

Langsamverkehr – ein Zusammenspiel aller Akteure

Zahlreiche alpine Destinationen setzen voll auf den Biketourismus zur Diversifikation ihres Angebotes. Noch gibt es aber Lücken in der Wertschöpfungskette, insbesondere bei der An- und Abreise. Allfällige Konflikte zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen können vermieden werden durch gegenseitigen Respekt und Dialog.

Thomas Egger – SAB – Bern

Integrierter Ansatz

Zahlreiche Destinationen im Berggebiet versuchen, auf diesen Trend aufzuspringen. Der Biketourismus darf sich aber nicht auf reine Marketing-Aktionen beschränken. Es braucht eine klare Positionierung, geeignete Angebote und das Zusammenspiel aller Akteure. Das Vinschgau zeigt schon lange, wie es geht: durchgehende Radwege, Hotels und Restaurants mit speziellen Angeboten für Bikerinnen und Biker sowie eine Eisenbahn, die voll auf die Bedürfnisse der Velofahrer abgestimmt ist.

Nadelöhr Veloselbstverlad

In der Schweiz sind u.a. die Verladekapazitäten in den Zügen ein Nadelöhr für die Entwicklung des Biketourismus. Die SBB waren im Sommer 2020 vom Ansturm heillos überfordert. Es kam zu unschönen Szenen, in denen Biker wieder aus dem Zug aussteigen mussten oder gar nicht erst einsteigen konnten. Etliche Organisationen, darunter auch die SAB, reagierten und forderten die SBB auf, diesen Missstand so rasch als möglich zu beheben. Die SBB riefen daraufhin im Dezember 2020 zum Velogipfel. In anschliessenden Gesprächen konnten deutliche Fortschritte erzielt werden. Die SBB nehmen die Problematik sehr ernst und haben bereits auf die Sommersaison 2021 hin das Angebot für den Veloselbstverlad erheblich ausgebaut. So wurden u.a. auch die Gepäckabteile von Zügen für den Veloverlad geöffnet. Auf den Intercity-Strecken wurde für die Wochenenden eine Reservationspflicht eingeführt. Der Pendlerverkehr während der Woche ist davon al-

so nicht betroffen. Die Reservationspflicht hat zu negativen Reaktionen geführt. Der Vorteil besteht jedoch im garantierten Platz. Wie weit sich die Reservationspflicht bewährt, wird sich im Verlaufe des Sommers 2021 weisen. Wichtig ist, dass der Dialog rund um dieses Thema weiter geführt wird. Die SBB haben deshalb den Fachbeirat Velo ins Leben gerufen, indem neben den SBB auch andere Leistungsträger wie Postauto, die MGB, RhB, SOB sowie verschiedene Verbände, darunter wiederum die SAB, vertreten sind.

Gegenseitiger Respekt

Der Biketourismus spielt sich im Berggebiet auf Wegen ab, die lange eine Domäne der Wanderer waren. Doch auch viele Wanderwege hatten ursprünglich einen ganz anderen Zweck, z.B. als Saumpfade, für den Viehtrieb oder für Unterhaltsarbeiten. Die Nutzung dieser Wege änderte sich also mehrfach im Laufe der Zeit. Daran sollten sich auch jene Wanderer erinnern, welche manchmal verärgert darüber reagieren, dass sie «ihre» Wanderwege nun mit Bikern teilen müssen. Es ist weder sinnvoll noch finanzierbar, überall neue Bikewege zu erstellen. Die bestehende Weginfrastruktur sollte so gut wie möglich genutzt werden. Oberste Devise ist die Koexistenz. Koexistenz funktioniert, wenn sich alle Seiten mit gegenseitigem Respekt begegnen und aufeinander Rücksicht nehmen. Dazu gehört, dass Wanderer nicht die ganze Wegbreite in Anspruch nehmen und umgekehrt Biker auf sich aufmerksam machen und die Geschwindigkeit anpassen.

Dialog

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch der frühzeitige Dialog. Nicht immer ist das optimal verlaufen. So wurden Bikewege geplant, ohne vorgängig mit den Grundeigentümern oder mit den Bikern zu sprechen. Das neue Veloweggesetz schafft Klarheit über die Planungsprozesse und über die Qualitätskriterien für die Bikewege. Insbesondere die Mountainbiker waren zudem bis anhin noch kaum organisiert und dadurch auch nicht ansprechbar. Dies ändert sich durch die Bildung von immer mehr regionalen Bikegruppen und auf nationaler Ebene durch die Gründung der IMBA Schweiz im Jahr 2019. Damit kann der Dialog nun wirklich zwischen allen Anspruchsgruppen geführt und Konflikte können frühzeitig vermieden werden.

Alltagsverkehr

Allzu oft geht vergessen, dass das Velo auch in den Berggebieten und ländlichen Räumen für den Alltagsverkehr eine wichtige Rolle spielt. Auch hier braucht es deshalb sichere Velowege. Ideal wären von der Strasse baulich getrennte Velowege. Nur lässt sich das längst nicht überall realisieren und ist mit hohen Kosten verbunden. Im Berner Oberland besteht z.B. ein Projekt für einen baulich getrennten Radweg auf der rechten Seite des Brienersees, der 45 Mio. Fr. kosten würde. Neue Radwege können also schnell hohe Summen beanspruchen. Störend ist deshalb, dass das neue Veloweggesetz keine finanzielle Unterstützung für den Bau von Radwegen vorsieht. Innerhalb von Agglomerationen wird

der Bau von Radwegen durch die Agglomerationsprogramme finanziert. Ausserhalb von Agglomerationen können die Vorhaben jedoch nicht mit Bundesgeldern unterstützt werden. Damit entsteht eine Ungleichbehandlung zwischen städtischen und ländlichen Räumen. Diese Ungleichbehandlung muss bei der Beratung des Veloweggesetzes korrigiert werden.

RÉSUMÉ

La mobilité douce : une opportunité pour les régions de montagne

La mobilité douce, et la pratique du vélo en particulier, connaissent actuellement un important essor. Les destinations touristiques des régions de montagne et rurales peuvent en profiter, pour autant que certaines conditions soient réunies. Il est notamment nécessaire que les stations intéressées se positionnent clairement et qu'elles développent des offres et services appropriés (itinéraires, signalisation, logements, etc.). Une autre prestation importante est liée à la possibilité de charger les vélos dans les transports publics. Après avoir rencontré des problèmes d'organisation, les CFF ont par exemple mis en place un groupe de consultation, dont le SAB fait partie. La situation s'est d'ailleurs améliorée récemment, après que les CFF aient transformé des compartiments pour bagages en espaces pour le transport des bicyclettes. Sur le terrain, on assiste aussi à un apaisement des relations entre cyclistes et randonneurs. Souvent, il suffit de faire preuve de respect et d'attention pour que la situation s'améliore. Enfin, le vélo constitue également un moyen de transport apprécié, au sein des régions de montagne et rurales, pour effectuer des déplacements quotidiens. Il est néanmoins regrettable que la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables, visant à accroître la sécurité des usagers, ne prévoient pas de moyens financiers pour réaliser certains aménagements. Pourtant, les agglomérations disposent de soutiens pécuniaires, par le biais du Programme en faveur du trafic d'agglomération. Pour le SAB, cette inégalité doit être corrigée.



Veloselbstverlad bei der MGB. (Thomas Egger)

RIASSUNTO

La mobilità dolce : un'opportunità per le regioni di montagna

La mobilità dolce, e il ciclismo in particolare, sta vivendo attualmente un forte sviluppo. Le destinazioni turistiche delle regioni di montagna e rurali ne possono beneficiare, a condizione che siano soddisfatte determinate condizioni. In particolare, è necessario che le stazioni interessate si posizionino chiaramente e che sviluppino delle offerte e dei servizi appropriati (percorsi, segnaletica, alloggi, ecc.). Un altro servizio importante è legato alla possibilità di caricare le biciclette sui mezzi pubblici. Dopo aver incontrato dei problemi organizzativi, le FFS hanno istituito per esempio un gruppo di consultazione, del quale il SAB ne fa parte. La situazione è peraltro migliorata di recente, dopo che le FFS hanno trasformato dei compartimenti per i bagagli in spazi per il trasporto delle biciclette. Sul campo, stiamo anche assistendo ad un miglioramento delle relazioni tra ciclisti ed escursionisti.

Spesso, è sufficiente dar prova di rispetto e di attenzione affinché la situazione migliori. Infine, la bicicletta è anche un mezzo di trasporto apprezzato, all'interno delle regioni di montagna e rurali, per effettuare degli spostamenti quotidiani. È tuttavia deplorabile che la nuova legge federale sulle piste ciclabili, volta ad aumentare la sicurezza degli utenti, non preveda delle risorse finanziarie per apportare alcuni miglioramenti. Tuttavia, gli agglomerati dispongono di sostegni finanziari, attraverso il Programma a favore del traffico degli agglomerati. Per il SAB, questa disuguaglianza dovrebbe essere corretta.