veloland Schweiz: Erfolg ^{noch} besser als erwartet

Seit der Eröffnung des Velolandes Schweiz vor fünf Jahren werden regelmässig wissenschaftliche Erhebungen über den Erfolg von Veloland Schweiz durchgeführt. Im Jahr 2001 wurde an vier Tagen im Sommer und Herbst an 16 Standorten in der ganzen Schweiz Velofahrende gezählt.

Gleichzeitig wurde eine Befragung der Velofahrenden durchgeführt (3'580 Kurzinterviews sowie 1'470 schriftliche Befragungen). Eine weiter verfeinerte Methodik zeigt nun: die Anzahl der Mehrtagesreisenden sowie die Logiernächte wurden in der Vergangenheit unterschätzt.

170 Millionen Franken Umsatz

Rund 170 Millionen Franken gaben die Velotouristen während ihrer Fahrten auf dem nationalen Routennetz aus. Davon sind den 200'000 Mehrtagesreisenden rund 90 Millionen, den Tagesreisenden rund 80 Millionen Franken zuzuschreiben. Alle zusammen legten eine Strecke von rund 130 Millionen Kilometer zurück.

	Mehrtagesreisen	Tagesausflüge	Total
Anzahl Reisen	220'000	4.0 Mio	4.2 Mio
Kilometerleistung	36 Mio km	97 Mio km	133 Mio km
Ausgaben	92 Mio SFr	78 Mio SFr	170 Mio SFr
Logiernächte	680'000	–	680'000

Tabelle: Kenngrößen 2001 zu den Velotouren auf den nationalen Routen

40 Kilometer pro Tag

Ferienreisen – eine Velotour mit mehr als zwei Übernachtungen – dauern durchschnittlich 6 Tage und erstrecken sich über eine Länge von 250 Kilometern. Dabei werden Tagesetappen von rund 40 Kilometern zurückgelegt. Kurzreisen – eine Velotour mit einer bis zwei Übernachtungen – sind durchschnittlich 90 Kilometer lang, Tagesausflüge rund 30 Kilometer.

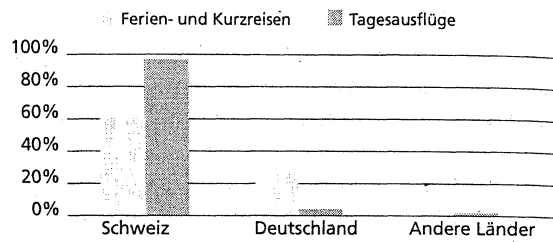
Durchschnitt	Ferienreisen	Kurzreisen	Tagesausflüge
Distanz (km)	246 km	90 km	29 km
Tagesetappe (km)	40 km	33 km	29 km
Dauer (Tage)	5.8 Tage	2.3 Tage	1 Tag

Tabelle: Durchschnittliche Distanzen (km) und Dauer (Tage) von Velotouren

Vor allem Schweizer und Deutsche

Fast zwei Drittel der Velofahrerinnen und Velofahrer, welche ihre Ferien in der Schweiz verbringen, sind auch schweizerischer Nationalität. Die ausländischen Gäste stammen zum grössten Teil aus Deutschland, immerhin 10 Prozent kommen aus anderen Ländern.

Herkunft der Velofahrenden nach Länder

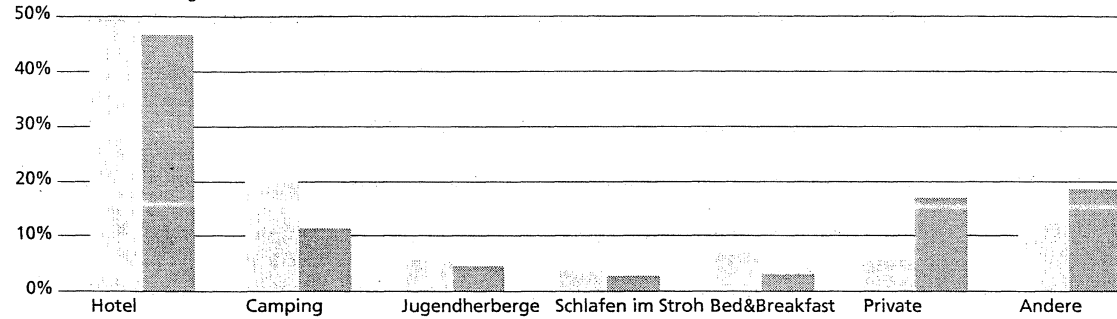


Favorit ist die Hotelübernachtung

Rund die Hälfte der Veloreisenden wählt für ihre Übernachtung das Hotel. Aber auch die Angebote der Parahotellerie werden gut frequentiert. Insgesamt wurde rund 600'000 mal in Hotels oder Betrieben der Parahotellerie

übernachtet. Entlang den Routen finden sich rund 800 «velofreundliche» Partnerbetriebe, die ihr Angebot speziell auf die Velotouristen ausgerichtet haben.

Übernachtungsarten in %



Am liebsten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Velotour

Für den Weg hin, während der Velotour oder wieder zurück nach Hause wird in 50 Prozent der Fälle die Bahn benützt. Auch Tagesausflüger sind gute Bahnkunden. Ein Drittel benützt für die An- oder Rückreise hingegen das Auto.

Als ideale Abwechslung während einer Veloreise bietet sich offensichtlich auch eine Schifffahrt an, wie die Zahlen zeigen.

Rund 130 Franken pro Tag auf einer Velotour

Pro Tag geben Veloreisende (mindestens drei Übernachtungen) rund Fr. 130.- aus. Das Essen & Trinken sowie die Übernachtung haben je einen Anteil von Fr. 55.-. Ein kleinerer Teil von Fr. 15.- wird für den Transport sowie Diverses (Fr. 5.-) ausgegeben. Velotouristen auf einer Kurzreise (eine bis zwei Übernachtungen) geben pro Tag rund Fr. 70.- aus, auch hier hauptsächlich für Essen & Trinken sowie die Übernachtung. Bei einem Tagesausflug entstehen durchschnittliche Ausgaben von rund Fr. 25.-.

	Ferienreisen	Kurzreisen	Tagesausflüge
Essen & Trinken	55	30	16
Transport	15	10	7
Übernachtung	55	29	0
Anderes	5	1	2
Total	130	70	25

Tabelle: Durchschnittliche finanzielle Ausgaben pro Tag und Person (Angaben in Franken)

Gute Noten fürs Veloland

Die Velofahrenden sind mit dem Routenangebot grundsätzlich sehr zufrieden: die befragten Velofahrerinnen und Velofahrer geben vor allem der Sicherheit und der Signalisation gute Noten. Ebenfalls Anklang findet die Restaura-

tion und das Übernachtungsangebot sowie der Transport mit öffentlichen Verkehrsmitteln – mit Ausnahme des Busangebotes. Wer länger unterwegs ist, gibt dem Veloland Schweiz meist bessere Noten als die Tagesausflügler.

Es melden sich vor allem Velofahrende, welche im Veloland Schweiz eine längere Reise unternommen haben. Insgesamt sind bei der Stiftung Veloland Schweiz vergangenes Jahr über 220 Rückmeldungen in Form von Briefen, E-Mails und Antworttalons eingetroffen. Weitere knapp 200 Aussagen sind aus der Befragung 2001 gewonnen worden. Allgemeine Urteile zum Veloland Schweiz sind meist positiver Natur: von «die Idee Veloland ist phantastisch» bis zu «perfekt gestaltete Tour durch eine ‚Bilderbuch-Schweiz‘ mit herausragender Gastfreundschaft» reichen die Antworten. Für die Stiftung Veloland Schweiz ein klarer Hinweis, das Angebot weiter zu pflegen und auszubauen.

Der richtig signalisierte Weg ist entscheidend

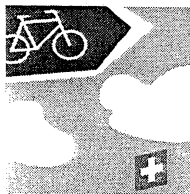
Beinahe 80 konkrete oder allgemein positive Aussagen betreffen die Routenführung. So werden beispielsweise die sehr guten Strassenbeläge oder die Routenführung durch landschaftlich besonders reizvolle Gegenden gelobt. Kritische Anmerkungen gibt es ausschliesslich im Detail: sei es der schlechte Zustand des Strassenbelages, eine stark befahrene Hauptstrasse, unnötige Steigungen, Umwege, gefährliche Tunnel oder andere unzumutbare Wege werden kritisiert. Zum Thema Signalisation äussern sich die Velofahrenden ähnlich häufig. Beanstandet wird vor allem die mangelhafte Signalisation in grösseren Städten, verdrehte, beschädigte oder fehlende Signale oder die mangelhafte Signalisation bei Baustellen. Dies belegt, dass eine korrekt signalisierte Route für eine schöne und erlebnisreiche Velotour absolut notwendig ist.

Die Angebote werden sehr geschätzt

Bei der Beherbergung und Gastronomie werden einzelne Betriebe lobend erwähnt oder weiter empfohlen. Zu häufiger Kritik Anlass gibt das Preis-Leistungs-Verhältnis oder das knappe Angebot an preiswerten Übernachtungsmöglichkeiten. Beim Transportangebot mit Bahn, Bus oder Schiff äusserten sich Veloreisende lobend über das freundliche, hilfsbereite Personal, die sehr gute Information durch die Broschüre «Velo und Bahn» sowie die gute Infrastruktur. Schwierigkeiten bereitete den Velofahrenden einzig das beschränkte Platzangebot in einzelnen Zügen und das umständliche Verladen der Velos in die Gepäckwagen.

Fahrradmesse in Friedrichshafen

Während der Eurobike vom 29. 8.–1. 9. 2002 wird am 30. August ein Kongress zum Fahrrad-Tourismus veranstaltet. Der Kongress will interessante Infos über Erfolge im Velotourismus dank richtigem Mix an Angeboten und Marketing vermitteln. Weitere Infos: www.messe-friedrichshafen.de



Herausgegeben im Juni 2002
Stiftung «Veloland Schweiz»
Postfach 8275, Finkenhübelweg 11
3001 Bern
Telefon 031 307 47 40
Fax 031 307 47 48
E-Mail Info@veloland.ch
Internet www.veloland.ch



Gegen 800 Partnerbetriebe – Hotel, Campingplätze, Jugendherbergen, Bed & Breakfast, Schlafen im Stroh, Ferien auf dem Bauernhof sowie Privatzimmer – von «Veloland Schweiz» heissen velofahrende Gäste willkommen. Für diese Betriebe machen die Velofahrerinnen und Velofahrer durchschnittlich 15 Prozent der gesamten Übernachtungen aus. In einzelnen Betrieben sogar über 90 Prozent! Für diese Partnerbetriebe ist der Velotourismus somit zu einem wichtigen Einnahmefaktor geworden.

SlowUp Euregio Bodensee

Dieses Jahr findet am 25. August zum ersten Mal am Bodensee zwischen Arbon und Romanshorn ein autofreier Erlebnistag statt. Die Organisatoren rechnen mit zahlreichen Besuchern auf Velos, Skates oder anderen motorlosen Fahrzeugen. Weitere Infos: www.SlowUp.ch

