

Durchstarten  
beim Langsamverkehr

## Wie SchweizMobil entstand



Schweiz**Mobil** 

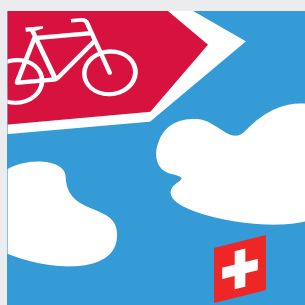


# Chronologie



## Wut und Lust: Die Solothurner Radwanderwege

(1989–1993) Lanciert durch eine Projekteingabe im Hinblick auf die 700-Jahr-Feier der Schweiz 1991, wurden die zwei kantonalen Routen später Teil des Velolands Schweiz. **SEITE 6**



## Im Eiltempo: Veloland Schweiz

(1992–1998) Neun nationale Routen bildeten die Grundlage für das Veloland Schweiz, das regional ausgebaut 2008 in SchweizMobil aufging. **SEITE 24**

## Mit Muskelkraft:

### Human Powered Mobility an der Expo.02 (1997–2002)

An der Landesausstellung in der Drei-Seen-Region stand die für den Langsamverkehr erstellte Infrastruktur für eine nachhaltige, zukunftsorientierte und lustvolle Mobilitätsform. **SEITE 68**

**Human Powered Mobility®**



## Strasse frei für den Langsamverkehr: slowUp (ab 1999)

Der ursprünglich als Expo.02-Event konzipierte autofreie Erlebnistag wird bis heute unter dem Dach der Stiftung SchweizMobil in verschiedensten Regionen durchgeführt. **SEITE 80**

## Auf besten Wegen: SchweizMobil (ab 1999)

Seit der Eröffnung von SchweizMobil 2008 bietet die Stiftung der Bevölkerung ein einheitlich signalisiertes und kommuniziertes Routennetz von Mobilitätsformen des Langsamverkehrs. **SEITE 90**





Diese Geschichte wurde anlässlich der Übergabe  
des umfangreichen Archivs der Stiftung Schweiz-  
Mobil an das Schweizerische Sozialarchiv in Zürich  
verfasst und illustriert.





# Eine typisch schweizerische Geschichte

Der Aufbau von SchweizMobil ist eine Geschichte über Idealismus, gute Ideen, grosses Engagement, das Zusammentreffen von entscheidenden Personen zum richtigen Zeitpunkt, die unbürokratische Unterstützung durch die Behörden aller Stufen, über Freiwilligkeit und letztlich den Erfolg bei der Schweizer Bevölkerung.

SchweizMobil wurde dadurch zum Netzwerk für den Langsamverkehr und zu einem bedeutenden Teil der Schweizer Verkehrsinfrastruktur.

Bund, Kantone, Gemeinden, das Fürstentum Liechtenstein und viele Partnerorganisationen nutzen und unterstützen SchweizMobil als Teil ihrer eigenen Planung für den Freizeitverkehr.

Die Schweizer Bevölkerung nutzt SchweizMobil für Ausflüge und Reisen, denn SchweizMobil zeigt unser Land und unsere Landschaft auf ihren schönsten Wegen.

SchweizMobil ist die ideale Mittlerin zwischen den Ansprüchen der Bevölkerung an die Infrastruktur für den Freizeitverkehr und den dafür notwendigen behördlichen und privaten Aufgaben und Investitionen.

Doch wie hat das alles begonnen?

Es war kurz vor Silvester 1989 bei einem fröhlichen Nachtessen einer Lehrerin, eines Fotografen, einer Grafikerin und eines Künstlers in der Mühle Rickenbach bei Olten.

Und schon sind wir mittendrin in einer typisch schweizerischen Geschichte...



Stefan Engler, Ständerat  
Präsident Stiftung SchweizMobil

Wut und Lust:

# Die Solothurner Radwanderwege



**Olten**

**ohne Stau  
und  
ohne Smog**

## Flüssiger Verkehr und gute Luft in der Region Olten

Die Region Olten ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in der Schweiz. Durch den hohen Verkehrsaufkommen entstehen Staus und Smog, die die Luftqualität beeinträchtigen. Um dies zu vermeiden, werden verschiedene Massnahmen ergriffen.

Die Region Olten ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in der Schweiz. Durch den hohen Verkehrsaufkommen entstehen Staus und Smog, die die Luftqualität beeinträchtigen. Um dies zu vermeiden, werden verschiedene Massnahmen ergriffen.

Die Region Olten ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in der Schweiz. Durch den hohen Verkehrsaufkommen entstehen Staus und Smog, die die Luftqualität beeinträchtigen. Um dies zu vermeiden, werden verschiedene Massnahmen ergriffen.

Die Region Olten ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in der Schweiz. Durch den hohen Verkehrsaufkommen entstehen Staus und Smog, die die Luftqualität beeinträchtigen. Um dies zu vermeiden, werden verschiedene Massnahmen ergriffen.











# Frischlufte für Olten

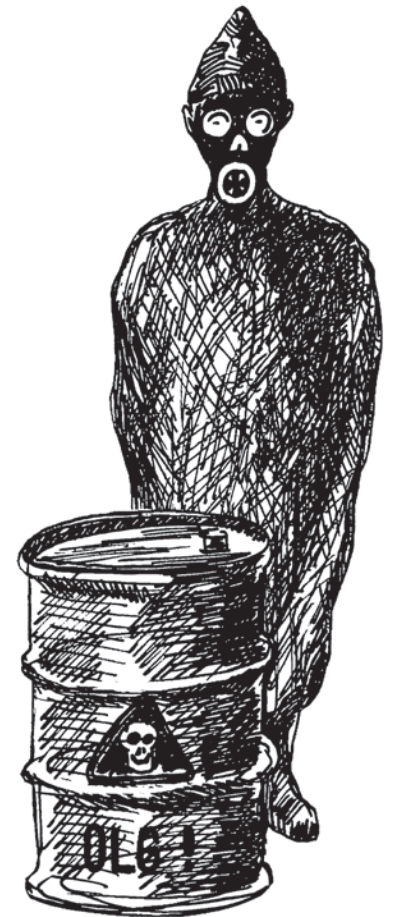
An einem Samstagnachmittag im Frühling 1986 geriet Olten in helle Aufregung. In der Altstadt schlenderten Mütter mit Kinderwagen durch die Gassen. Geschäftsleute mit einem Aktenkoffer unter dem Arm hetzten um die Ecke. Wanderinnen in roten Socken bestaunten die historischen Gebäude. Immer wieder fuhren Radfahrer die Einfallsstrassen hoch und runter. Sie alle trugen Gasmasken. An einem Stand vor der Stadtkirche wurde frische Alpenluft für Gasmasken angeboten, an einem nächsten reines Wasser aus Polareis. Ein Aktivist warb für den Heimatpark Härkingen, wobei die Plakate, die er auf sich trug, das mit Autos verstopfte Autobahnkreuz zeigten.

Obschon es nicht die erste Aktion der Grünen in Olten war, fielen die Reaktionen heftig aus. Passanten fluchten oder schüttelten verständnislos den Kopf. Autofahrer zeigten den jungen Protestierenden den Vogel. Mit ihrer schwarzen «Zukunftsvision» wollten diese auf die schlechte Luftqualität hinweisen, auf die fortwährende Umweltverschmutzung, auf die dringende Notwendigkeit, den motorisierten Individualverkehr einzuschränken. Doch es gab auch positive Reaktionen: Ein paar Neugierige interessierten sich für das Flugblatt, andere applaudierten lachend.

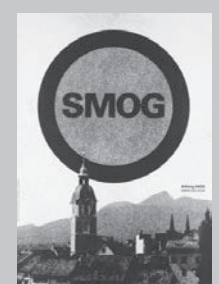
Die «Frühlingsaktion» von 1986 steht stellvertretend für die politische Haltung und den kämpferischen Geist der Initianten und Initiantinnen von SchweizMobil. Mit bitterbösem Witz prangerten die jungen Wilden Missstände an. Damit manövrierten sie sich politisch aus der Mitte der kleinstädtischen, bürgerlich dominierten Politik, für die Wohlstand eng mit Wachstum und Konsum verknüpft war. Mitte der 1980er-Jahre brummte die Wirtschaft. Politische Aktionen änderten daran nichts. Meist endete die Sache in einer Ordnungsbusse. Doch in Olten, wo alles begann, ging es auch anders.



Fotoreihe zu Strassenaktionen der Grünen Liste Olten von 1986 bis 1994 betreffend Verkehr, Luftreinhaltung sowie Lagerung von chemischen und radioaktiven Abfällen. Aktionsdesign: Markus Capirone und Beatrice Nünlist.



Plakate von Markus Capirone und Beatrice Nünlist von 1985 bis 1989 aus der Sammlung des Museums für Gestaltung Zürich.





# Vom Papiertiger zur Idee

Im Auftrag des Planungsverbands Region Olten-Gösigen-Gäu hatte das Planungsbüro Neeser aus Zürich 1985 ein Koordinationskonzept für Radwege vorgelegt. Eine staubtrockene, technische Angelegenheit möchte man meinen. Doch dem Entwurf erwuchs Opposition. Im Namen der Arbeitsgruppe Gäu legte der grüne Aktivist Markus Capirone seine Kritik dar. Da die Zürcher Planer die Verhältnisse vor Ort schlecht kannten, waren deren Vorschläge in den Augen der lokal verankerten Radfahrenden unbrauchbar. Um das Schlimmste zu verhindern, erklärte sich Capirone dazu bereit, am regionalen Richtplan Verkehr mitzuarbeiten. In die Arbeitsgemeinschaft Gäu flossen Vorstellungen der IG Velo Olten und der Grünen ein. Ihre Interventionen führten zu vielen Verbesserungen, oft pragmatischen Lösungen, auch wenn 1987 schliesslich nicht alle Punkte in ihrem Sinne verabschiedet wurden. Das Koordinationskonzept für Radwege blieb jedoch toter Buchstabe. Keine der betroffenen Gemeinden setzte es auf ihrem Gebiet um. Alles blieb beim Alten.

Auch das politische Engagement in Rickenbach, wo Capirone wohnte, hinterliess beim jungen Kunstmaler einen schalen Nachgeschmack. Nachdem bürgerliche Gemeinderäte bei ihm zu Hause vorbeigeschaut und ihn, den parteilosen Leserbriefschreiber und Aktivisten, gebeten hatten, für einen Sozialdemokraten, der schon nach wenigen Wochen das Handtuch geworfen hatte, im Gemeinderat nachzurücken, wirkte er von 1981 bis 1985 in der Exekutive. Vorerst für das Planungsressort zuständig, schlug er sich mit der Ortsplanung herum. Ab 1983 übernahm er das Bauressort und musste sogar den Bau einer «blöden» Strasse durchsetzen, wie er rückblickend sein Wirken bilanziert. Da sein unkonventioneller Stil missfiel, etwa wenn er Briefe an Behörden in handgemalten Couverts mit karikaturistischen Zeichnungen verschickte, wählten ihn die Rickenbacher und Rickenbacherinnen nicht wieder.

Nicht besser erging es dem Fotografen Thomas Ledergerber, der für die Grünen zwölf Jahre im Oltnen Gemeinderat und vier Jahre im Solothurner Kantonsrat (beides Legislative) sass. Umweltpolitisches Engagement bescherte einem Aktivisten wie ihm eine Menge Ärger und wenig Ruhm. Er habe herzlich wenig erreicht, meint er und schmunzelt, ein paar Radstreifen, mehr nicht. Und so tranken die beiden Freunde mit ihren nicht minder engagierten Partnerinnen zwischen Weihnachten und Silvester 1989 zusammen eine Flasche Wein. Als begeisterte Radreisende, die durch halb Europa gekommen waren oder mit der Familie radfahrend die Welt entdeckten, schwelgten sie in Erinnerungen und Plänen, bis sie eine Idee hatten.





Titelseite und Planauszug aus dem regionalen Richtplan Verkehr, Koordinationskonzept Radwege des Planungsverbands Region Olten-Gösgen-Gäu von 1985.



Planungsverband der Region Olten - Gösgen - Gäu

**Regionaler Richtplan Verkehr**  
Koordinationskonzept Radwege 1985  
Karte 1:25000  
Genehmigt mit Regierungsbeschluss Nr. 2731 vom 15. September 1987

-----	Kontour-, Regional- und Gemeindegrenzen
=====	Radweg beidseitig bestehend
=====	Radweg einseitig bestehend
=====	Radstrassen bestehend
-----	Zweitrittige Ausbau, Neubau
-----	Radstrasse bestehend/Ausbau, Neubau
-----	Radstrasse bestehend/Ausbau, Neubau
-----	Radstrasse bestehend/Ausbau, Neubau
-----	Ex zukünftige Radverbindungen
-----	Auszug der Verbindungen von regionaler Bedeutung aus dem Konzept Führerplan der Stadt Olten
-----	Ausbauabschnitte 1. Priorität
-----	Anschliessende Zweitrittige Verbindungen angrenzender Planungsregionen (Auszug)



# Ein Geburtstag als Geburtshelfer

Ein paar Tage später reichten die Grünen Kanton Solothurn (mit der Unterschrift von Markus Capirone), der VCS Kanton Solothurn (Urs Huber), die IG Velo Olten (Rolf Bruckert) und die IG Velo Solothurn auf den allerletzten Drücker – nämlich, am 31. Dezember 1989 kurz vor Postschluss – eine Eingabe für ihr Projekt «Solothurner Radwanderwege» ein. Für das Einholen sämtlicher Unterschriften fehlte Capirone die Zeit. Deshalb klappte am Ende der Eingabe, dort, wo die IG Velo Solothurn hätte unterzeichnen sollen, eine Leerstelle. Empfänger des Dossiers war die Geschäftsstelle 700-Jahr-Eidgenossenschaft, Kanton Solothurn in Olten, kurz CH 91, Olten. Sie koordinierte die kantonalen Anlässe im Rahmen der eidgenössischen Feierlichkeiten.

Es waren turbulente Zeiten damals Ende der 1980er-Jahre. Nachdem eine Bundesrätin zum Telefonhörer gegriffen hatte, um ihren Mann über eine bevorstehende Untersuchung zu informieren, musste sie Wochen später unter dem Druck der Medien und der eigenen Partei zurücktreten. Bei der anschliessenden parlamentarischen Untersuchung stellte sich nebenbei heraus, dass die Bundespolizei seit Jahren linke und gesellschaftskritische Kreise überwacht hatte. Rund 900 000 Personendossiers, sogenannte Fichen, waren über die «Staatsfeinde» angelegt worden. Dann flog eine private Geheimgarde auf, die «P-26». Und im Herbst 1989, kurz nach dem Mauerfall in Berlin, der das Ende des Kalten Krieges einläutete, sprachen sich in der Schweiz 35,6 Prozent der Stimmenden für die Abschaffung der Armee aus. Ein Erfolg für die Gruppe Schweiz ohne Armee, vor allem deswegen, weil eine Mehrheit der dienstpflichtigen Männer, die abstimmten, die Volksinitiative gutgeheissen hatte. Angesichts der allgemeinen Staatsverdrossenheit zeigten Künstlerinnen und Schriftsteller wenig Lust, sich 1991 an den Feierlichkeiten zur 700-Jahr-Feier zu beteiligen, weshalb sie einen Kulturboykott ausriefen. Die Schweiz war in eine veritable Krise geschlittert.

Markus Capirone und Thomas Ledergerber, die das Projekt der Solothurner Radwanderwege umsetzen wollten, hielten sich nicht an den Kulturboykott, obschon auch sie sich dies überlegt hatten. Sie bewarben sich, weil Radwanderwege nichts mit Staatsfeiern zu tun hatten. Zum Erstaunen der beiden Velofreaks hiess die Geschäftsstelle CH 91 in Olten ihr Projekt gut. Obwohl es keinen Bezug zur 700-Jahr-Feier aufwies, an sich eine Voraussetzung für die Berücksichti-

gung, wollte der Präsident der Geschäftsstelle, alt Regierungsrat Alfred Wyser, beim Lotteriefonds um die benötigte Summe von 115 000 Franken nachfragen. Insbesondere die Sekretärin der Geschäftsstelle, Marianne Frei, hatte grosse Freude an der Idee.

Allmählich begriffen die Initianten, was der Entscheid persönlich für sie bedeutete. Vorläufig für ein Jahr würde Ledergerber die Arbeit in seinem Fotoatelier, Capirone seine Kunstproduktion einstellen müssen. Anders war das zu erwartende Arbeitspensum nicht zu stemmen.



# Zurück auf Feld eins

Das Radwandern sei, heisst es im Projektbeschrieb gleich zu Beginn, die idealste Reiseart. Nicht nur würden Landschaft und Topografie intensiv erlebt, sondern es ergäben sich auch «Kontakte zu den Eingeborenen». Zudem war das Radwandern im Selbstverständnis der Eingabe ein politisches Statement, da diese Verkehrsart die Umwelt schonte: «Dieser Radwanderweg versteht sich als Geschenk an die radfahrende Bevölkerung oder als Anreiz zum Umsteigen auf das umweltfreundlichste Verkehrsmittel.»

Die touristische Velo-Verkehrsinfrastruktur bringe aber nur einen Mehrwert, heisst es weiter, wenn die Wege vom motorisierten Verkehr möglichst freigehalten würden. Deshalb wollten sie auf das bestehende Netz an asphaltierten Nebenstrassen und Feldwegen zurückgreifen, wenn nötig mittels Motorfahrzeugverboten, sodass Kinder und Familien die Routen bedenkenlos nutzen könnten. Nur ohne Lärm und Gestank, ohne Angst, überfahren zu werden, mache das Velofahren Freude. Eine eigene Signalisation würde die Radwandernden durch die Landschaft lotsen, vorbei an Feldwegen, die im Nichts endeten, oder an Strassen, die nur bis zum nächsten Hof führten. Zum Angebot gehörte auch eine Karte mit den eingezeichneten Routen und ein Reiseführer, der auf die landschaftlichen und kulturellen Eigenheiten der Kantonsbezirke ebenso aufmerksam machte wie auf die touristische Infrastruktur vor Ort. Pünktlich zu den 700-Jahr-Feierlichkeiten würden sie die mit geringsten Finanzmitteln erstellten Radwanderwege der Öffentlichkeit übergeben.

Je länger sich die in solchen Belangen unerfahrenen Enthusiasten Thomas Ledergerber und Markus Capirone in die Materie vertieften, umso klarer wurde ihnen, dass alles komplizierter war als gedacht. Bei der Streckenführung und Signalisation waren sie auf die Mitarbeit der betroffenen Gemeinden, auf private Landeigentümer, auf

das kantonale Tiefbauamt, ja sogar auf Bundesstellen angewiesen. Monatelang planten und kalkulierten sie, klärten ab und gleisten alles neu auf. In dieser Zeit verdienten sie vorerst keinen Rappen, denn der Regierungsrat hiess erst im Juni 1990 den Kredit von 115000 Franken gut. Die Auszahlung erfolgte gar erst auf Ende Jahr. Mit dem Kredit liess sich angesichts der Arbeiten und der nahenden Feierlichkeiten nur ein erster Teil der Mittelland-Route erstellen, und zwar von Olten über Schönenwerd bis Wolfwil und Kestenholz, wobei die beiden offenen Enden im Westen, Wolfwil und Kestenholz, provisorisch verbunden wurden, damit man Mitte Mai 1991 immerhin eine Rundstrecke anbieten konnte. Die schrittweise Fertigstellung des Routennetzes mussten Ledergerber und Capirone auf 1992 beziehungsweise 1993 verschieben.

**Thomas Ledergerber (Abb. 1/3) und Markus Capirone (Abb. 2/4) auf Reisen und im Alltag.**





# Pedalen für eine gute Streckenwahl

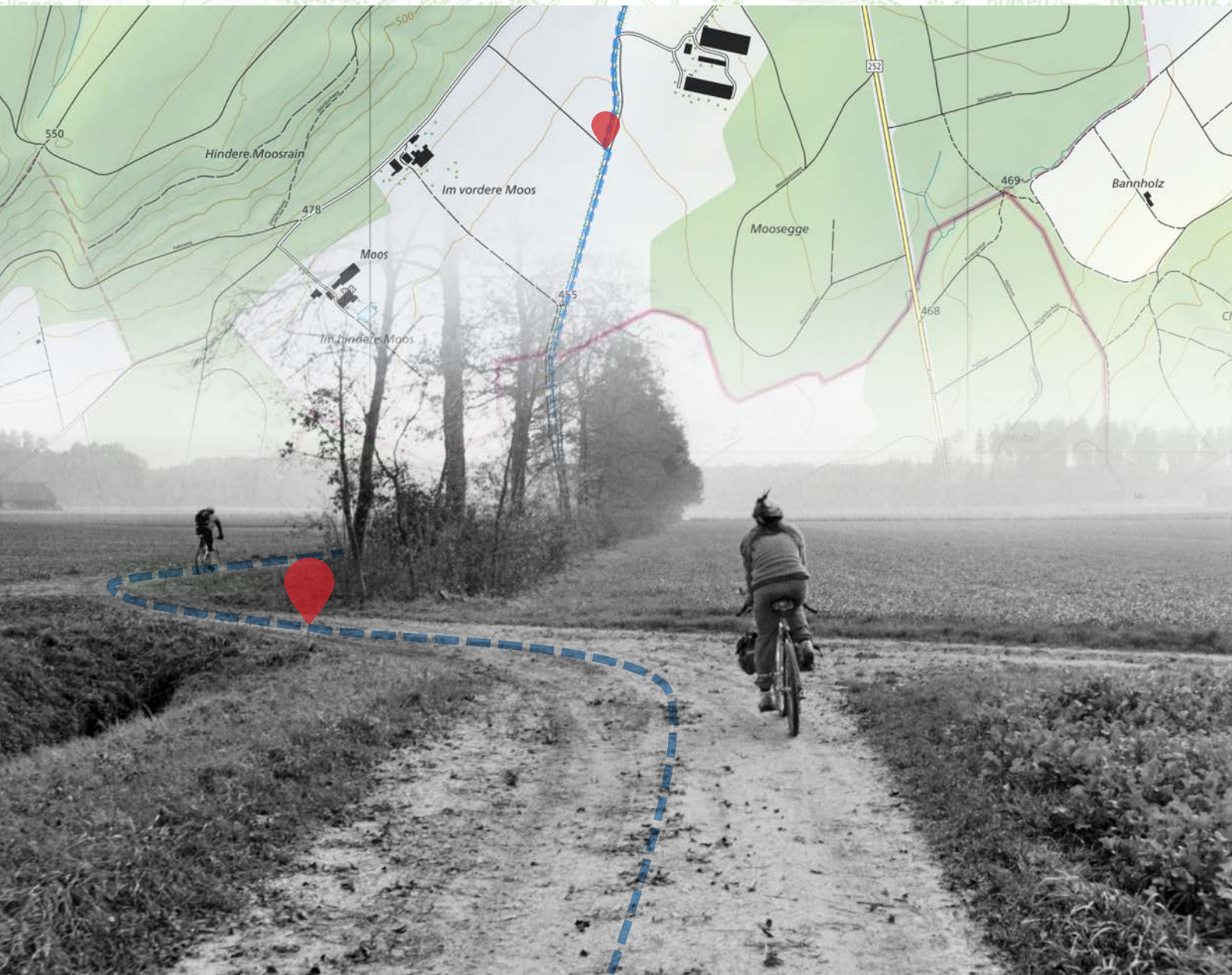
Der 14. September 1990 bedeutete einen Wendepunkt im Projekt. Da Thomas Ledergerber und Markus Capirone die konzeptionellen Arbeiten fürs Erste abgeschlossen hatten, luden sie die Organisationen, welche die Projekt-eingabe unterzeichnet hatten, die Geschäftsstelle CH 91 und das kantonale Tiefbauamt zu einem Gedankenaus-tausch ins Oltnr Restaurant Kastaniengarten ein. Hier informierten sie über den Stand der Arbeiten. Es war das Startsignal für die Umsetzungsphase. Offensichtlich überzeugten die unter den Kastanien vorgetragenen Ideen, denn in der Folgezeit wandten sich Capirone und Ledergerber über den Planungsverband Olten-Gösigen-Gäu an die betroffenen Gemeinden. Diese nahmen die Vorschläge und das weitere Vorgehen gut auf, nicht zuletzt dank der klugen Moderation durch alt Regierungsrat Alfred Wyser. Die Gemeinden erhielten Kartenmaterial, auf dem die provisorische Route durch das Gemeindegebiet eingezeichnet war. Gleichzeitig mussten sie einen Behördenvertreter bestimmen, der mit Capirone und Ledergerber den jeweiligen Streckenabschnitt bereinigen würde. Im Oktober 1990 konnte man im Solothurner Mittelland zwei Radfahrer beobachten, die kräftig in die Pedalen traten, damit sie das Auto, in dem der Gemeindevertreter sass, nicht aus den Augen verloren. Vielen Gemeindevertretern sei dies peinlich gewesen, als sie realisiert hätten, dass sie per Velo angereist waren, erzählt Capirone lachend. Ein Jahr später bei der Jura-Route mit ihren steilen Anstiegen seien sie erst recht ins Schnaufen gekommen, und oft völlig verschwitzt und ausser Atem hätten sie über die richtige Streckenwahl verhandelt.

Die Abklärungen vor Ort schritten zügig voran, nur in Gunzgen widersetzten sich die Bürgergemeinde und zwei Bauern den Plänen, sodass eine andere Lösung gefunden werden musste. In den Zwischenberichten zuhanden der Geschäftsstelle CH 91 betonten Ledergerber und Capirone immer wieder die gute Zusammenarbeit mit den lokalen Behörden. Dank dem persönlichen Kontakt und dem Bemühen, nach tragfähigen Lösungen zu suchen, konnten die beiden Anfang November 1990 alt Regierungsrat Wyser mitteilen, dass nach mehrmaligen Abfahren der Strecke die Route jetzt bereinigt vorliege. Auch allerlei Bewilligungen, etwa von der Fernmeldedirektion für die Benutzung von Telefonmasten zur Montage der Wegweisung oder für die Nutzung von Kartenmaterial der Landestopografie, waren eingeholt. Nur das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement legte bei den Wegweisern sein Veto ein.





Markus Capirone und Beatrice Nünlist beim Re-kognoszieren der Solothurner Radwanderwege, in Szene gesetzt von Thomas Ledergerber, der dafür kurz von seinem Velo stieg.



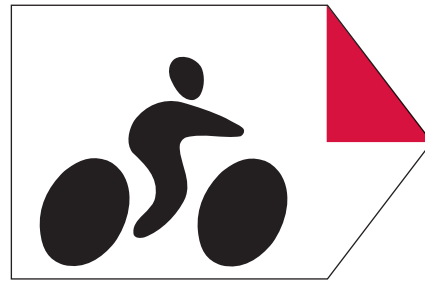




Ein  
Wegweiser  
ist  
nicht  
einfach  
ein  
Wegweiser



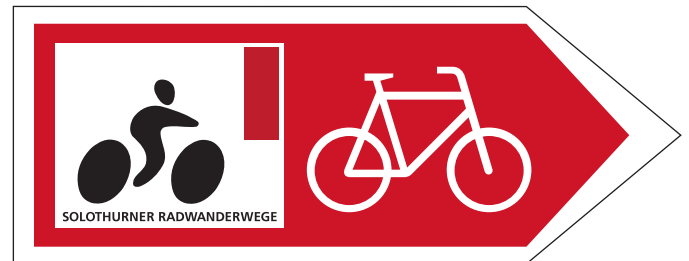




Das Logo für die Solothurner Radwanderwege entwarf Beatrice Nünlist, Grafikerin und Lebenspartnerin von Markus Capirone, an der Staffelei. Zwei Kreise stilisierten ein Fahrrad, dazwischen eine Figur, an deren Schultern und Hinterteil sie lange geschliffen habe, bis Haltung und Stellung restlos überzeugten. Eigenständig und prägnant sei das Logo, erklärte Capirone dem Experten für Signalisation im Bundesamt für Polizeiwesen. Peter Friedli habe nur gegrinst und gemeint, der Wegweiser sei zwar hübsch, aber nicht zu gebrauchen. Die Velowegweisung war nämlich längst normiert, und es gab trotz üppigem Wildwuchs an den Signalisationspfosten klare Vorgaben.

Der negative Bescheid führte dazu, dass Capirone sich in die Geheimnisse der Velosignalisation vertiefte und darin eine derartige Meisterschaft erreichte, dass er im Auftrag des Bundesamtes für Strassen die entsprechende Norm 2004 überarbeiten sollte. Aber schon 1990 waren Fahrradsymbol, Länge, Breite und Spitze der Wegweiser vorgegeben, ebenso die Beschriftungen. Ohne Logo ging es jedoch nicht, schliesslich mussten die Radwandernden die Gewähr haben, dass sie tatsächlich dem Solothurner Radwanderweg entlangfuhren. Und so einigte man sich auf einen Kompromiss: Das Logo durfte als sogenanntes Routenfeld mit auf die Wegweiser. Die Auswirkungen der rechtlichen Klärung erhöhten den Aufwand beträchtlich. Der Mehraufwand ging auf Kosten anderer Budgetposten, vor allem der geplanten Karte und des begleitenden Routenführers.

Auf rund 40 000 Franken beliefen sich die Materialbestellungen für die Wegweisung. Geld für bedruckte Wegweiser und Signale, für Kleber und Befestigungsmaterial. Für die rund 70 Kilometer der ersten Etappe wurden über 300 Schilder benötigt. Für deren Montage waren die Gemeinden zuständig. Bevor es so weit war, mussten die Standorte der Wegweiser festgelegt und bewilligt werden. Also radelten Ledergerber und Capirone zwischen dem 4. und 8. März 1990 wieder durch die Gemeinden, verhandelten mit Privaten und lokalen Behörden. Sie seien selten auf komplettes Unverständnis gestossen. Und manchmal hing ein Wegweiser halt dort, wo der Kompromiss es zulies: zu tief an einem Zaun oder zu versteckt unter einem Dachvorsprung. Ab der zweiten Etappe wurden die Abläufe insofern vereinfacht, als ein Team vom kantonalen Tiefbauamt die Montage ausführte.



Der elegante Entwurf und das Verhandlungsergebnis.

# Zur Eröffnung eine Mountainbike-Pionierin

Bei nassgrauem Wetter und vor rund 200 Personen rasten die amerikanische Landesmeisterin im Mountainbike Jacquie Phelan und Beatrice Nünlist am 16. Mai 1991 in ein weisses, über eine asphaltierte Nebenstrasse gespanntes Papierband und übergaben mit ihren Sprints der Bevölkerung den ersten Teil der Solothurner Radwanderwege. Trotz dem misslichen Wetter fand sich Politprominenz ein, unter anderen Regierungsrätin Cornelia Füeg, die kantonale Baudirektorin. Sie war begeistert vom Resultat und habe in ihrer Eröffnungsrede zugesichert, so Markus Capirone, dass die Solothurner Radwanderwege auf jeden Fall fertig erstellt würden.

Das weitere Vorgehen zur zweiten Etappe war längst angedacht: 1992 sollte die Mittelland-Route und im Mai 1993 auch die Jura-Route fertiggestellt sein. Die Gesamtkosten beliefen sich, Lesebuch, Faltprospekt mit Karte und Fest miteingerechnet, auf 575 000 Franken. Darin waren auch die Kosten für jene kurzen Streckenabschnitte, die durch die Kantone Bern und Basel-Land führten, abgedeckt. Ferner wollten die Initianten den Unterhalt der Wegweisung übernehmen. Ihrer Einschätzung zufolge waren zweimal jährliche Kontrollen nötig, um die geschätzten fünf bis zehn Prozent beschädigter oder fehlender Schilder zu ersetzen, was aber vom Kanton abgelehnt wurde.

Den grössten Knackpunkt stellte die Finanzierung der Gesamtkosten dar, erst recht, nachdem die kantonale Wirtschaftsförderung ein Gesuch abgelehnt hatte. Einspringen sollte der Lotteriefonds. Zudem verfügte die ehemalige Geschäftsstelle CH 91 über einen Restbetrag. Falls diese Gelder nicht reichten, würde das Tiefbauamt die Kosten im Rahmen seines laufenden Budgets übernehmen.

Eineinhalb Jahre lang eigneten sich Thomas Ledergerber und Markus Capirone, die sich 1992 mit Rolf Bruckert zum Velobüro zusammengeschlossen hatten, von der Pike auf das Planen und Umsetzen von Velorouten an. Bei diversen Aufgaben wurden sie von Anita Wüthrich und Beatrice Nünlist unterstützt. Ihr gemeinsames Gesellenstück erwies sich als ein dreijähriger velopolitischer «Lehrplätz».



# aus Übersee

Eröffnung der ersten Etappe der Solothurner Radwanderwege mit Jacquie Phelan (links) und Beatrice Nünlist, die gemeinsam das Eröffnungsband durchfahren. Regierungsrätin Cornelia Füeg im Gespräch mit Thomas Ledergerber (links) und Markus Capirone.

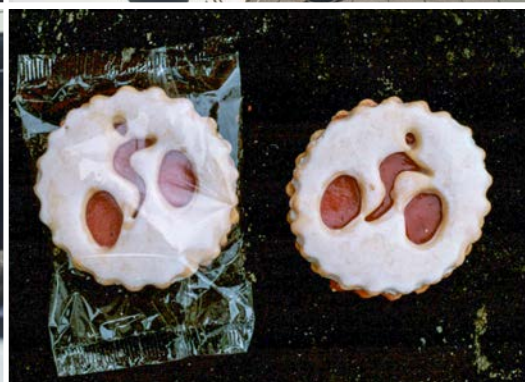


# Ein grosser Schreck

Kurz vor Abschluss der Arbeiten 1993 mussten Markus Capirone, Rolf Bruckert und Thomas Ledergerber am Dreikönigstag um acht Uhr morgens im Büro von Peter Geissbühler, dem Velobeauftragten im Tiefbauamt des Kantons Solothurn, antraben. Geissbühler hätte nämlich die nächste Akontozahlung begleichen sollen, die ihm das Velobüro in Rechnung gestellt hatte. Dazu fand er weder einen Vertrag noch einen Auftrag. Das Tiefbauamt hatte bis anhin ohne rechtliche Grundlage die vom Velobüro eingereichten Rechnungen bezahlt. Der Schreck sass tief. Nach drei Stunden Erklärungen und Beweisführung, dass das Geld nicht missbräuchlich verwendet wurde, lenkte Geissbühler erleichtert ein. Mittels Regierungsratsbeschluss wurden die Zahlungen nachträglich legalisiert, wobei die Stundenansätze des Velobüros gemäss den kantonalen Richtlinien definiert und jene der Frauen gekürzt wurden. Da im Velobüro aus Prinzip alle gleich viel verdienten, wurde schliesslich nach einem Unisextarif abgerechnet. Nach einigem Hin und Her akzeptierte Geissbühler auch die Kosten für das Lesebuch und das Festprogramm, weil beides längst organisiert war. Wäre es nach den Usanzen des Kantons gegangen, hätte es zum Abschluss des Projekts ein Honoratiorenessen gegeben, und Schluss. Veloplanen wurden im Tiefbauamt stiefmütterlich behandelt. Geissbühler musste ständig kantonale Positionen vertreten, die er selbst nicht teilte. Je näher die Fertigstellung des Routennetzes rückte, desto mehr setzte er sich für das Projekt ein.

Bei der Eröffnung am 15. Mai 1993 – diesmal schien die Sonne – fand in Oensingen auf dem Areal der Solothurner Eingliederungswerkstätte für Behinderte ein zweitägiges Fest rund ums Veloreisen statt. Aus allen Himmelsrichtungen brachten Prominente ein Puzzlestück mit, das sich zum Logo der Solothurner Radwanderwege zusammensetzen liess. Dasselbe Logo zierte Spitzbuben-Guetsli, die dem Publikum gratis abgegeben wurden. Das attraktive Rahmenprogramm mit Diavorträgen über verrückte Veloreisen oder einer Ausstellung mit futuristischen Fahrrädern lockte nicht nur viel Politprominenz, sondern auch ein grosses Publikum an. Ausführlich berichtete die Presse im Voraus und im Nachhinein über die Solothurner Radwanderwege. Man war stolz auf das Erreichte und genoss sichtlich die Vorreiterrolle im Land.





Nach der Fertigstellung der Solothurner Radwanderwege fand in Oensingen ein zweitägiges Fest mit Übernachtung im Zelt statt. Gruppenfoto von links: Anita Wüthrich, Oskar Balsiger (Tiefbauamt Kanton Bern), Thomas Ledergerber, Rolf Bruckert, Vreni Staub (Veloclub Dornach), unbekannt, Beatrice Nünlist, Regierungsräte Cornelia

Füeg und Rolf Ritschard, Marianne Frei (Geschäftsstelle 700-Jahr-Eidgenossenschaft Kanton Solothurn), Kurt Zimmerli (Gemeindeammann Oensingen) und Markus Capirone.

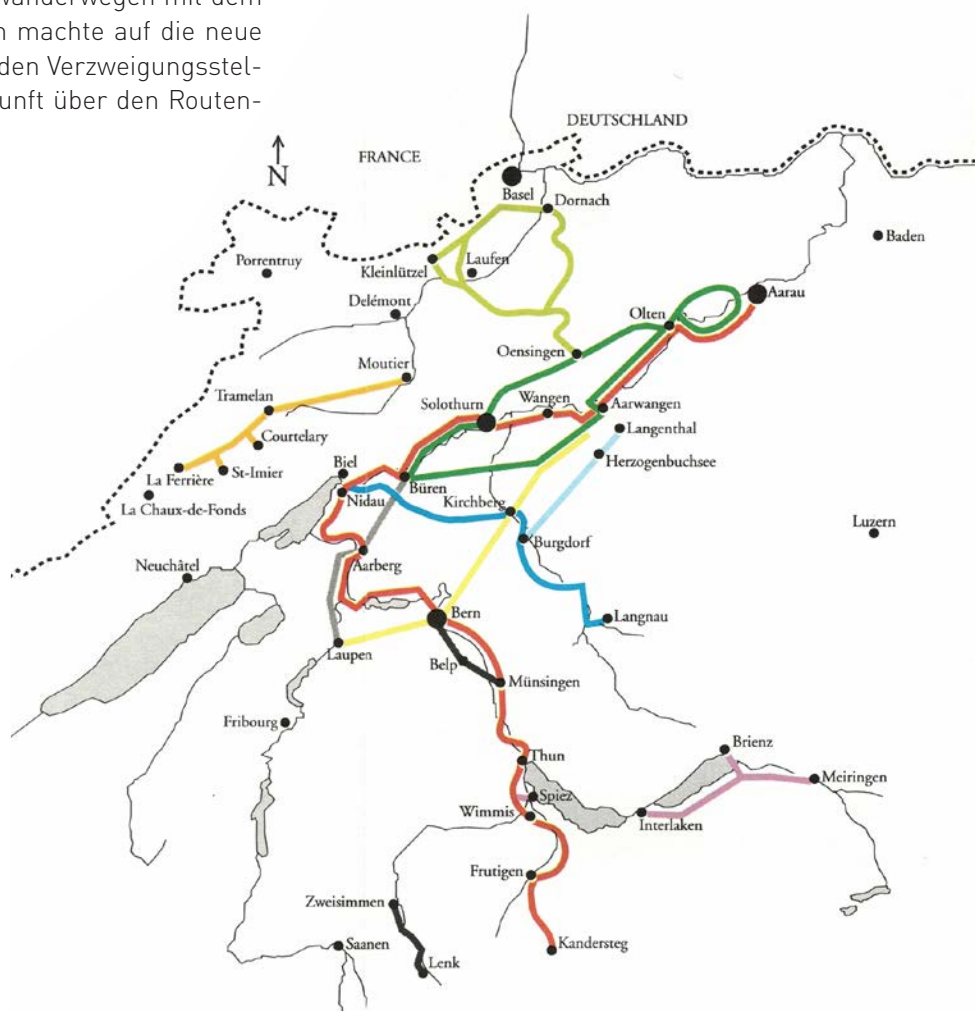


# Die Solothurner entdecken den Berner Velopapst

Bereits Ende 1990 hatten Thomas Ledergerber und Markus Capirone erstmals realisiert, dass im Kanton Bern Oskar Balsiger ebenfalls im Begriff war, ein ausgeschildertes Velowegnetz zu errichten. Balsiger arbeitete im Tiefbauamt des Kantons Bern, wo er für Velofragen beziehungsweise Velo-Infrastrukturplanung zuständig war. Sein zur 800-Jahr-Feier des Kantons und der Stadt Bern geplantes Wegnetz sollte die Hauptorte der Amtsbezirke verknüpfen. Die Paradelinie, die Nummer 1 der «Berner Radwanderwege», war die Strecke von Kandersteg über Thun, Bern, Biel bis nach Aarwangen. Dank der Zusammenarbeit der Kantone Bern und Solothurn konnte diese Strecke über die Solothurner Radwanderwege bis nach Aarau fortgeführt werden.

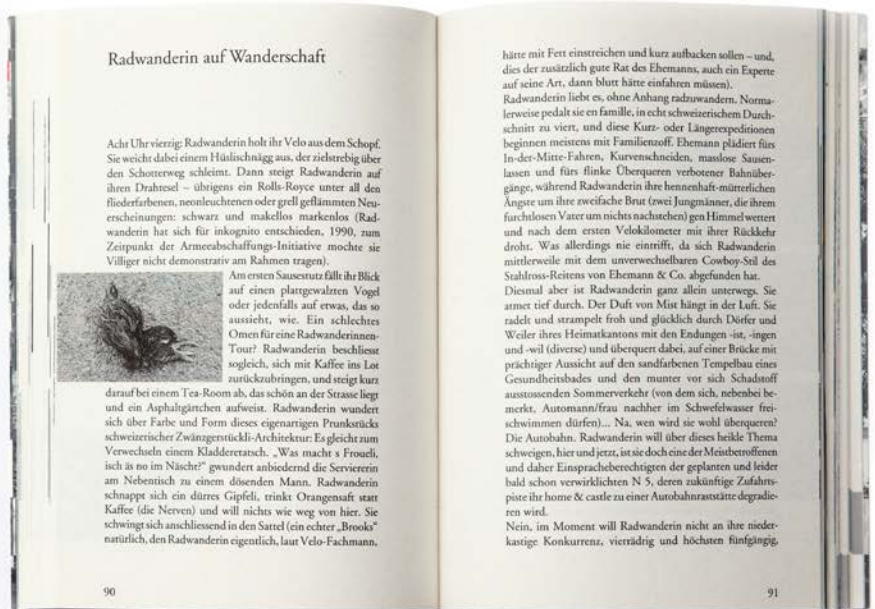
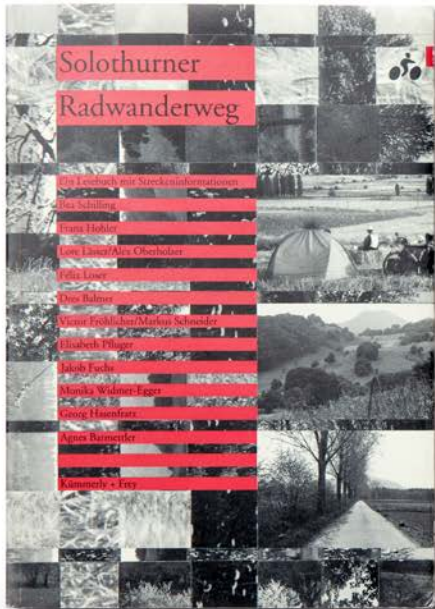
Ein gemeinsamer Faltprospekt zu den Solothurner und Berner Routen stellte das erste interkantonale Radreisernetz der Schweiz von mehr als 700 Kilometern dar. Ein Lesebuch zu den Solothurner Radwanderwegen mit dem touristischen Angebot in den Orten machte auf die neue Veloinfrastruktur aufmerksam. An den Verzweigungsstellen gaben Informationstafeln Auskunft über den Routenverlauf.

Ganz im Stil des Velobüros geizte das sorgfältig gestaltete Lesebuch nicht mit kritischen Voten zur gesellschaftspolitischen Lage. Die darin abgebildeten Fotografien stammten mehrheitlich von Ledergerber und Beatrice Nünlist und warfen überraschende, manchmal skurrile Blicke auf Begebenheiten am Rand der Strassen. Die Botschaft war klar: Die Solothurner Radwanderwege wollten mehr sein als eine reine touristische Infrastruktur. Sie standen für einen alternativen, in die Zukunft gerichteten Umgang mit der Umwelt.

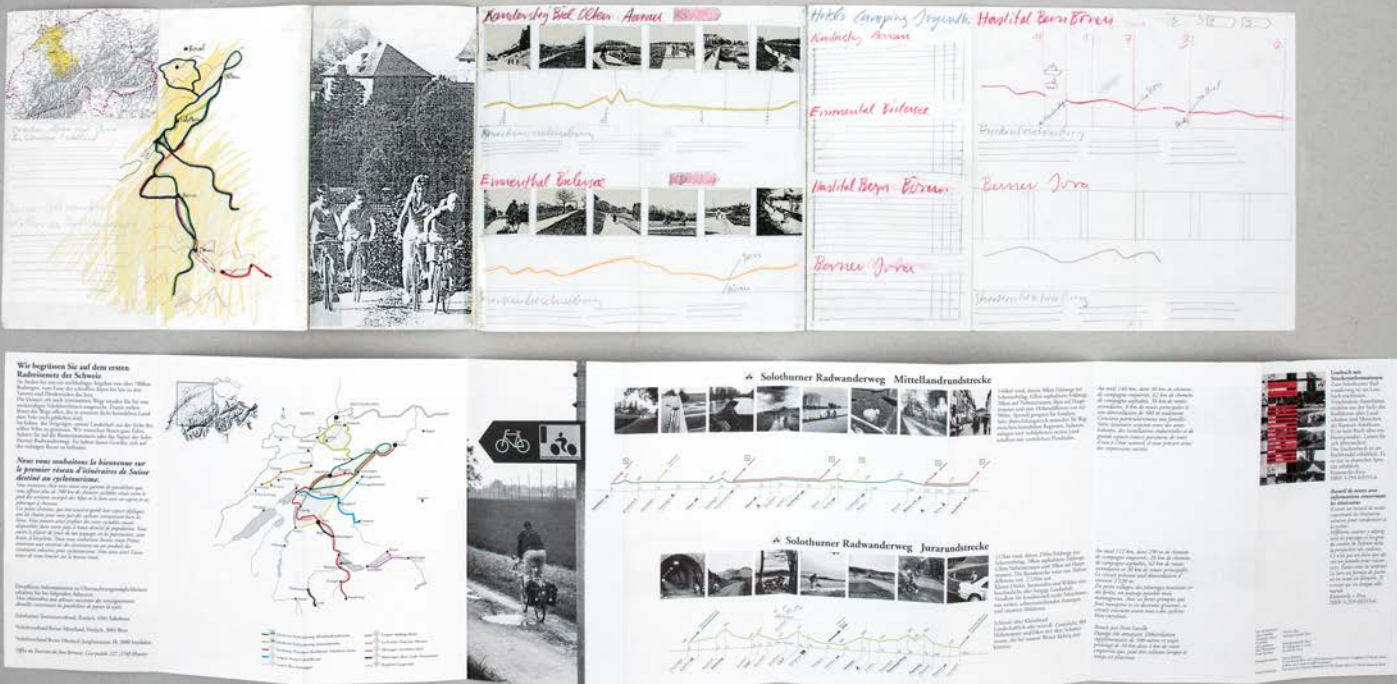




Lesebuch zum Solothurner Radwanderweg, realisiert von Beatrice Nünlist und Daniel Palestrina (Atelieregemeinschaft Olten).



Faltprospekt: Entwurf Markus Capirone, Realisierung Beatrice Nünlist.



Im Eiltempo:

# Veloland Schweiz







# Ein Büro von Veloplanern



Zwar diente die Gründung des Velobüros in Olten im Frühjahr 1992 vorrangig der Fertigstellung der Solothurner Radwanderwege, doch damit wollten sich Rolf Bruckert, Markus Capirone und Thomas Ledergerber nicht begnügen. Sie hatten weitere Veloprojekte im Kopf. Dabei dachten sie vor allem an ein europäisches und an ein schweizerisches Radwanderwegnetz.

Ernüchternd fielen die Reaktionen auf ihr Konzept «Zukunft des Velotourismus in Europa» aus. Veloreisen in Europa sollte einfacher werden. Für ein attraktives Angebot bräuchte es, so die Prämisse des Velobüros, ein Netz von «Velobahnhöfen». Diese wären Start-, Etappen- und Zielorte eines einheitlich signalisierten europäischen Veloroutennetzes. Dank stapelbaren Velotransporteinheiten liessen sich Velos und Gepäck mit dem Zug fahrplanmässig und sicher an die «Velobahnhöfe» senden. Damit würden die Bahnen vom «wildem» Velotransport befreit und die Veloreisenden von kaputten oder verschwundenen Velos und Ärger verschont.

Dieses Konzept stellte das Velobüro unter anderen den Nationalrätinnen Gret Haller und Doris Morf zu. Beide sasssen für die Schweiz im Europarat und galten gegenüber Veloanliegen als aufgeschlossen, reagierten aber nicht auf das ihnen zugeschickte Papier. Die ebenfalls kontaktierte Schweizerische Verkehrszentrale, Vorläuferin von Schweiz Tourismus, lud Mitte August 1992 immerhin zu einem Gespräch ein. Untersuchungen zeigten, so eröffnete Heinz Keller, der Informationschef der Verkehrszentrale, das Treffen, dass mehr als 80 Prozent der ausländischen Touristen mit dem eigenen Auto in die Schweiz reisen würden. Für die wenigen Velointeressierten gäbe es bereits genügend Printinformationen. Damit war für Keller die europäische Vision des Velobüros erledigt.

Die Idee eines europäisch koordinierten Velotourismus löste damals keine Begeisterung aus. Erst gut zwanzig Jahre später sollten Markus Capirone und Lukas Stadtherr die Organisation und Wegweisung internationaler Velorouten für das EuroVelo-Netzwerk europäisch regeln. Das ist aber eine andere Geschichte.



# Die Schweiz rückt in den Fokus

Einen ganz anderen Weg nahm ihr Konzept eines Radwanderwegnetzes in der Schweiz, das alle Landesteile und Regionen einbeziehen und die Städte miteinander verbinden wollte. Die Routen würden eine einheitliche Wegweisung samt Streckeninformationen benötigen. Ferner würde das Velobüro die touristische Infrastruktur entlang der Strecken einbinden, zum Nutzen der Gewerbetreibenden wie der Velofahrenden. Für dieses Vorprojekt veranschlagte das Velobüro Planungskosten von 115 000 Franken. Nach Abschluss der Vorbereitungsarbeiten im September 1992 wollte es mit der eigentlichen Planungsphase starten, damit im Mai 1995 die Schweizer Radwanderwege der Öffentlichkeit übergeben werden könnten.

An dieser Idee zeigte Heinz Keller von der Schweizerischen Verkehrszentrale Interesse. Seine Organisation arbeite seit Jahren erfolgreich mit den Verkehrsorganisationen zusammen. Für die Erstellung eines Schweizer Radwanderwegnetzes würde er Hand bieten. Das Velobüro solle sich an den Schweizer Tourismus-Verband wenden, da dieser für die Wahrung der touristischen Interessen zuständig sei. Unabdingbar sei aber die Einbindung der nationalen Veloverbände. Ohne sie sei nichts zu erreichen.

Ausgehend vom Gedanken, die Kantone Solothurn und Bern könnten das Vorprojekt bevorschussen, legte das Velobüro seine Pläne der Solothurner Regierungsrätin Cornelia Füg vor. Auch wenn die erfahrene Politikerin die Idee für prüfenswert hielt, winkte sie ab. Auf dieser Basis, ohne eine gründliche Vorbereitung, ohne eine klare Finanzierung und ohne eine dauerhafte Trägerschaft, würden die Kantone angesichts knapper Finanzen nie und nimmer Geld freigeben. Ferner sei der Zeitplan zu ambitiös.

Das Velobüro anno 1993, von links: Markus Capirone, Anita Wüthrich (nicht Mitglied), Beatrice Nünlist, Rolf Bruckert und Thomas Ledergerber.



Bestimmung der Struktur-Parameter  
als funktionale Leistungsmerkmale  
Velo City 95

Projektstruktur 2. → 1. Phase und 2. Phase

2. Task: 1. Phase  
2. weitere Vorgabe, abschließen

Phase 2.  
- Start (Gemeinsame Zielvorgabe)

Veloform von Team  
38 Aufgabenstellungen  
1/2 Jahr  
Eröffnung

PK zur Eröffnung / Wichtige...

Koordination mit allen Beteiligten (Projektziele - Beschaffung Material, Werkzeugen / Maschinen und den Planungsausschuss für die Verteilung der Aufgabenposten)  
→ & Abklärung der Bedingungsänderungen (z.B. Änderung der Bedingungsänderungen)

Beschreibung 2. - weitere Bedingungsänderungen

Plan  
Ausführung

Überprüfung der Planungsvorgänge / Einmündigkeit  
die ersten Ergebnisse → Änderung, Korrektur, Berichtigung, Ergänzung  
oder weitere Maßnahmen

Gemeinsame Zielvorgabe

Planungsphase  
Teil 3. Phase

Relative Ausführungspläne  
1. Teil

z.T. Bestimmung (z.B. Zeitplan) → Zeitplan  
Standard Signalstandorte (z.B. Signalplan) → Zeitplan  
Planung für neue Signalstandorte

Einzelaktionen des Systems (z.B. Signalplan) → Zeitplan

Signalplan (z.B. Signalplan) → Zeitplan  
unvollständige Planbildung / Ergänzung  
(z.B. Signalplan) / (z.B. Signalplan) / (z.B. Signalplan)

Endknotenpunkte d.h. Punkt abfahren / Konstante

Eröffnung / Fort (1. Signalplan)

12 Mte

12 Mte

12 Mte

3 Mte

5 Mte

Projekt Systematik  
6  
(9)

Best. Prozesse  
Kont. Beurteilung  
Projektumsetzung = 1



PR-Beurteilung

Zeitachse (Termin)

Financing Payroll  
Spreads  
Jan 94

Handwritten note:

Projektschritt 1

Arbeiter  
+ Gemeindeg.  
Mte  
Mte )  
1,5 Jahre



Way promotional  
Kontakten

Mittelbeschaffung

Bündliche  
Begründung 1961

Kontakte SO  
Kong. Räte BE

Kontakte  
Konferenz Bundes

Kontakte Müller  
techn. ref. Techn. inst.

Grundlagenbeschaffung  
Prospekte etc. Kaufmann

Anzeigen Untersuchen  
Wachen / Wachen

[illegible]

Verfugung Pöschers über seinen  
Besitz in  
alle  
Kriegszeiten  
wird die Sache in  
Kriegszeiten  
Pöschers

Genauke Zustimmung des Kantens zum Kegel / <sup>exakt</sup> Vorgehen
Er wird besser <sup>genauer</sup> sein als Konstruktion
Rechteckige Anfertigung
Neutempung / Detail

[illegible]

# Veloorganisationen und ein Tourismusfachmann

Bis Mai 1993 standen für das Velobüro die Arbeiten für die Solothurner Radwanderwege im Vordergrund. Doch nach deren Eröffnung verfolgte es die Idee der Schweizer Radwanderwege weiter. Da in mehreren Regionen das Potenzial des Velotourismus entdeckt und entsprechende Initiativen gestartet worden waren, drängte sich die Etablierung eines homogenen schweizweiten Radwanderwegnetzes auf. Ansonsten liefe man Gefahr, dass regionale Anstrengungen zu einem Flickenteppich mit lauter lokalen Routen führen würden, wie das Velobüro in einem Schreiben an die Veloorganisationen prognostizierte. Homogen meinte gemäss seinen Vorstellungen ein schweizweit normiertes Wegweisungs- und Informationssystem. Nur eine solche Lösung würde die Voraussetzungen für eine nationale und internationale Bewerbung der Schweiz als Veloreiseland schaffen. Im Herbst sollten mit interessierten Kreisen Gespräche geführt werden.

Den Sommer hindurch fuhren Thomas Ledergerber, Markus Capirone und Rolf Bruckert zusammen mit ihren Partnerinnen Strecken ab, die als mögliche nationale Routen infrage kamen. Ledergerber hatte nämlich aufgrund seiner geografischen Kenntnisse der Schweiz auf einer Karte schwungvoll acht Routen hingeworfen. Im Feld überprüften sie nun deren Wegbarkeit. Sie erprobten selbst, was sie in einer Umfrage wissen wollten: Wie geht Veloreisen in der Schweiz?

Zur Klärung dieser Frage hatten sie in den Velozeitschriften «Move» und «Veloplus» eine Leserumfrage initiiert. 565 Rückmeldungen trafen auf den beiden Redaktionen ein. Zwei Resultate überraschten: Erstens bevorzugte eine klare Mehrheit anstelle von verkehrsorientierten Strassen Wege mit Naturbelag. Zweitens zog ebenfalls eine klare Mehrheit zum Übernachten das Hotel dem Zelt vor.

Im Herbst 1993 startete das Velobüro dann einen Gesprächsmarathon, der bis zum Frühjahr 1994 dauerte. Bei der IG Velo Schweiz und der IG Velo Bern, beim Verkehrs-Club der Schweiz, beim Touring Club Schweiz sowie beim Schweizerischen Radfahrer-Bund stellte es sein Konzept vor. Nach langen Diskussionen stellten sich die Verkehrsorganisationen hinter das Projekt und erklärten sich dazu bereit, zur Wahrung ihrer Mitsprache in einer Begleitgruppe mitzuwirken. Knapp 500 Stunden an unbezahlter Arbeit hatten sich bis jetzt angesammelt.





Vorstellig wurde das Velobüro auch beim Schweizer Tourismus-Verband. Die beiden Parteien waren sich schon einmal begegnet: an einer Sitzung im Oberaargau, wo Peter Anrig als Vizedirektor den dortigen Regionalplanungsverband bei der Planung eines Radwegnetzes begleitete und das Velobüro um eine Einschätzung gebeten hatte. Es war vorerst bei diesem ersten Kontakt geblieben. Es sei, würdigt Anrig die Begegnung, keine Liebe auf den ersten Blick gewesen. An den Schweizer Radwanderwegen fand er aber Gefallen. Dem Ganzen habe eine überzeugende Idee zugrunde gelegen, es sei ein Projekt mit Händen und Füßen gewesen, bilanziert er rückblickend.

Die Herausforderung war ganz nach seinem Geschmack. Nicht umsonst hatte er zusammen mit seiner Frau Edith Asien und Afrika jenseits touristisch erschlossener Pfade erkundet. Zuerst hatten sie mit dem legendären VW-Bulli T1 den geheimnisvollen Osten, die Hippiezentren Kabul, Goa und Kathmandu bereist, Jahre später durchquerten sie mit dem Land Rover die Sahara und gelangten bis an die westafrikanischen Strände der Elfenbeinküste und von Kamerun. Für ihn war klar: Mit diesem Projekt liesse sich eine Schweiz abseits der Hotspots im In- und Ausland bewerben. Ohne Überzeugungsarbeit beim Bund, bei den Kantonen und Verbänden würde es allerdings nicht gehen. Im Frühjahr 1994 unterzeichneten die beiden Parteien eine Zusammenarbeitserklärung: Für die Infrastruktur, Information und visuelle Gestaltung war das Velobüro zuständig, für die Politik und das touristische Angebot entlang der Routen der Schweizer Tourismus-Verband. Gemeinsam wollten sie das Projekt umsetzen, gemeinsam traten sie von nun an auf.



**Zweimal Peter Anrig: beim Packen auf dem Land Rover «Kaiman» in einer Steinwüste der westlichen Sahara und vor den Palmen am Strand Goas.**

# Bundesrat Ogi wird Götti

Schon bevor das Velobüro in Peter Anrig einen Mitstreiter fand, hatte Thomas Ledergerber im Juni 1993 Bundespräsident Adolf Ogi einen Brief geschrieben. Er deckte den für Verkehrsfragen zuständigen Departementschef mit Unterlagen zu den Solothurner und Schweizer Radwanderwegen ein in der Hoffnung, dieser würde sich für das Projekt als Pate zur Verfügung stellen. Knapp einen Monat später verwies Ogis persönlicher Berater das Velobüro an den Dienst für Gesamtverkehrsfragen im Generalsekretariat des Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements. Dort wurden Thomas Ledergerber und Markus Capirone von Jean-François Madziel empfangen. Zum ersten Mal konnten sie sich mit einem Vertreter des Bundes austauschen.

Gleich zu Beginn der Aussprache riet Madziel den beiden, die wirtschaftlichen Chancen ihres Projekts abzuklären. Dass die 1980er-Jahre einen «Neuanlauf in Sachen Velotourismus» gebracht hatten, stand für den Fachmann Madziel ausser Frage. Er pflichtete Capirone bei, als dieser für ein Hauptliniennetz plädierte, das ein verständliches, logisches, einfach zu bewerbendes Gesamtangebot darstelle. Mit Begeisterung und der Freude am Realisieren lasse sich, davon war Madziel überzeugt, etwas bewirken. Eine unkonventionelle Geisteshaltung und der sich abzeichnende Erfolg seien wichtige Antriebsmotoren. Eine Koordination durch den Bund hielt er für unrealistisch, weil die dafür notwendige Gesetzesgrundlage fehlte. Velopolitik war Sache der Kantone und Gemeinden. Allenfalls könnten Bundesämter unter den Stichworten Energie 2000, Raumentwicklung oder Tourismusförderung spezifische Aufgaben im Rahmen der Schweizer Radwanderwege mitfinanzieren. Es gelte, mahnte er an, die Fühler in die Kantone auszustrecken. Bezüglich Ogis Patenschaft war Madziel zuversichtlich. Der touristische Aspekt, verknüpft mit Sport und Landschaft, entsprach dem ehemaligen Skirennfahrer aus Kandersteg.

Madziels Abklärungen zeigten Wirkung. Zu Beginn des Jahres 1994 liess Bundesrat Ogi mitteilen, dass er die Patenschaft der Schweizer Radwanderwege übernehme. Dank der Zusage gewann das Projekt politisches Kapital. Mit dem Rückenwind aus Bern wandte sich das Velobüro nun jenen Schwergewichten zu, die letztlich alles entscheiden würden: den Kantonen.



# Ein letztes Puzzleteil

Kurz vor dem Jahreswechsel 1993/1994 trafen sich die Vertreter des Velobüros mit alt Regierungsrat Alfred Wyser und Marianne Frei. Man kannte sich von den Solothurner Radwanderwegen her und beriet, wie sich die Kantone am besten für das nationale Projekt einspannen liessen. Das Hauptproblem bestand darin, dass die Veloförderung kantonal und somit föderalistisch organisiert war, für die Schweizer Radwanderwege sich aber eine gesamtschweizerische Betrachtungsweise aufdrängte, um einen Flickenteppich zu vermeiden. Es brauchte ein föderalistisch legitimes Gremium, das koordinierte. Warum nicht die Konferenz der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren? Neben der Solothurner Vertreterin Cornelia Füg bot sich Regierungsrat Eduard Belser aus Basel-Landschaft als Fürsprecher des Projekts an. Er war einer der Vizepräsidenten der Konferenz. Dem Edi wollte Wyser gleich telefonieren.

Nachdem Wyser die Kontaktnahme eingefädelt hatte, empfing Baudirektor Belser im Februar 1994 Peter Anrig und Markus Capirone. Ihre Präsentation, professionell gestaltet und schwungvoll vorgetragen, überzeugte ihn, und er wollte den Kantonen das Projekt schmackhaft machen. Schliesslich sei eine gute Koordination auch ohne gesetzliche Grundlage möglich. Voller Tatendrang zählte er auf, was er dafür brauchte: definierte Routen, realistische Kosten, einen Zeitplan und eine Trägerschaft für den Unterhalt der Routen. Aus strategischen Gründen schlug er eine Vororientierung der Konferenz vor, wobei als Erstes die Tiefbauämter orientiert werden sollten. Sodann konnte er sich eine Präsentation der Radwanderwege an der Hauptversammlung der Konferenz im Herbst vorstellen. Entscheidend für ihn war, dass das Velobüro seine Wünsche schriftlich formulierte, damit die Hauptversammlung über einen Antrag entscheiden konnte. Doch: Geld dürften sie von der Konferenz keines erwarten.

Belsers Aktionsplan vor Augen gestalteten das Velobüro und Anrig eine Informationsschrift. Mit dieser «blauen Broschüre» – den Namen erhielt das Heft aufgrund der Farbe seines Titelblatts – warben sie bei den Kantonen und der Verwaltung sowie bei Vertretern von Tourismus- und weiteren Interessenverbänden für die Schweizer Radwanderwege. Das Heft war Werbemittel und Projektbeschreibung zugleich, funktionierte als Überraschungscoup und Paukenschlag. Es erschien im April 1994.



# Die Schweizer Radwanderwege: kurz erläutert

Wenn es gelänge, ein einheitlich signalisiertes Radwanderwegnetz zu realisieren, würde die Utopie eines Veloreiselandes Schweiz bald Wirklichkeit. Diesen optimistischen Blick in die Zukunft wagte Bundesrat Ogi, der als Pate das Vorwort zur Broschüre beisteuerte. Seiner Auffassung nach war das Velo das Fahrzeug, das Energie am effizientesten einsetzte. Dem Projekt wünschte er viel Schwung.

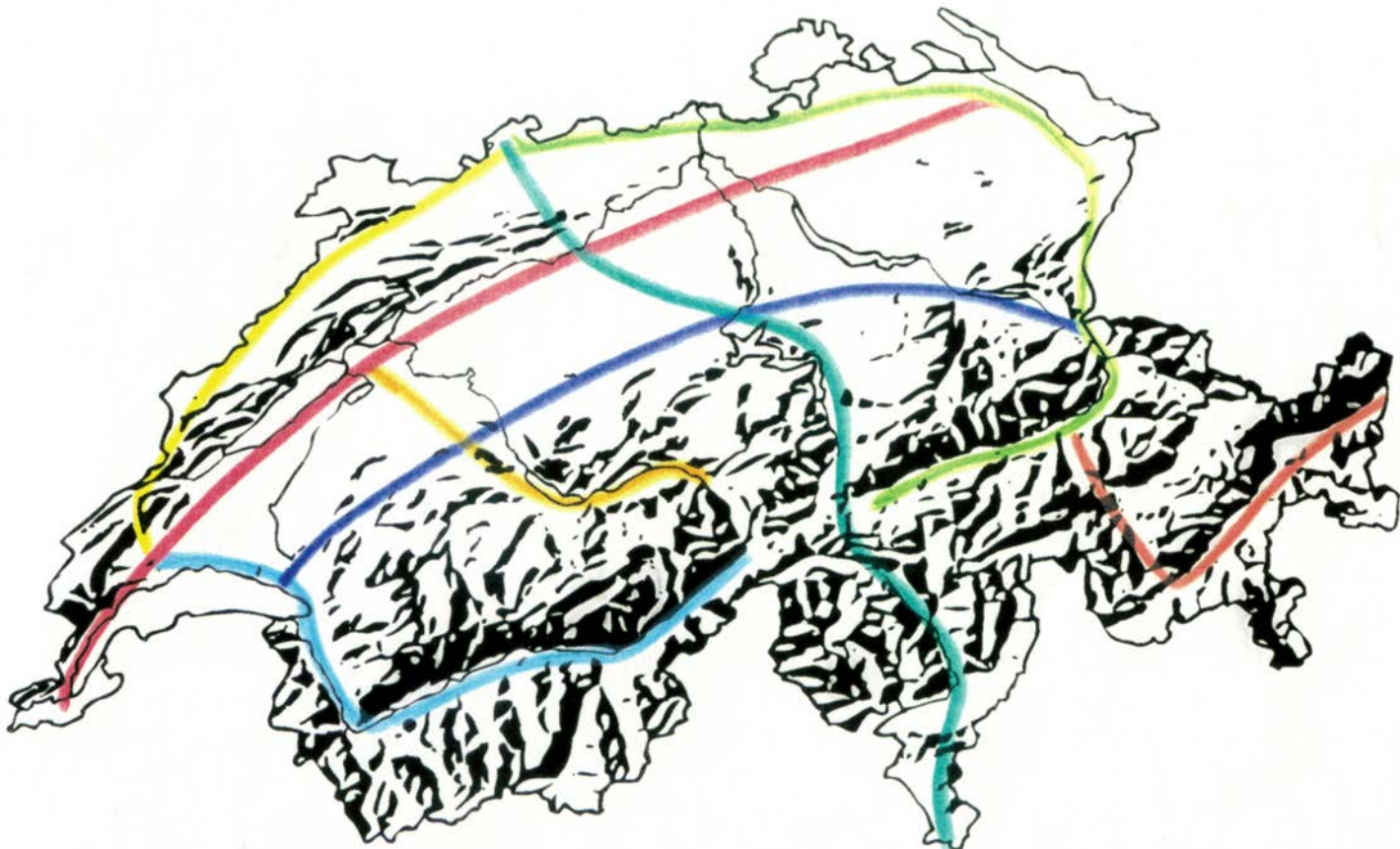
Auf Ogis gute Wünsche folgte ein Beitrag von Hansruedi Müller, Professor und Direktor des Forschungsinstituts für Freizeit und Tourismus an der Universität Bern. Er legte die Vorteile des Radwanderns dar, wobei er den Akzent auf das wirtschaftliche Potenzial sowie auf die Lebensfreude und den Genuss legte. Sollte das Projekt realisiert werden, sah er die Schweiz europäisch in einer Vorreiterrolle. Den Hauptteil der Broschüre steuerte das Velobüro bei, das in kurzen Sätzen das Projekt beschrieb: Ein Netz von 2500 Kilometern mit acht nationalen Routen verbindet alle Landesteile miteinander. Auf bestehenden Nebenstrassen und Wegen führen eine einheitliche Signalisation und Infotafeln die Reisenden zuverlässig durch die Landschaft. Zusätzliche Informationen zu den Schweizer Radwanderwegen liessen sich Prospekten und einem Magazin entnehmen. Zum Angebot gehörten allerlei Dienstleistungen rund um das Veloreisen. Sie würden von Partnern eingebracht, von den Schweizerischen Bundesbahnen bis zu velofreundlichen Gasthäusern. Eine beeindruckende Liste von Organisationen und Unternehmen, die willens waren, mitzumachen, darunter alle nationalen Verkehrs- und Veloorganisationen, belegten den breiten Rückhalt, gerade in der Veloszene.

Über die wirtschaftlichen Chancen machte sich Peter Anrig Gedanken, wobei er mit dem Hinweis, Österreich sei mit dem Donauradweg der Schweiz voraus, seiner eigenen Klientel Dampf machte. Vor allem auch Regionen im Mittelland, den Voralpen oder des Juras, die nicht zu den Topdestinationen zählten, würden profitieren. Im Radwandern sah er eine Form des Tourismus nach dem löblichen Motto der Langsamkeit und im Dienst der touristischen Dezentralisation. Der volkswirtschaftliche Nutzen, daran liess er keine Zweifel, war ausgewiesen.

Im hinteren Teil der Broschüre publizierte das Velobüro die Eckpunkte seiner Planung. Diese umfasste die Linienführung der acht Routen und Standards für die Signalisation. Effizient, unbürokratisch und mit Begeisterung werde

gearbeitet, so das Versprechen. Auf neun bis elf Millionen Franken schätzten die Initianten die Vollkosten, umgerechnet rund 4000 Franken pro Kilometer. Vorgesehen war ein Fachausschuss, in dem alle Partner Einsitz nahmen, um die Entstehung zu begleiten. Passend zur 150-Jahr-Feier des Bundesstaates sollten die Radwanderwege 1998 mit einer Feier der Schweizer Öffentlichkeit übergeben werden. Den Unterhalt des erstellten Routennetzes übernehme anschliessend eine Trägerschaft.





Die erste Skizze mit den ursprünglich acht nationalen Velorouten und den ihnen zugedachten Landschaftsräumen, angefertigt von Thomas Ledergerber.



In der «blauen Broschüre» in der Aufmachung eines von Anita Wüthrich gefakten Magazins der Schweizer Verkehrszentrale (heute Schweiz Tourismus) wird erstmals der Begriff Veloland Schweiz verwendet.

# Auf Besuch bei Schildkröte Gali

In einer Auflage von 800 deutschen und 400 französischen Exemplaren wurde die «blaue Broschüre» breit gestreut. Die Kantone erhielten sie in dreifacher Ausführung, damit alle involvierten Ämter Bescheid wussten. Noch im April holte Peter Anrig den Schweizerischen Landesverband für Sport (heute Swiss Olympic) an Bord, der den Aspekt des Breitensports abdeckte. Entscheidend war nun, die Kantone zum Mitmachen zu bewegen, ansonsten erlitt das Projekt Schiffbruch, bevor es richtig Fahrt aufgenommen hatte. Wie aber brachte eine Handvoll Velofreaks 26 Kantone dazu, ein von privater Seite entworfenes Routennetz zu finanzieren und auf Staatskosten auszuschildern?

Als Anrig seinen Verbandspräsidenten Franz Steinegger, langjähriger Urner Nationalrat und seit 1989 Parteipräsident der Freisinnigen, über das neue Projekt informierte, das er mit einem Oltnen Büro umsetzen wollte, hörte dieser aufmerksam zu. Steinegger, der ein mit allen Wassern gewaschenes politisches Schwergewicht verkörperte, gefiel die Idee der Radwanderwege durch die Schweiz, erinnert sich Anrig im Gespräch, bezüglich der Realisierbarkeit dämpfte er jedoch dessen Euphorie. 26 Kantone zur freiwilligen Mitwirkung zu bewegen, gab Steinegger zu bedenken, das sei eine Herkulesaufgabe, das funktioniere nie.

Diese Einschätzung behielt Anrig für sich, als er Mitte Mai 1994 mit Thomas Ledergerber, Markus Capirone und Rolf Bruckert im Hotel Kreuz in Bern den Vorstand der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz über den Stand der Planungen ins Bild setzte. In dieser von Regierungsrat Eduard Belser orchestrierten Orientierung wiesen seine Kollegen auf einen wichtigen Punkt hin: Dem Projekt fehle eine vertrauenswürdige Organisationsstruktur. Am besten wäre eine Trägerschaft, die gegenüber dem Velobüro und dem Schweizer Tourismusverband als Auftraggeber aufträte und in der die Kantone Einsitz nähmen, damit sie die Finanzen kontrollieren könnten. Einer losen Bürogemeinschaft würden sie nie eine solch hohe Summe zur Verfügung stellen. Als Mittelsmann zwischen der Konferenz und dem Projektteam bestimmte der Vorstand ihren Sekretär George Ganz, Rechtsanwalt aus Zürich.

Sie seien furchtbar nervös gewesen, schmunzelt Beatrice Nünlist, als Ganz das Velobüro-Atelier an der Baslerstrasse in Olten besuchte. Die Räumlichkeiten über einer Autogarage entsprachen nicht ganz dem Standing des Sekre-

tärs einer kantonalen Konferenz. Im Winter war es kalt, im Sommer roch es wie in einem Zoo. Schuld daran waren die Terrarien des Kunstmalers, Grafikers und Reptilienexperten Marcel Peltier, mit dem das Velobüro das Atelier teilte. Heimlicher Star des Bestiariums war eine Galapagosschildkröte namens Gali. Sie mochte es, wenn man sie am Hals kraulte, und ass Bananen nur dann, wenn sie grün und unreif waren. Gali war am Zoll beschlagnahmt worden. Da sie nicht geschlechtsreif war, nahm sie kein Zoo bei sich auf. In der Not wandte sich die Zollverwaltung an Peltier, worauf dieser die Schildkröte im hinteren Teil des Ateliers einquartierte. Später übernahm sie der Zoo Zürich.

Als der gross gewachsene Ganz ins Atelier eintrat, musste er sich bücken, damit er seinen Kopf nicht am Türrahmen und der niedrigen Decke des ehemaligen Ersatzteillagers ansties. Sie hätten sich in einem Auto-Sandwich befunden, erzählt Nünlist, unter ihnen die Garage, über ihnen ein Parkplatz und vor dem Haus die Strasse. Ohne mit der Wimper zu zucken, habe sich Ganz das Veloprojekt erklären lassen, ergänzt Capirone, was er ihm noch heute hoch anrechne. Als Ganz die «Tropfsteinhöhle», so nannte Bruckert das Atelier, verliess, hatten sie einen engagierten Mitstreiter gewonnen. Einen juristisch versierten Strategen mit grossem Netzwerk und ebensolchem Verhandlungsgeschick.



Die Entstehung der Solothurner Radwanderwege und die Anfänge des Velolands Schweiz erlebte die Galapagosschildkröte Gali aus nächster Nähe mit.



George Ganz, Sekretär der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz.



Das Velobüro 1993: unten Autogarage, oben Parkplatz.



# Eine Empfehlung an die Kantone

Mit allen gegen eine Stimme bei einer Enthaltung folgte am 15. September 1994 die Hauptversammlung der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz ihrer Kollegin Cornelia Füg und hiess eine Empfehlung an die Kantone zuhänden der Schweizer Radwanderwege gut. Darin forderte sie die Kantone auf, das vom Projektteam in Bälde lancierte Ersuchen um finanzielle Unterstützung wohlwollend zu prüfen. Damit kamen die Schweizer Radwanderwege ihrer Realisierung einen Riesenschritt näher.

George Ganz hatte das Geschäft sorgfältig vorbereitet. Er verfasste einen Entwurf für die zu gründende Stiftung Veloland Schweiz als Trägerin des Projekts. Sie bestand aus maximal elf Mitgliedern, wobei Bund, Kantone und Fachorganisationen je drei Mitglieder stellten. Da die Stiftung das Projektteam mit der Planung und Realisierung der Schweizer Radwanderwege beauftragte, funktionierte sie als Treuhänderin und Kontrollstelle. «Zusammen mit der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz wurde ein Trägerschaftsmodell geschaffen, das Gewähr für eine durchdachte und dauernde Realisierung dieses Projekts gibt», hiess es in der Empfehlung.

Noch existierten die Stiftung und die Radwanderwege nur auf dem Papier. Mit Bundesrat Ogi's guten Wünschen und der Empfehlung der kantonalen Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz im Sack genoss das Projekt politisch viel Goodwill. Man war hervorragend aufgestellt, auch dank der Unterstützung durch die Verkehrs- und Veloorganisationen, vor allem aber, weil sich über Peter Anrig auch wichtige Träger des Schweizer Tourismus am Projekt beteiligten. Was fehlte, war das Geld. Ganz hatte es tunlichst unterlassen, in der Hauptversammlung der Konferenz eine Finanzdiskussion zu führen.



Um die Idee der Schweizer Radwanderwege zu puschen, wurde auch ein Pin produziert.







Der erste Werbeträger für das ambitionierte Projekt war ein vollverschaltetes Lightning.

# Die erste Gesuchsrunde an die Kantone

An Ideen zur Finanzierung mangelte es nicht. Sämtliche Kantonalbanken könnten als Sponsoren gewonnen oder die Erträge aus der Mineralölsteuer angezapft oder der Velohandel zu einem freiwilligen Beitrag pro verkauftes Velo ermutigt werden. Aber einzig der Rückgriff auf die Kantone schien praktikabel. Schliesslich handelte es sich bei den Radwanderwegen um eine öffentliche Infrastruktur.

Die nächsten Monate rechneten das Velobüro und der Schweizer Tourismus-Verband die Kosten für die Planung und Umsetzung durch. Dabei profitierten sie von ihren Erfahrungen aus dem Solothurner Projekt und von den Zahlen, die Oskar Balsiger für den Kanton Bern errechnet hatte. Für das Netz veranschlagten sie in einer Vollkostenrechnung Aufwände von neun bis elf Millionen Franken.

Das Budget unterschied zwischen einer Planungs- und einer Realisierungsphase. Die Kosten für die Planung der Routen sollten von den Kantonen und den privaten Partnern gemeinsam getragen werden. Die Kosten für die Realisierung der Wegweisung von ca. 2300 Franken pro Kilometer, für das Einholen notwendiger Einwilligungen bis hin zur Montage der Wegweiser, trug der jeweilige Kanton. Für beide Phasen wurden jeweils zwei Jahre und Aufwände von je fünf Millionen Franken veranschlagt. Zur Berechnung der kantonalen Anteile in der Planungsphase berücksichtigte der Verteilschlüssel die in jedem Kanton anfallende Streckenlänge sowie dessen Grösse der Wohnbevölkerung und dessen durchschnittliches Pro-Kopf-Volkseinkommen. Nach diesem Schlüssel hatte Appenzell Innerrhoden 60022 Franken beizutragen. Diesem Minimalbetrag stand der Berner Maximalbetrag von 423902 Franken gegenüber.

Ende Oktober 1994 gingen 26 Postsendungen weg, vor Ende Jahr noch einmal gegen zwanzig. Letztere waren an die privaten Partner, die Verkehrs- und Tourismusorganisationen, adressiert. Rund 600 000 Franken sollten sie laut Budget beisteuern. Es dauerte nicht lange, bis die ersten Rückmeldungen eintrafen. Schon nach zwei Wochen sagte Basel-Land als erster Kanton zu, was weiter nicht erstaunte, da dessen Regierungsrat Eduard Belser ja für die Radwanderwege lobbyiert hatte. Nur einen Tag später, am 18. November, antwortete Genf und hiess Projekt wie Finanzierung gut. Sie seien aus allen Wolken gefallen, erzählt Markus Capirone. Als dann nach dem Jahreswechsel auch das Tessin zusagte, hätten sie gehaut, dass es klappen könnte.

Bis Ende Februar 1995 meldeten sich 19 Kantone. 17 Regierungen stellten sich hinter das Projekt. Nur Glarus und Waadt lehnten es ab mit dem Argument, in ihren jeweiligen Kantonen bereits Radwanderwege erstellt zu haben. Sie sahen schlicht keinen Handlungsbedarf mehr. Wie es sich für den Föderalismus gehört, gingen die Meinungen betreffend der Finanzierung auseinander. Sechs Kantone akzeptierten die ihnen zugewiesenen Kosten. Vier Kantonen war die Sache zu teuer, andere vier vertraten die Ansicht, es sollten vor allem Private und der Tourismus zahlen, zwei äusserten Vorbehalte zum Verteilschlüssel, acht verwiesen auf eigene Planungen, die zu wenig berücksichtigt worden seien. Zwar stimmte die Stossrichtung, die Finanzierung bedurfte aber einer Justierung, die auf die Anliegen der Kantone einging. Deren Kosten mussten sinken, sei es, dass Dritte mehr zahlten, sei es, dass Einsparungen vorgenommen wurden. Ähnlich durchgezogen fiel das Fazit bei den privaten Partnern aus: grosse ideelle Zustimmung, kleine finanzielle Unterstützung. Von den veranschlagten 600 000 Franken deckten die verbindlichen Zusagen knapp die Hälfte.

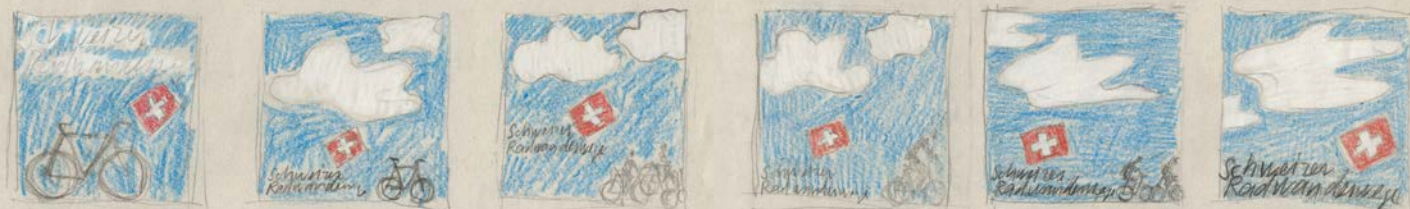
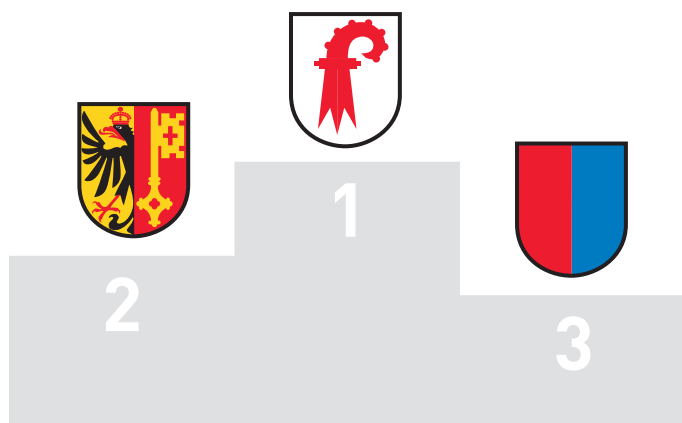




# Die zweite Gesuchsrunde an die Kantone

Im Februar 1995 schilderte Peter Anrig dem Präsidenten des Schweizer Tourismus-Verbands wieder einmal den Stand der Dinge. Um zusätzliche Kosten und Verzögerungen zu vermeiden, plädierte er gegenüber Franz Steinegger für einen Beitrag verschiedener Bundesämter in der Höhe von 300 000 bis 400 000 Franken und wollte von ihm wissen, wie er dieses Ansinnen einschätze. Diverse Kantone, schob Anrig nach, hätten nämlich eine Bundesbeteiligung verlangt, da es sich schliesslich um ein nationales Werk handle. Zudem müsse die Stiftungsgründung vorangetrieben werden, denn nur sie garantiere als Treuhänderin einen vertrauenswürdigen Umgang mit den Geldern. Steinegger bestärkte Anrig in seiner Strategie: Das Eisen schmieden, solange es heiss ist.

Anfang Juni 1995 gingen von neuem 26 Postsendungen weg. Das Projektteam legte den Kantonen ein überarbeitetes Budget vor. Neu veranschlagte es für die Planungsphase noch 1,2 Millionen Franken. Dank Einsparungen und Aufgaben, die in die Realisierungsphase verschoben wurden, fielen diese Kosten gegen vier Millionen Franken geringer aus, während die Realisierungsphase teurer wurde und neu 8,6 Millionen Franken umfasste; doch hier konnten die Kantone selbst steuern, wie sie ihre internen Aufwände für die Wegweisung verbuchten. Der Bund und Private übernahmen rund 40 Prozent an den Planungskosten. Eine Tabelle listete für jeden Kanton auf, wie gross die Einsparungen waren. Hinter dem neuen Budget steckte die strategische Überzeugung, dass nach einer erfolgten Planung die anfallenden Kosten bei der Umsetzung eher hingenommen würden.



# Die Stiftung Veloland Schweiz

Im Gegensatz zur ersten Gesuchsrunde stand nicht mehr die Frage im Raum, ob die Kantone das Projekt mittragen würden, sondern ob sie den Finanzierungsschlüssel akzeptierten. Nach und nach tröpfelten die Antworten ein: Eine Grossmehrheit der Kantone gab grünes Licht. Höchste Zeit, die Stiftung Veloland Schweiz zu gründen! George Ganz lobbyierte bei «seinen» Regierungsräten. Gleichzeitig feilte er an der Stiftungsurkunde und legte das Geschäftsreglement fest. Da er sich als Vertreter der Kantone und als Quästor in den Stiftungsrat wählen liess, garantierte er in seiner Funktion als Sekretär der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz einen sparsamen Umgang mit den anvertrauten Geldern.

Die 50 000 Franken Stiftungskapital, die zur Gründung einer Stiftung gesetzlich verlangt werden, steuerten die Gründerorganisationen Schweizer Tourismus-Verband, Touring Club Schweiz und der Schweizerische Landesverband für Sport bei. Als deren Bevollmächtigter unterzeichnete Ganz am 8. November 1995, um 9.35 Uhr, im Notariat Höngg-Zürich die Urkunde. Die erste Sitzung des Stiftungsrats fand kurz darauf am Sitz des Schweizer Tourismus-Verbands in Bern statt. Peter Anrig nahm de facto von Beginn weg die Funktion des Geschäftsführers wahr, auch wenn es diese Funktion auf dem Papier nicht gab. Verstärkung erhielt er in der Person von Andrea Ziemer, die als Mitarbeiterin des Verbands vorerst nebenbei, bald hauptamtlich das Sekretariat für das Veloland Schweiz führte. Als Präsident konnte Hugo Steinegger, Unternehmer und Direktor der Tour de Suisse, gewonnen werden. Er sei eine Grösse in der Veloszene gewesen, erklärt Markus Capirone die Wahl. Sie hätten gehofft, er würde zusätzliche Sponsoren gewinnen – leider vergeblich, wie er lachend konstatiert. Mit Yves Christen, dem Nationalrat und Stadtpräsidenten aus Vevey, besetzte der Stiftungsrat Mitte September 1996 dann auch sein Vizepräsidium.





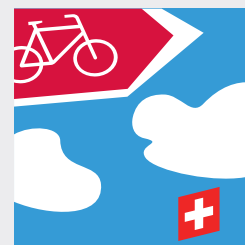


Gründungsversammlung der Stiftung Veloland Schweiz.

Der Stiftungsrat, von links: Peter Rüfenacht (Schweizerische Bundesbahnen), Marcel Mamié (Schweizerischer Radfahrer-Bund), Peter Anrig (Schweizer Tourismus-Verband), Hugo Steinegger (Präsident), Jürg Tschopp (Verkehrs-Club der Schweiz), George Ganz (Bau-, Planungs- und Um-

weltdirektoren-Konferenz), Toni Thüring (Touring Club Schweiz), Rolf Bruckert (Velobüro, nicht Mitglied), Luzia Meister (IG Velo), Monika Knöpfel (Schweiz Tourismus) und Jürg Stäuble (Schweizerischer Landesverband für Sport).

Vordere Doppelseite und unten: Entwurfsreihe zum Logo Veloland Schweiz von Beatrice Nünlist. Der Blick nach oben zum Velowegweiser vor blauem Wolkenhimmel steht für das unbeschwerte Velofahren.

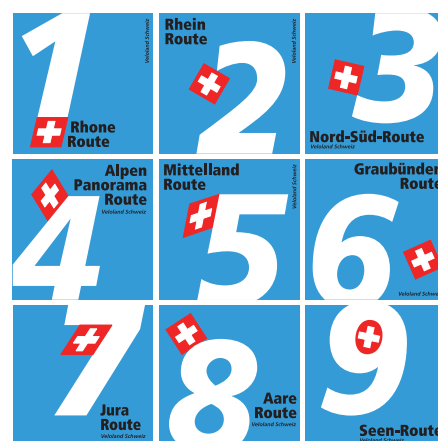


# Letzte Justierungen

An seiner ersten Sitzung vom 21. November 1995 erteilte der Stiftungsrat dem Projektteam den Auftrag, die Planung gemäss den vorliegenden Grundlagen fortzuführen. George Ganz drängte aus ordnungspolitischen Gründen auf Verträge, welche die Stiftung Veloland Schweiz mit dem Velobüro und dem Schweizer Tourismus-Verband abschliessen sollte. Auch hätte er Peter Anrig gerne zum offiziellen Geschäftsführer ernannt. Während die 1996 unterzeichneten Verträge die Verantwortlichkeiten regelten, blieb Anrigs Status informeller Natur. Er sass im Stiftungsrat als Vertreter der Tourismusorganisationen, arbeitete gleichzeitig an der Planung des touristischen Angebots für das Veloland Schweiz und leitete nebenbei mithilfe von Andrea Ziemer das Gesamtprojekt administrativ und finanziell.

Zu den Justierungen zählte 1996 der Eintritt des Geografen Martin Utiger ins Velobüro. Dieses benötigte angesichts der bevorstehenden Planungsphase Verstärkung. Man kannte sich seit längerem, weil Utiger im Mandat für die Signalisationskontrolle der Berner Radwanderwege verantwortlich war. Zudem nahmen er und seine Frau Gabrielle an Ausflügen mit unverschalten und verschalteten Liegevelos, sogenannten Human Powered Vehicles, teil. Im Velobüro war Utiger dafür besorgt, dass die Planungsprozesse reibungslos abliefen. Dabei kamen ihm seine Erfahrungen aus der Zeit im kantonalt bernischen Amt für Raumplanung zugute. Zu seinem Pflichtenheft im Velobüro gehörte auch der IT-Support. Anfänglich, erzählt er schmunzelnd, hätten sie einen einzigen Computer mit Internetanschluss gehabt. Einmal am Tag habe man das elektronische Postfach geleert und Mails beantwortet, wobei sie jeweils telefonisch nachgefragt hätten, ob die gesendete Nachricht auch angekommen sei.

Die Routenfelder zu den nationalen Routen, gestaltet von Beatrice Nünlist, nehmen das fröhliche Spiel mit dem Schweizerkreuz aus dem Logo von Veloland Schweiz auf.



Andrea Ziemer und Martin Utiger vervollständigen das Team.





# Schweizer Seen als durchschlagendes Argument

Im August 1996 liess Veloland Schweiz 10000 Exemplare einer zweiten Broschüre drucken. Intern sprach das Velobüro von der «Motivationsbroschüre». Sie reflektierte die Ergebnisse zweier Jahre intensiver Planung. Motiviert sollten die Partner in den Kantonen werden, insbesondere jene Personen, die für die Routen verantwortlich waren. In der Broschüre stellte das Velobüro die acht nationalen Routen vor, ebenso die erstmals veröffentlichten, hellblauen, mit Nummern, Wolken und Schweizerkreuz versehenen Routenfelder für die Kennzeichnung der Routen. Viel Platz wurde dem touristischen Angebot entlang der Velorouten eingeräumt. Eine Pressekonferenz Ende August rundete die Öffentlichkeitsarbeit ab, und die Planung erreichte ihre heisse Phase, nicht zuletzt, weil das Medienecho gross war und hohe Erwartungen schürte.

Kaum war die Broschüre gedruckt, zeichneten sich zwei Routenänderungen ab. Erstens wurde die Graubünden-Route auf Wunsch von Graubünden um einen Ast von Thusis nach Bellinzona erweitert. Zweitens kam eine neunte Route ins Spiel. Tourismusfachleute aus dem Berner

Oberland, dem Pays-d'Enhaut und Obwalden hatten moniert, ihre Region würde nicht genügend ins Routennetz einbezogen. Dieses Anliegen nahm das Velobüro auf und schlug eine Route entlang von Schweizer Seen vor; auch mit Blick auf den Kanton Zug. Bereits zweimal hatte dieser einen Beitrag an die Planungskosten abgelehnt. Doch dank der Seen-Route und dem Einbezug des Ägerisees zeigte er sich nun kooperativ. Am 12. November 1996 gab der Zuger Regierungsrat, als letzter Kanton, nach einem dritten Gesuch der Stiftung die beantragten Gelder frei.



# Harte Brocken

Auch Bern und Waadt, auf deren Gebiet je drei bedeutende Streckenabschnitte der nationalen Routen lagen, hielten die Stiftung auf Trab. Für das Veloland Schweiz waren die beiden Kantone unentbehrlich, umso mehr, als mit der nachträglichen Seen-Route je eine weitere Route hinzukam. Sie hätten immer wieder bei den zuständigen Behörden antraben müssen, bis sie ihr Einverständnis gegeben hätten, erinnert sich Peter Anrig.

Im Fall von Bern beherrschten zwei «Stolpersteine» die Verhandlungen, wie sich Peter Müller vom zuständigen kantonalen Amt für wirtschaftliche Entwicklung ausdrückte. Dank Oskar Balsigers Pioniertat besass der Kanton ja bereits ein ausgebautes Netz an Radwanderwegen. Dieses Netz durfte weder abgewertet noch konkurrenziert werden. Bern wollte es ins Veloland Schweiz einbetten, sei es, dass dessen Infotafeln auf das kantonale Angebot hinwiesen, sei es, dass die nationalen Routen entlang der Berner Strecken liefen, sei es, dass die nationale Signalisation die Berner Routennummerierung nicht tangierte. Diese Forderungen führten bei der Routenbereinigung zu Einwänden und Alternativvorschlägen, die das Velobüro meist berücksichtigte, da es der Fertigstellung seines Projekts höchste Priorität schenkte. Nicht minder kompliziert verlief bei den Bernern die Kostenabrechnung. Aufgaben, die ihrer Meinung nach nicht zur Planung gehörten, wollten sie nicht abgelten, hingegen sollten ihre Vorleistungen beim Aufbau des kantonalen Radwanderwegnetzes angerechnet werden. Die Stossrichtung war immer dieselbe: Reduktion des eigenen Kostenanteils.

Im Fall des Kantons Waadt, dem härtesten Brocken überhaupt laut der Einschätzung von Anrig, verweigerte der zuständige Regierungsrat Daniel Schmutz hartnäckig jede Zahlung an die Planungskosten, obschon die Waadt das Projekt grundsätzlich unterstützte und bei der Festlegung der Routen mitwirkte. Wer auch immer in der Stiftung einen Draht nach Lausanne hatte, bat ab Spätherst 1995 seine Kontakte, Einfluss zu nehmen. Nachdem Anrig im März 1996 ein weiteres Mal das persönliche Gespräch mit den zuständigen Fachleuten in der Waadtländer Verwaltung gesucht hatte, die bis auf die Finanzierung keine Einwände vorbrachten, folgte auf den einvernehmlichen Austausch auch auf das dritte Gesuch ein dezidiertes «Non». Doch die Stiftung liess nicht locker. Auch bei der Waadt dürfte das Hinzufügen der Seen-Route eine vermittelnde Rolle gespielt haben. Schliesslich kam das Projekt dem Anliegen aus dem Pays-d'Enhaut entgegen, da die neue Route 9 die Destination berücksichtigte. Hilfreich war auch die im September 1996 erfolgte Ernennung von Yves Christen zum Vizepräsidenten des Stiftungsrats. Als

«Syndic» von Vevey verfügte er in der Waadt über ein gutes Beziehungsnetz. In der Summe genügte irgendwann der durch Tourismus und Politik aufgebaute Druck. Am 31. Oktober willigte Kantonsingenieur Bernard Daucher im Namen der Regierung in die Zahlung von 50 000 Franken ein.





# Hindernisse im Feld

Eine ideale Veloroute ist flach, führt entlang eines Gewässers und ist frei von Motorfahrzeugen. Da das Velobüro auf das bestehende Strassen- und Wegnetz zurückgreifen musste und befahrene Strassen mied, stand es bei der Routenwahl vor einer breiten Palette an technischen, topografischen, rechtlichen und politischen Hindernissen. So zwangen etwa Naturschutzgebiete mit Fahrverbot zu Umwegen, Privatwege durften nicht genutzt werden, es gab keine Variante zu verkehrsreichen Strassen, oder der Dauerbrenner «Haftung bei Unfällen» stand im Weg. Ohne Pragmatismus ging es nicht, selbst wenn allerorten Optimierungswünsche bestehen blieben. Weit wichtiger war, der Öffentlichkeit 1998 ein vollständiges, in sich funktionierendes Velowegnetz zu übergeben.



# Sisyphos und die Signalisation

Bei der Signalisation verfügte das Velobüro über ein griffigeres Instrument zur Zügelung föderalistischer Sololäufe. Erst vor kurzem war die Velowegweisung von der Farbe Blau auf die Farbe Rot umgestellt und neu normiert worden. Auf dieser Basis stellte die Stiftung den Kantonen die 1996 veröffentlichte Wegleitung «Schweizer Radwanderwege. Die Wegweisung. Grundlagen und Vorschlag» zu. Erstellt hatte sie eine Expertengruppe auf Bundesebene unter der Leitung von Peter Friedli vom Bundesamt für Polizeiwesen. Darin Einsitz genommen hatte auch Markus Capirone. Auf schlanken 26 Seiten erklärte die Wegleitung den zuständigen kantonalen Stellen, wie die Routen fachgerecht und kostengünstig auszuschildern waren. Was technisch klingt, ist von praktischer Bedeutung: Ohne eine standardisierte und verständliche Signalisation ärgern sich verunsicherte Velofahrende zu Recht über eine schlechte Wegweisung. Eigenkreationen wie jene, die das Velobüro ursprünglich für die Solothurner Radwanderwege entwickelt hatte, wurden weiterhin nicht akzeptiert. Eine elegante Lösung wählte der Kanton Tessin. Er erteilte gleich dem Velobüro den Auftrag, die Wegweisung auf seinem Territorium zu planen, worauf der Kanton die Realisierung übernahm. Tutto in ordine.

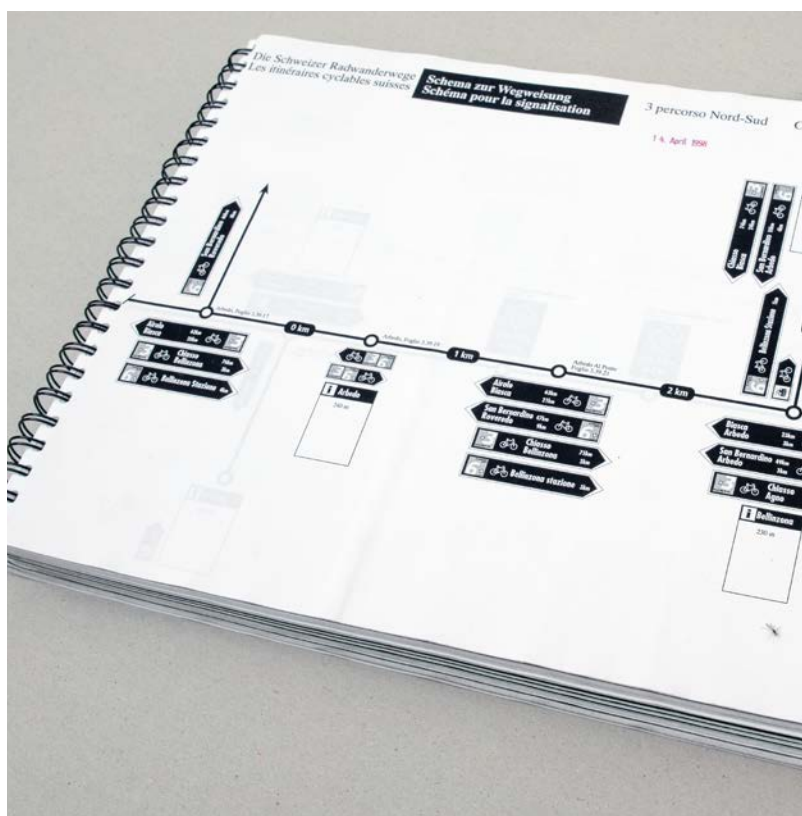
Um Kosten zu sparen, beteiligte sich eine Mehrheit der Kantone an einer Sammelbestellung für die Wegweisung bei der Signal AG in Büren an der Aare. Die Routenfelder wurden von der Stiftung finanziert und durch das Atelier für Siebdruck Lorenz Boegli in Zürich gedruckt.

Trotz aller Vorgaben war und ist die Wegweisung bis heute ein weites Feld. Immer wieder schleichen sich falsche Wegweiser und eine unsachgemässe Anwendung ein. Der Kampf dagegen erinnert an Sisyphos. Dem föderalistischen Hang zur eigenen Lösung ist fast nicht beizukommen.



Lorenz Boegli an der Siebdruckmaschine beim Drucken der langlebigen Routenfelder.

Als Basis für die Realisierung der neun nationalen Routen erarbeitete das Velobüro für alle Kantone ein Dossier. Es enthielt handgezeichnete Karten im Massstab 1:25 000 und ein Schema der primären Wegweisung mit Orts- und Kilometerangaben sowie den Standorten der zentral vom Velobüro produzierten Informationstafeln. Die Abbildung zeigt einen Abschnitt im Kanton Tessin mit handschriftlichen Ergänzungen von Martin Utiger.

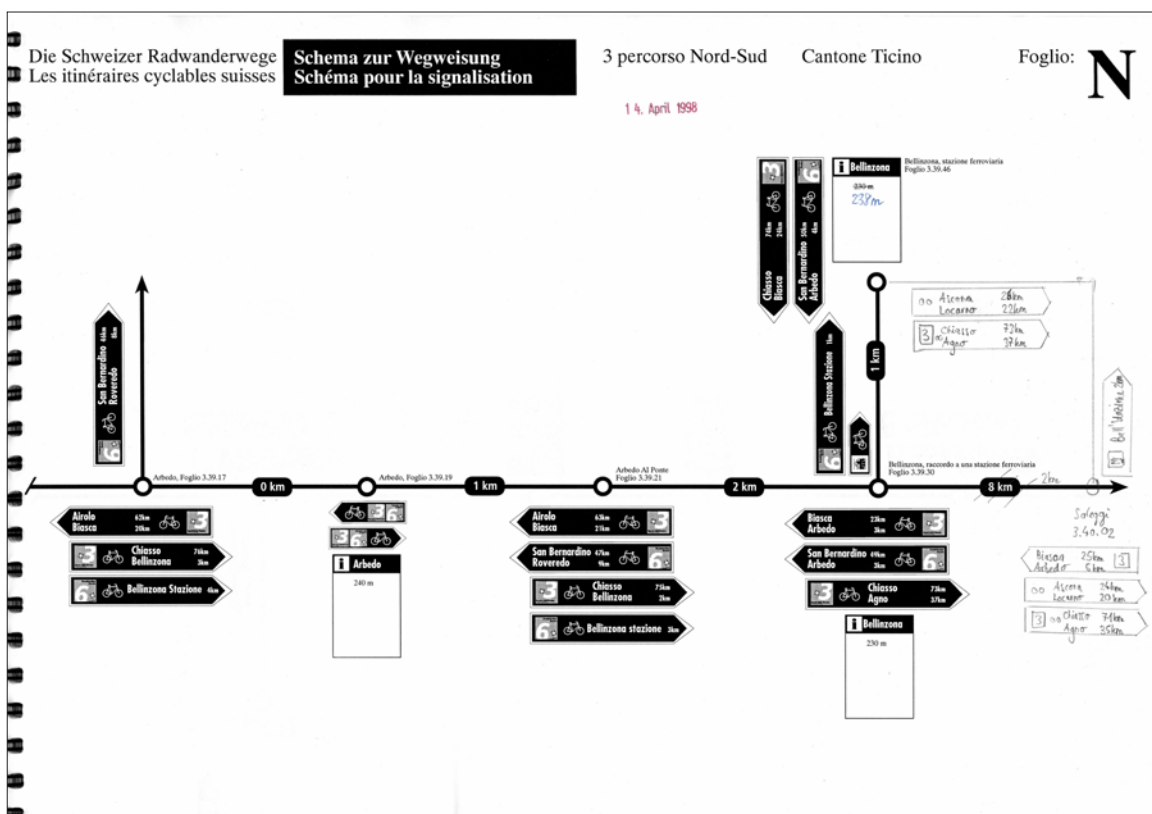
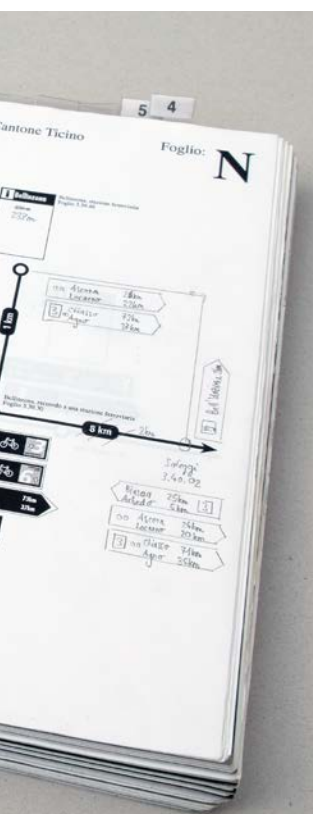
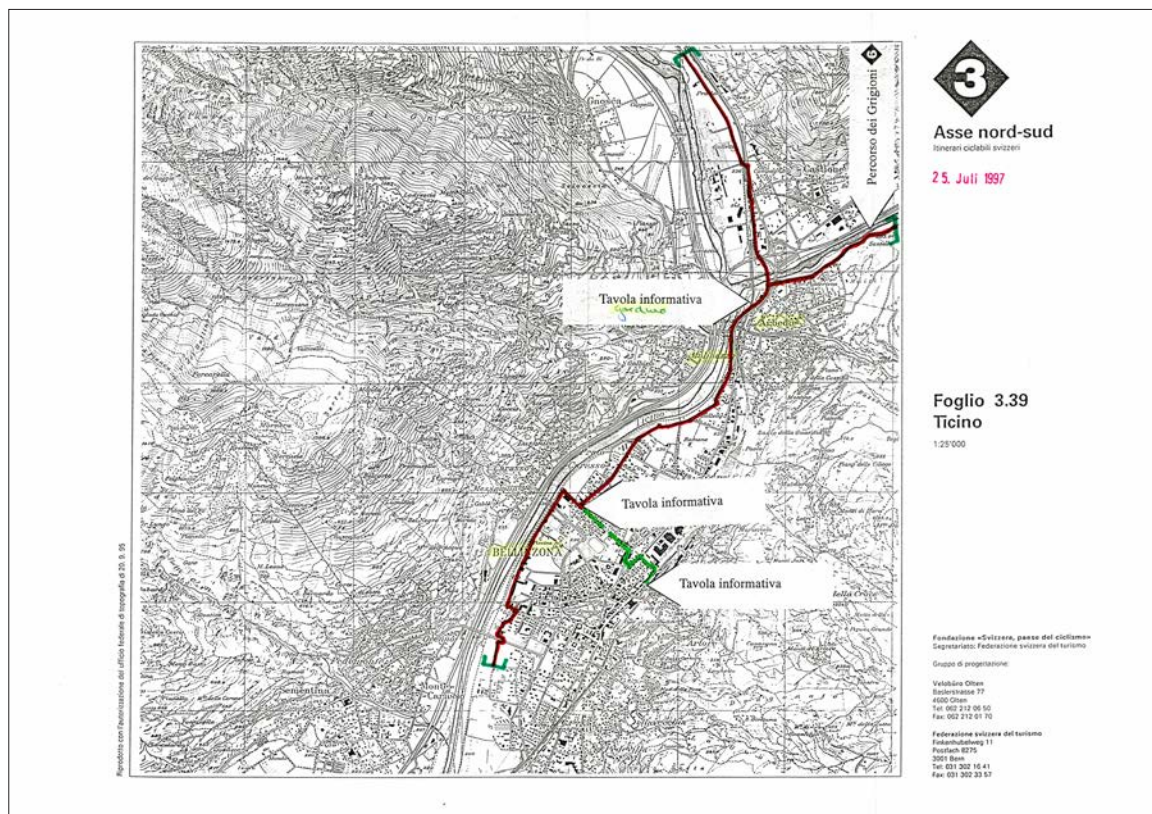






**Chiasso  
Bellinzona**

**75km  
2km**



# 26 Wundertüten

Ab Frühling 1997 begann die Phase der Realisierung. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden legten die zuständigen Stellen in den Kantonen für die auf den Karten festgelegten Routen die Standorte für die Wegweisung fest und holten die benötigten Einwilligungen ein. Nach der intensiven Zusammenarbeit während der Planungsphase hätten sie nun monatelang nichts mehr von den Kantonen gehört, erzählt Markus Capirone. Diese Ungewissheit trieb das Velobüro um. So entstand die Idee eines Newsletters, in dem jeder Kanton nach einem standardisierten Schema darlegen sollte, wie er bei der Realisierung vorgehe und wie weit diese im Herbst 1997 gediehen sei. Ziel sei es, hiess es im Schreiben an die Kantone, alle Partner der Stiftung Veloland Schweiz «über die gesamtschweizerisch sehr erfreulichen Fortschritte der umfangreichen und teilweise aufwendigen Arbeiten» zu informieren.

Da sich an der Aktion nur siebzehn Kantone beteiligten, dürfte der gegenseitige Ansporn eher klein gewesen sein, auch wenn die Newsletters immer an alle verschickt wurden. Ein Stück weit ähnelte das Treiben der Kantone bis zum Tag der Eröffnung einer Wundertüte.







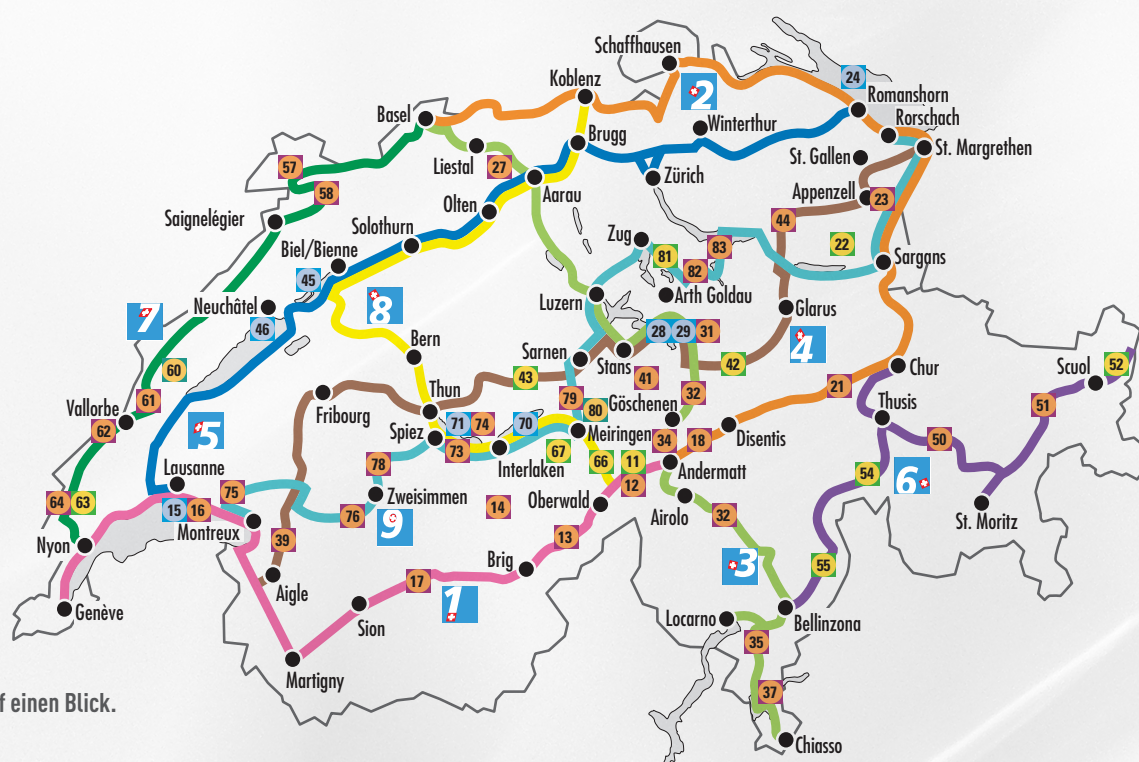




# Ein Traumpaar

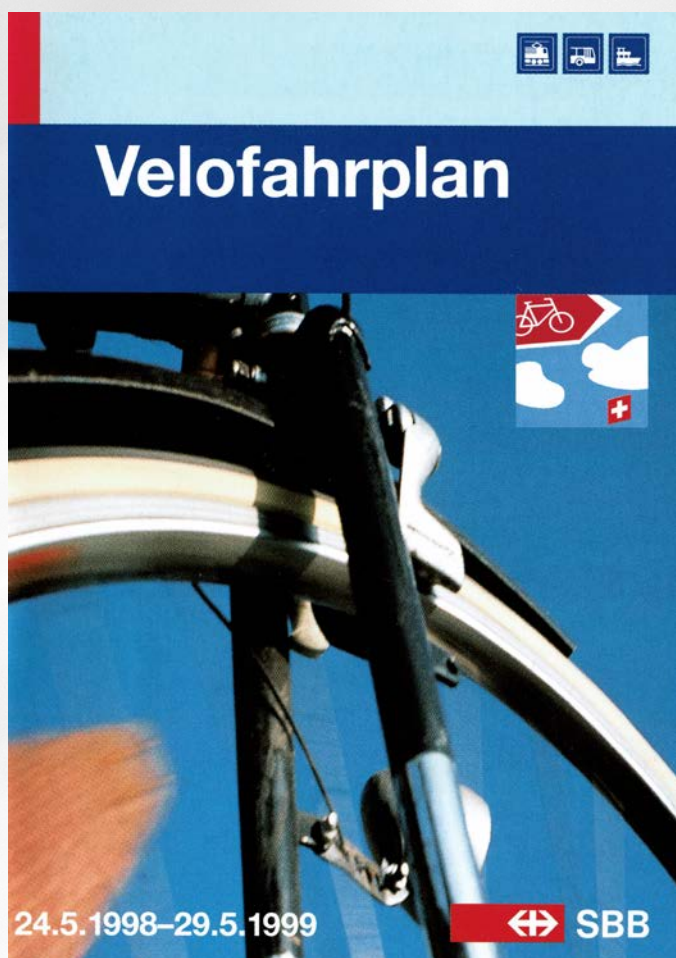
Ein besonderes Augenmerk galt dem öffentlichen Verkehr. Aus Umweltschutzgründen sollten die Voreisenden für ihre An- und Rückreise, wann immer möglich, den Zug und/oder das Postauto benutzen. Wem eine Steigung zu ruppig oder eine Strecke, wie etwa die Axenstrasse, zu gefährlich war, sollte auf die öffentlichen Transportmöglichkeiten ausweichen können. Diese nummerierten Angebote wurden von den Schweizer Bundesbahnen im speziell dafür vom Velobüro konzipierten Velofahrplan, aber auch in den Routenführern von Veloland Schweiz publiziert. Dafür waren unzählige Gespräche und Verhandlungen mit den beteiligten Anbietern notwendig.

Damals gab es nur das Kursbuch, ein dickes Buch mit Fahrplänen. Da der «Velofahrplan» die im Routenführer verwendeten Nummern für die einzelnen Transportstellen übernahm, blieb den Reisenden das mühsame Blättern im Kursbuch erspart, ebenso der Transport des schweren Wälzers.



Alle Transportstrecken auf einen Blick.





1999 wurde der Velofahrplan zur umfassenden Informationsbroschüre «Velo und Bahn» ausgebaut. Die Transportstrecken von Veloland Schweiz blieben weiterhin das Herzstück. Die Broschüre erschien einige Jahre in dieser Form. Sie wurde später durch die Informationen zum Fahrplan auf der Website von Veloland Schweiz abgelöst.

Der erste Velofahrplan von 1998, dem Eröffnungsjahr von Veloland Schweiz, mit allen Fahrplänen zu den nummerierten Transportempfehlungen. Das Pocket-Heftchen lag an den Bahnhöfen in Schüttkörben auf.



# In besten Händen

Spätestens nach der Festlegung der Routenführung – je nach Kanton Ende 1996 oder Anfang 1997 – bekam Martin Gutbub alle Hände voll zu tun. Der Geograf war soeben in die Geschäftsstelle von Veloland Schweiz eingetreten. Jetzt, wo die Streckenführung klar war, durfte er sich gleich auf die Suche nach Beherbergungs- und Restaurationsbetrieben entlang der Strecken machen. Vorgängig hatte der Schweizer Tourismus-Verband Qualitätsstandards festgelegt. Die Partnerbetriebe des Velolands Schweiz sollten ihre Gäste nicht nur willkommen heissen, sondern auch deren spezifische Bedürfnisse abdecken. Bei der Akquisition war Gutbub erfolgreich: Rund 750 Partnerbetriebe machten mit. Die Palette reichte vom Hotel bis zum Campingplatz, von der Jugendherberge bis zum Schlafen im Stroh. Als Erkennungszeichen für diese Betriebe dienten ein Gütesiegel und eine Velolandfahne.

Die touristischen Dienstleistungen entlang der Routen deckten alle Eventualitäten ab, auch die unerfreulichen: Wer eine Panne hatte, konnte sich im Routenführer schlau machen, wo wer zu Hilfe eilen würde. Adressen von Velowerkstätten leisteten Gewähr, dass die Reise zügig weitergehen würde. Wer ein Fahrrad mieten wollte, erhielt ebenfalls die benötigten Angaben, selbst Langzeit-Autoparkplätze wurden verzeichnet, falls hier eine Reise beginnen oder enden sollte.

Das Verzeichnis der Partnerbetriebe konnte bei der Stiftung Veloland Schweiz bezogen werden. Die von Martin Gutbub erstellte Akquisitionsliste programmierte Martin Utiger zur Druckvorlage für das «Verzeichnis der Partnerbetriebe» um.



Nord-Süd-Route 3			
<b>Basel 4600</b> <b>Hotel Basilik</b> *** Klingentstrasse 1 ☎ 061 686 96 66 info@hotel-basilik.ch www.hotel-basilik.ch Ruh 96-175 Fr. — Parkhaus, 111 Betten Restaurant mit Gartenrestaurant, Garage für Radfahrer gratis	<b>Basel 4601</b> <b>Swiss Budget Gasthof Rebstock</b> Hauptstrasse 23 ☎ 061 871 22 37 info@swiss-budget.ch www.swiss-budget.ch Ruh 14-58-60 Fr. ☎ 10	<b>Basel 4604</b> <b>Bungalow &amp; Zimmer Altmann</b> **** Rindstrasse 5 ☎ 062 298 30 55 Ruh 20-35-45 Fr. — <b>Niedergösgen 5013</b> <b>Restaurant Schmiedstube</b> Oberstrasse 1 ☎ 062 849 11 29 Ruh 7-45-40 Fr. ☎ 10 <b>Schönenwerd 5012</b> <b>Hotel im Winkel</b> Schönenwerd 1 ☎ 062 849 12 68 Ruh 27-60 Fr. — <b>Volter Hotel Storch</b> Q*** Oberstrasse 16 ☎ 062 858 47 47 info@hotelstorch.ch www.hotelstorch.ch Ruh 50-87-112 Fr. —	<b>Basel am See 5112</b> <b>Jugendherberge Beinwil am See</b> Seestrasse 71 ☎ 062 771 18 83 beinwil@youthhotel.ch www.youthhotel.ch/beinwil Ruh 28-26 Fr. ☎ 12 <b>Säutigen 6210</b> <b>Camping Sursee</b> Säutigen 10 ☎ 061 921 10 48 Ruh 25-55-65 Fr. — <b>Hotel Hirschen</b> Oberriste 10 ☎ 061 921 10 48 hirschen.sursee@bluewin.ch www.hirschen.sursee.ch Ruh 25-55-65 Fr. —
<b>Hotel Merian / Fischrestaurant 'Cafe Spitz' Q****</b> Rheingasse 2 ☎ 061 685 11 11 kontakt@merian-hotel.ch www.merian-hotel.ch Ruh 12-140-185 Fr. — <b>Jugendherberge Basel</b> St. Alban-Kirche 10 ☎ 061 272 05 72 basel@youthhotel.ch www.youthhotel.ch/basel Ruh 196-80 Fr. —	<b>Kienberg 4468</b> <b>Bitterli Bauhof</b> Sulzbühlstrasse 90 ☎ 062 844 10 38 Ruh 20-21-25-24 Fr. — <b>Radler-Stopp auf Solands</b> <b>Ferien-Bauernhof</b> Schulstrasse 15 ☎ 062 268 16 79 Ruh 10-21-20-40 Fr. —	<b>Aarau 5001</b> <b>Aarauhof Q****</b> Bühnenstrasse 16 ☎ 062 837 83 00 arauhof@bluewin.ch www.aarauhof.ch Ruh 122-70-99 Fr. — <b>Hotel Goldgäse Oepfl</b> Kornmattenstrasse 24 ☎ 062 832 21 21 Ruh 35-84 Fr. —	<b>Schaffhausen 6022</b> <b>Schlaf im Stroh Familie Egli</b> Stadelstrasse 10 ☎ 061 860 42 50 egli@schlafimstroh.ch www.schlafimstroh.ch Ruh 20-20-25 Fr. ☎ 11-4 Fr. — <b>Camping TCS 'Seeland' ****</b> Campingplatz 15 ☎ 061 860 42 50 Camping.tcs@bluewin.ch www.campingtcs.ch Ruh 20-10-14-16 ☎ 10-3
<b>Pratteln 4133</b> <b>Hotel Engel</b> ** Hauptstrasse 46 ☎ 061 826 40 00 engel@pratteln-hotel.ch Ruh 24-80-90 Fr. ☎ 10-3	<b>Schaffhausen 6022</b> <b>Schlaf im Stroh/Privatzimmer/Camping Fam. Käser</b> Gartenstrasse 1 ☎ 062 268 11 34 schlafimstroh@bluewin.ch www.schlafimstroh.ch Ruh 30-24-11-26 Fr. — <b>Trüben 6234</b> <b>Flugplatz-Restaurant</b> Gartenstrasse 1 ☎ 061 826 40 00 Ruh 17-75 Fr. ☎ 10	<b>Trüben 6234</b> <b>Flugplatz-Restaurant</b> Gartenstrasse 1 ☎ 061 826 40 00 Ruh 17-75 Fr. ☎ 10	<b>Gasthaus Krone</b> Stadelstrasse 10 ☎ 061 860 42 50 gasthaus@bluewin.ch www.gasthauskrone.ch Ruh 20-20-25 Fr. ☎ 11-4 Fr. — <b>Der ideale, heimelige</b> Landgasthof, eine aus hartem Holz gebaute, gemütliche Wohnung



Martin Gutbub stösst zu Veloland Schweiz.





# Ein «Salto mortale» als Glücksfall

Auch wenn das Veloland Schweiz vornehmlich mit Kantons- und Bundesgeldern finanziert wurde, sah das Budget vor, dass sich auch Sponsoren an den Kosten und am Unterhalt beteiligen würden. Die Suche nach Geldgebern, die Veloland Schweiz als Werbeplattform nutzen wollten, erwies sich aber als steiniger Weg. Letztlich gewann die Stiftung nur zwei «Co-Sponsoren», nämlich die Effems AG und die Rivella AG. Der eine bewarb unter dem Markennamen Balisto Getreideriegel, der andere das als nationales Getränk bekannte, mit Milchsäure versetzte Süssgetränk Rivella. Beide Firmen schlossen mit der Stiftung Verträge über das Jahr 1998 hinaus ab.

Den Verhandlungen mit einem möglichen Hauptsponsor kam daher grosse Bedeutung zu. 1997 zeigte ein Schweizer Grossunternehmen ernsthaftes Interesse an einem Engagement. Die schwierigen Verhandlungen zogen sich lange hin, bis im November endlich ein Vertrag zur Unterschrift bereitlag. Doch dann zog sich die Firma überraschend zurück, obschon sie schriftlich zugesichert hatte, das Generalsponsoring zu übernehmen. Im Wissen um den drohenden Reputationsschaden und die eingegangenen Verpflichtungen suchte sie das Gespräch mit der Stiftung. Sie anerkannte, nach Ersatz zu suchen, und stellte eine finanzielle Kompensation in Aussicht. Es war George Ganz, der rechtlich für die Stiftung eintrat. Schliesslich einigten sich die beiden Parteien auf eine Kompensationszahlung in der Höhe von gut einer Million Franken unter Anrechnung allfälliger Leistungen von Ersatzsponsoren. Letztere wurden jedoch nie gefunden.

Was der Verlust der versprochenen Sponsorengelder für Veloland Schweiz bedeutet hätte, veranschaulichte Peter Anrig damals in einem vertraulichen Bericht zuhanden der Stiftung. Ohne die Gelder wäre die Stiftung nach der Eröffnung im Mai 1998 zahlungsunfähig geworden. Zudem deckten die Gelder rund 25 Prozent des Budgets der Jahre 1999 und 2000. Am Ende erwies sich der «Salto mortale» der Firma als Glücksfall: Es floss viel Geld in die Kasse – ohne Gegenleistung. Warum sich das Unternehmen zurückgezogen hat, kann Anrig im Gespräch nicht sagen. Das Ganze bleibe ihm noch heute ein Rätsel.

Das Gütesiegel mit der ersten Jahresmarke.



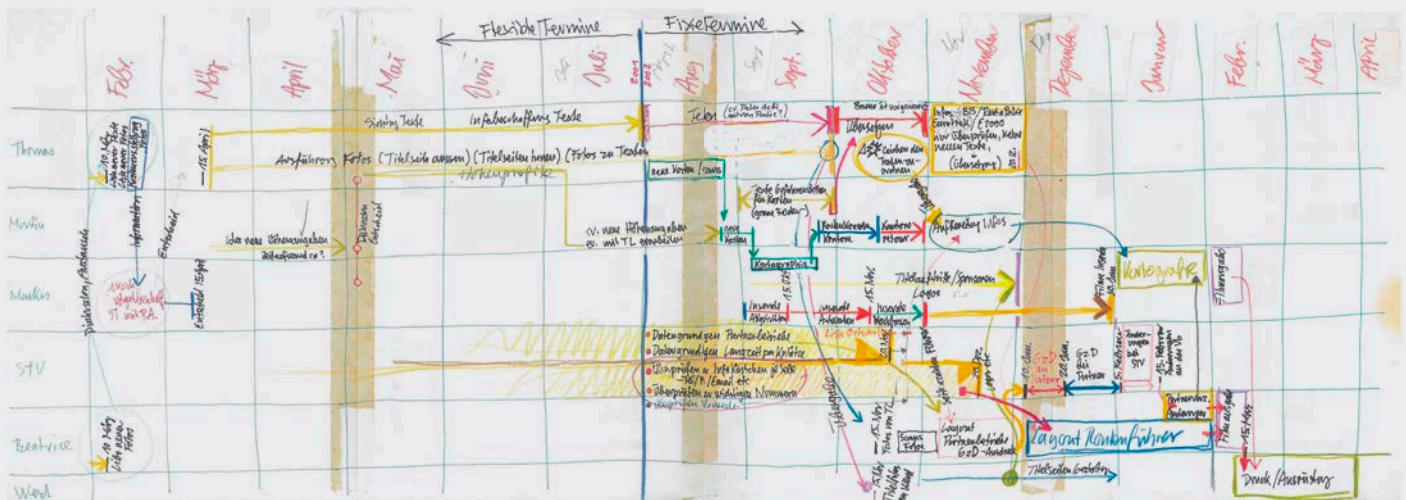
# Wahre Longseller

Es war Zeit, einen potenten Verlag für die geplanten Routenführer zu suchen, der in der Lage war, die Führer zu realisieren, zu finanzieren und den schweizweiten Vertrieb zu garantieren. Da das Velobüro Wert auf Qualität legte, beharrte es gegenüber den potenziellen Verlegern auf der Verwendung der kostspieligen, aber genauen topografischen Karten des Bundesamts für Landestopografie im Massstab 1:100 000. Am Ende machte der Werd Verlag das Rennen. In dessen Auftrag realisierte das Velobüro drei druckfertige Routenführer – mit je drei Routen pro Band – im sogenannten Sprachwechsel. Letzteres bedeutete, dass für die deutsche und die französische Fassung, um Druckkosten zu sparen, dieselben Farbdruckplatten verwendet wurden. Zudem übertrug das Velobüro mithilfe eines Zeichnungsprogramms in nächtelanger Feinarbeit die neun nationalen Routen auf die Karten der Landestopografie.

Die als Ringbuch konzipierten Führer erwiesen sich als Verkaufsschlager. Es dauerte gerade mal einen Monat, da musste die erste deutsche Auflage nachgedruckt werden. Rund 130 000 deutsch- und 15 000 französischsprachige Exemplare gingen in vier Auflagen bis 2002 über die Ladentische.

Ursprünglich sollten Touristiker die «Sehens- und Genusswürdigkeiten» ihrer Region beschreiben. Doch als die ersten Texte im Velobüro eintrafen, schrillten dort die Alarmglocken. Sie seien unbrauchbar gewesen, schüttelt Thomas Ledergerber noch heute den Kopf. So habe der Zuständige für den Kanton Aargau, daran erinnere er sich gut, bei Schöffland hervorgehoben, das Dorf besitze noch viel Bauland für Einfamilienhäuser. In der Not sprang Ledergerber ein, recherchierte und verfasste die Texte zu den Routen und Sehenswürdigkeiten zumeist selbst. Entstanden sind Beschreibungen von Landschaften und lokalen Eigentümlichkeiten, die von einem politisch engagierten und künstlerischen Blick auf die Umwelt zeugen.

Markus Capirone erstellte für das Velobüro den Terminplan für die Erarbeitung der Routenführer.







Gestaltung und Layout der drei Bände von Beatrice Nünlist (ausgenommen Umschlag).



## Nord-Süd-Route 3



Beispiel eines von Markus Capirone und Beatrice Nünlist entwickelten Höhenprofils auf dem ausklappbaren Umschlag der Routenführer. Es zeigt

die Länge der Route, die Abzweigungen auf andere Velolandrouten, die nummerierten Transportstrecken und die Aufteilung der Kartenblätter.

# Freude herrscht!

Mit dem Voranschreiten der Arbeiten wurde 1997 die Eröffnungsfeier des Velolands Schweiz allmählich zum Thema. Den Anlass finanzierte zu grossen Teilen Schweiz Tourismus, weshalb die Marketingorganisation ihn auch organisierte. Von einer Mitarbeit hätten sie sich rasch zurückgezogen, erinnert sich Markus Capirone, weil die Vorstellungen darüber weit voneinander abgewichen und sie mit anderen Aufgaben ausgelastet gewesen seien. Die offizielle Eröffnung für Medien, Prominenz und Publikum sollte am 30. Mai 1998 vor einem fotogenen Schlussbild auf dem Bundesplatz stattfinden. Als Rahmenprogramm war eine «Parade» für alle, sprich eine Velotour rund um die Stadt Bern, und eine Pastaparty auf der Allmend vorgesehen. Erwartet wurden 5000 bis 10 000 Gäste.

Die Vorbereitungen waren fast abgeschlossen, als Bundesrat Ogi für Hektik sorgte. Nachdem er mündlich zugesagt hatte, als Pate des Velolands Schweiz den symbolischen Akt der Eröffnung zu übernehmen, sagte er plötzlich ab. Auf die Schnelle liess sich kein anderer Bundesrat finden, trotz eiligst verfasster Briefe. Was machen? Peter Anrig mobilisierte Franz Steinegger und wandte sich noch einmal an die persönliche Mitarbeiterin von Ogi, denn ohne Bundesrat hätte die Veranstaltung erheblich an medialer Aufmerksamkeit eingebüsst. Zwei Tage vor der Feier traf die erlösende Nachricht ein: Ogi würde nun doch auftreten. Am nächsten Tag versorgte Anrig die persönliche Mitarbeiterin mit Stichworten für die Rede, die der beliebte Bundesrat einen Tag später, einem Samstagnachmittag, bei schönem Wetter vor Tausenden von Gästen hielt. Rhetorisch abgeklärt, schloss er auf dem Bundesplatz mit seinen geflügelten Worten: «Freude herrscht!»

Das Medienecho war gross. Es reichte von der nüchternen Berichterstattung bis hin zur euphorischen Reportage. Fernsehen, Radio und Presse waren sich einig: Hier handelte es sich um eine Pionierleistung. Trotz Föderalismus sei das Veloland Schweiz in kurzer Zeit und unbürokratisch realisiert worden, zitierten etliche Blätter den Berner Stadtpräsidenten Klaus Baumgartner. Journalisten und Journalistinnen probierten die Routen aus und verfassten stimmungsvolle Berichte. Andere Zeitungen präsentierten lieber Fakten: neun Routen, 3300 Kilometer Wegstrecke, davon ungefähr 400 Kilometer nicht geteerte Abschnitte, rund 10 000 Wegweiser, 250 Infotafeln, 750 Partnerbetriebe und über 100 ausgewiesene Problemstellen, die das Velobüro in den nächsten Jahren mit den Kantonen beheben wollte. Die Veloorganisationen freuten sich, dass die Schweizerischen Bundesbahnen mit dem Veloland Schweiz kooperierten und das Velo im Zug nicht mehr als Störfaktor betrachteten, sondern mit dem neuen Velopass gar für dessen Transport warben.

Und das Publikum? Anstelle der erwarteten 5000 bis 10 000 Gäste besuchten nur gut 4000 die Eröffnungsfeier. Keine Frage, die Bewährung des Velolands Schweiz stand noch bevor: Würden die Routen in Beschlag genommen?





Das Veloland-Schweiz-Team, bestehend aus dem Velobüro und der Geschäftsstelle des Schweizer Tourismus-Verbands, von links nach rechts: Martin Utiger, Rolf Bruckert, Martin Gutbub, Thomas Ledergerber, Andrea Ziemer, Beatrice Nünlist, Markus Capirone und Peter Anrig.

Impressionen von der Eröffnungsfeier des Velolands Schweiz mit gut 4000 Gästen, darunter der damalige Bundesrat Adolf Ogi, einmal mit dem Velorennfahrer Urs Freuler (oben), einmal mit dem Präsidenten der Stiftung Veloland Schweiz Hugo Steinegger (unten).



# Von der Erde zur Sonne

Nach der Eröffnung trafen rund 270 Briefe oder Karten bei der Stiftung Veloland Schweiz ein. Es waren anerkennende, ja begeisterte Zuschriften. Vor allem die Rhein- und die Seen-Route gefielen. Der Verkauf von mehr als 50 000 Routenführern innerhalb von vier Monaten wies ebenfalls auf eine hohe Nachfrage hin. Doch wie viele Personen nutzten die Routen wirklich? Zur Beantwortung dieser Frage veranlasste die Stiftung 1998 eine Zählung an sechzehn Standorten auf den neun nationalen Routen, und zwar je an einem Sonn- und an einem Werktag.

Die Auswertung der Zählungen übernahm A.J. Richardson vom Urban Transport Institute in Melbourne, Australien. Nach seiner Modellrechnung nutzten 1998 drei Millionen Tages- und 120 000 Mehrtagesreisende das Routennetz. Zusammen legten sie eine Wegstrecke von 150 Millionen Kilometern zurück, eine Distanz, die jener von der Erde zur Sonne entsprach. Sie generierten 340 000 Übernachtungen, wobei das Hotel mit 150 000 Buchungen am beliebtesten war. Wer mehr als einen Tag radwanderte, setzte im Schnitt 150 Franken um, wer am selben Tag wieder nach Hause fuhr, 20 Franken. Insgesamt errechnete Richardson einen Umsatz von 110 Millionen Franken für das Jahr 1998. Laut einer Berechnung im Rahmen des Programms «Energie 2000», welches das Projekt finanziell unterstützt hatte, hätte man für die 150 Millionen Kilometer umgerechnet sechs Millionen Liter Benzin benötigt. Diese Zahl bestätigte eine alte Schätzung des Velobüros, wonach rund 0,05 bis 0,1 Prozent des jährlichen Benzinverbrauchs eingespart wurden.

Summa summarum, bilanzierte die Stiftung in ihrem Newsletter stolz, legte das Veloland Schweiz einen ausgezeichneten Start hin. Es brachte einen respektablen Return on Investment und sorgte für jede Menge zufriedener Kundinnen und Kunden: «Veloland Schweiz works!»

Standorte der 16 Zählstellen 1998.







Befragungen an den Zählstellen Büren an der Aare (oben) und Frenkendorf (unten).



# Lust auf mehr

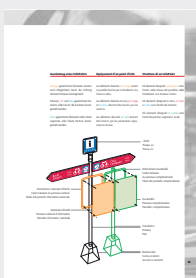
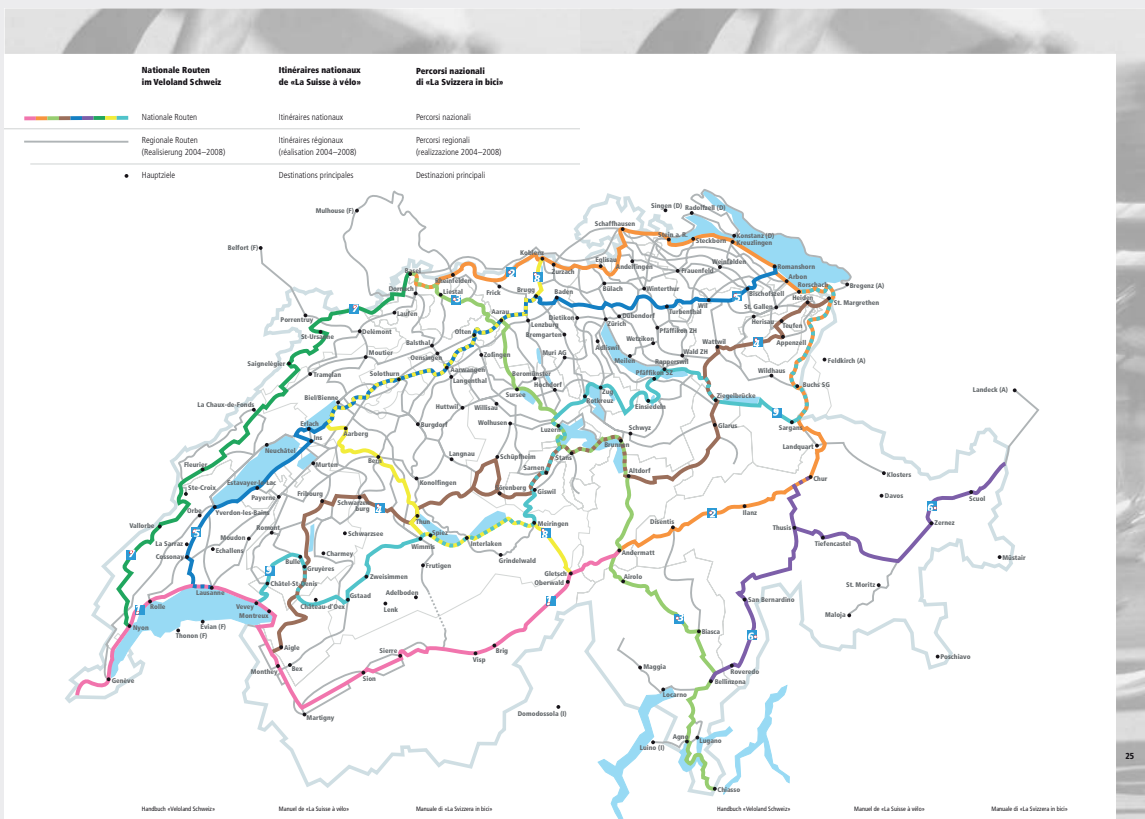
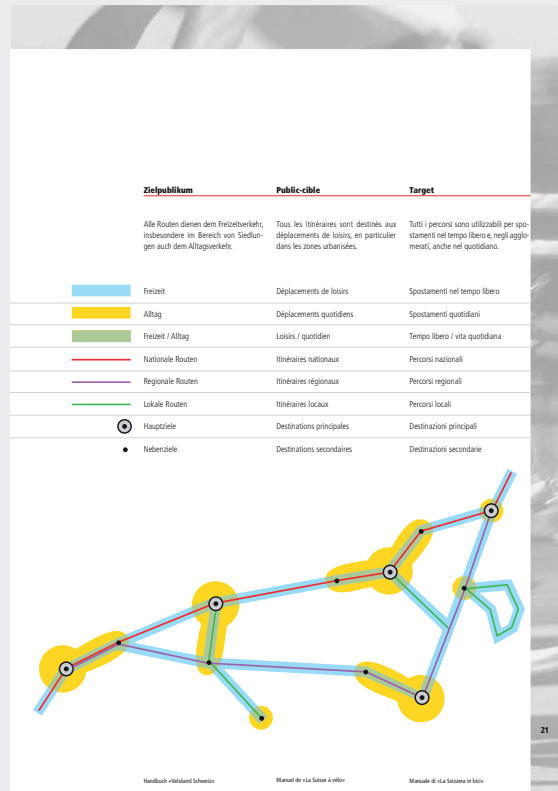
Ein Aktionsprogramm für die Jahre 1999–2002 umriss die zukünftigen Schwerpunkte für das Veloland Schweiz. Nichts weniger als ein qualitativer und quantitativer Ausbau stand an. Qualitativ bedeutete, dass mehr Sicherheit erreicht werden sollte, indem Schwachstellen im Routenetz saniert, Gefahrenstellen behoben, unbefriedigende Streckenführungen korrigiert und mangelhafte Strassenbeläge ersetzt wurden. Ohne eine regelmässige Routenkontrolle und ein Gefahrenkataster, das die Beratungsstelle für Unfallverhütung prüfen und dann den Kantonen als Handlungsanleitung dienen würde, ging es nicht.

Quantitativ bedeutete hingegen, dass kantonale Routen und neue regionale Strecken mittels einer einheitlichen Signalisation ins bestehende Velolandnetz eingebunden werden sollten. Zudem suchte das Velobüro den Anschluss der nationalen Routen an die europäischen Fernradwege. Und auch für die Mountainbiker sollten neue Angebote geschaffen werden.



1999 programmierten zwei Informatikstudenten die erste Website von Veloland Schweiz (oben). 2001 gestaltete und programmierte Beatrice Nünlist die neue Website (Mitte). Bei ihrer zweiten Version 2003 wurde erstmals eine interaktive Webkarte von Intermaps integriert (unten).





Praktisch alle Fragen zum Thema Veloland Schweiz wurden im Handbuch von Veloland Schweiz beantwortet.

# Designpreis 1999 für einen Service mit hohem Gebrauchswert

Mitten in den Überlegungen zum Ausbau und zur Qualitätssicherung des Velolands Schweiz erhielt die Stiftung Veloland Schweiz 1999 in der Kategorie Service den Design Preis Schweiz. Sie machte unter zwölf Bewerbungen das Rennen. Der Auszeichnung vorausgegangen war das Einreichen eines umfassenden Dossiers, das sämtliche Aspekte des Velolands Schweiz dokumentierte. Ein Ordner voll Material. Der Aufwand lohnte sich. Sogar ein Preisgeld durfte Peter Anrig als Geschäftsführer der Stiftung an der Feier in Solothurn entgegennehmen.

Veloland Schweiz sei exemplarisch für kluges Design, begründete die Jury ihren Entscheid. Denn ohne Gestaltung gäbe es Veloland Schweiz in unseren Köpfen nicht. Wir könnten Veloland Schweiz nicht erkennen, wir könnten

uns nicht erinnern, und wir könnten es schon gar nicht nutzen. Das Corporate Design überzeugte das vierköpfige Gremium um Birgit Mager, Professorin für Design an der Fachhochschule Köln. Es war eine Anerkennung für den künstlerischen Anspruch des Velobüros, dem Beatrice Nünlist Form und Farbe verliehen hatte.





# Eine beliebte Marke

Mit Blick auf das fünfjährige Bestehen des Velolands bewarb sich die Stiftung Veloland Schweiz bei der Post um eine Sondermarke. Zwar erhielt sie 2001 eine Absage, gleichzeitig aber auch das Versprechen, dass ihr Gesuch später nochmals geprüft werde. Zwei Jahre später war es so weit: Die Post plante zwei Sondermarken für A-Post, was damals einem Franken entsprach. Am Wettbewerb mitmachen oder in der Jury Einsitz nehmen? Diese Frage stellte sich dem Velobüro. Sie entschied sich für die Begutachtung kommender Entwürfe. Beatrice Nünlist übernahm die Aufgabe.

Unter vier Eingaben machte schliesslich Thomas Dätwyler Entwurf das Rennen. Er stellte die Dienstleistungen und das Erscheinungsbild von Veloland Schweiz auf eine Art und Weise dar, die Lust auf Velofahren machte. Damit traf er genau den Nerv. Die Philatelisten in der Jury hätten mit der Lupe nach Details gesucht, erinnert sich Nünlist. Sofort hätten sie erkannt, dass der jeweilige Kartenausschnitt mit dem Wegweiser auf der Marke korrespondierte. Die Marke erschien 2004 und wurde gemäss der Post gut verkauft.



# Das liebe Geld

An Ideen herrschte kein Mangel, hingegen war Geld knapp. Zwar verfügte die Stiftung dank Sponsoren- und Mitgliederbeiträgen über gewisse finanzielle Mittel. Allerdings liess sich damit der Ausbau nicht finanzieren. Auch neue Projekte halfen nicht weiter, da diese das Veloland Schweiz überhaupt nicht oder wenn, dann nur sehr bedingt quer subventionierten. Dies galt vor allem für den Unterhalt der Veloinfrastruktur. Da der Bund über keine Verfassungsgrundlage für die Finanzierung des Veloverkehrs verfügte, blieben die Kantone die wichtigsten Geldgeber. Daher versuchte die Stiftung, mit ihnen wenigstens Leistungsverträge für Unterhaltsarbeiten abzuschliessen. Ein schwieriges Unterfangen. Zwar war eine Mehrheit der Kantone bereit, für gewisse Leistungen aufzukommen, mit oder im Einzelfall auch ohne Vertrag. Eine Handvoll Kantone lehnte aber jeden Beitrag kategorisch ab.


Nach den Berechnungen des Velobüros war der Finanzbedarf hoch: Bauliche Anpassungen der Routen führten zu geschätzten jährlichen Kosten zwischen 60 und 120 Millionen Franken. Einen Lösungsansatz für die Finanzierung sah es in der Gründung eines Fonds, verwaltet von der Stiftung Veloland Schweiz. Neben den Beiträgen der Kantone, betroffener Gemeinden und einzelner Bundesämter fliessen, so der Vorschlag, die Erträge eines Mineralölsteuerzuschlags in den Fonds. Rechtfertigen liess sich der Anteil an den Steuereinnahmen mit dem Argument, dass das Veloland Schweiz zur Entlastung der Kantonsstrassen beitrug. Der Vorschlag schaffte es bis in den Entwurf «Leitbild Langsamverkehr», den das zuständige Bundesamt für Strassen im Auftrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation 2002 veröffentlichte. Gemäss diesem Strategiepapier war der Bund willens, in die Infrastruktur des Langsamverkehrs zu investieren. Für Optimierungen und Sanierungen von Gefahrenstellen sah das Leitbild knapp 40 Millionen Franken vor. Weder der Fonds noch der Zuschlag wurden je umgesetzt.

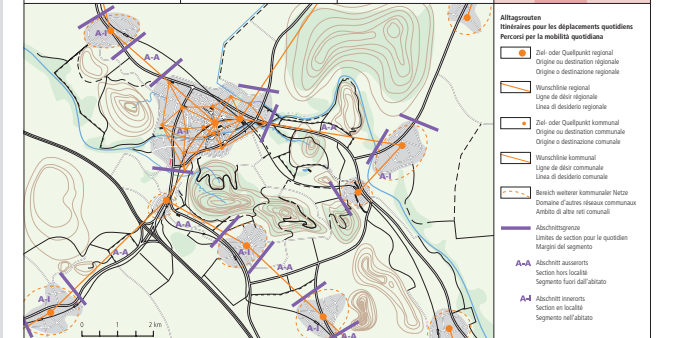
Viel versprach sich das Velobüro auch vom Velo-Bonus. Der Grundgedanke dahinter war einfach und einleuchtend: Wer profitiert, soll zahlen. Beim Kauf der jährlichen Velovignette, dem Nachweis der obligatorischen Haftpflichtversicherung also, würden zusätzlich fünf bis zehn Franken an den Velofonds gehen. Politisch schien diese Idee mehrheitsfähig und vor allem administrativ umsetzbar. Der Velo-Bonus scheiterte dann daran, dass die Velovignette 2012 abgeschafft wurde, obschon sich die Veloorganisationen dagegen gewehrt hatten. Die Abschaffung ins Rollen gebracht hatte 2008 der Thurgauer Ständerat Philipp Stähelin mittels einer parlamentarischen Initiative. Er habe, gesteht der heutige Zürcher Stadtrat Daniel Leupi, der im Velobüro für dieses Thema zuständig war, das Velovignette-Projekt damals zu wenig vorangetrieben. Diesen Misserfolg müsse er auf seine Kappe nehmen.

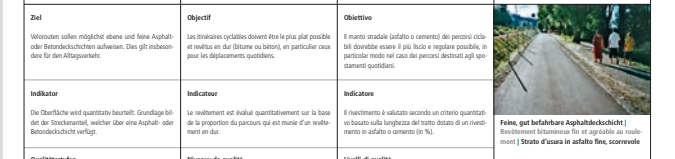
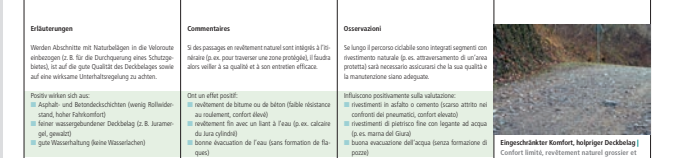
In ihrem Newsletter vom Mai 2000 listete die Stiftung Veloland Schweiz erstmals systematisch auf, wo Gemeinden und Kantone Verbesserungen erreichten. 23 Schwachstellen waren behoben worden. Bis 2005 hatten Kantone und Gemeinden über 40 Millionen Franken für die Veloinfrastruktur aufgewendet. Diese Summe steht zwar im Kontrast zu dem 1999 geschätzten Bedarf von 60 bis 120 Millionen Franken pro Jahr, doch das Veloland Schweiz etablierte sich schrittweise als öffentliche Freizeitinfrastruktur.

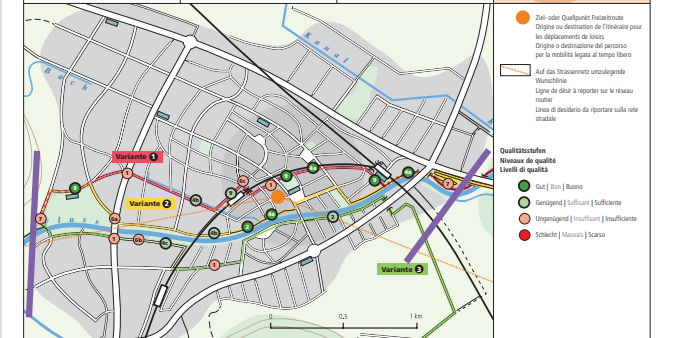


Das dreisprachige Handbuch «Planung von Velo-  
routen» bildete die Grundlage zum Erkennen und  
Beheben von Schwachstellen im Routennetz von  
Veloland Schweiz.

Planung von Velorouten	Conception d'itinéraires cyclables	Pianificazione di percorsi ciclabili
Handbuch	Manuel	Manuale
		
Veloführer Langsamverkehr Nr. 5	Guide de recommandations mobilité douce Nr. 5	Alto al servizio traffico lento Nr. 5

Planung	Etudes	Pianificazione	Phase/Phase/Fase
<b>Abschnittsbildung</b>	<b>Subdivision en sections</b>	<b>Suddivisione in segmenti</b>	<b>2</b>
			
<p><b>Allgemeines</b> Itinéraires pour les déplacements quotidiens Percorsi per la mobilità quotidiana</p> <p>● Ziel- oder Quellpunkt regional Origine ou destination régionale Origine o destinazione regionale</p> <p>— Wunschlinie regional Ligne de désir régionale Linea di desiderio regionale</p> <p>● Ziel- oder Quellpunkt kommunal Origine ou destination communale Origine o destinazione comunale</p> <p>— Wunschlinie kommunal Ligne de désir communale Linea di desiderio comunale</p> <p>--- Bereich weiterer kommunaler Netze Domaine d'autres réseaux communaux Ambito di altre reti comunali</p> <p>— Abschnittsgrenze Limite des sections pour le quotidien Margine del segmento</p> <p>— Abschnittsbeginn Section hors localité Segmento fuori dall'abitato</p> <p>— Abschnittsende Section hors localité Segmento fuori dall'abitato</p> <p>— Abschnittsbeginn Section hors localité Segmento fuori dall'abitato</p> <p>— Abschnittsende Section hors localité Segmento fuori dall'abitato</p>			
<p><b>Ziel</b> Bildung von Planungsabschnitten, die die Variantenprüfung und die Bewertung der neuen Kriterien erlauben.</p> <p><b>Vorgehen</b></p> <p>III Festlegung der Übergänge zwischen Teilwegen und Vernetzungsbereich, in der Regel mit Tempo-Wechsel 50/80 zusammengefasst (Skizze 1)</p> <p>III Bildung durchgehender innerorts Abschnitte unter Einbezug von Ausserortsabschnitten, welche kürzer als rund 500 m sind (Skizze 2)</p> <p>III Bildung durchgehender Ausserortsabschnitte unter Einbezug von innerorts Abschnitten, welche kürzer als rund 500 m sind (z. B. Durchfahrt eines Weilers) (Skizze 3)</p>			
<p><b>Objectif</b> La subdivision permet de définir les sections d'études pour l'examen de variantes et pour les évaluations des neuf critères.</p> <p><b>Procédure</b></p> <p>III détermination des transitions entre zones habitées et non habitées, correspondant en général aux changements de limitation de vitesse 50/80 (schéma 1)</p> <p>III constitution de sections continues hors localité en reliant les sections hors localité de moins de 500m (schéma 2)</p> <p>III constitution de sections continues hors localité en reliant les sections en localité de moins de 500m, p. ex. la traversée d'un hameau (schéma 3)</p>			
<p><b>Obiettivo</b> Suddivisione in segmenti da pianificare che consenta di esaminare le varianti e di valutare sulla base dei nove criteri.</p> <p><b>Procedura</b></p> <p>III definizione dei passaggi tra aree insediate e non insediate, generalmente in concomitanza con i cambiamenti di velocità da 50 a 80 km/h (fig. 1)</p> <p>III costituzione di segmenti continui nell'abitato integrando i segmenti fuori dall'abitato di lunghezza inferiore a 500 m (fig. 2)</p> <p>III costituzione di segmenti continui fuori dall'abitato integrando i segmenti nell'abitato di lunghezza inferiore a 500 m (p. es. attraversamento di un gruppo isolato di case) (fig. 3)</p>			
<p><b>Skizzen zur Abschnittsbildung</b> Schémas pour la subdivision en sections Schema per la suddivisione in segmenti</p> <p>1 Grenze innerorts/Ausserorts-Abschnitt 1 Limite entre sections en et hors localité 1 Margine del segmento nell'abitato/fuori dall'abitato</p> <p>2 Durchgehender innerorts Abschnitt 2 Section continue en localité 2 Segmento continuo nell'abitato</p> <p>3 Durchgehender Ausserorts Abschnitt 3 Section continue hors localité 3 Segmento continuo fuori dall'abitato</p> <p>— Teilwegabschnitt   Zone construite   Area insediata</p> <p>— Abschnittsgrenze   Limite de section   Margine del segmento</p> <p>— Planungabschnitt   Section d'étude   Segmento da pianificare</p>			

Qualitätsanforderungen	Critères de qualité	Criteri di qualità
<b>3 Oberfläche</b>	<b>3 Revêtement</b>	<b>3 Rivestimento</b>
		
<p><b>Feste, gut befahrbare Asphaltdeckschicht</b>   Revêtement bitumineux fin et goudonné au rouleau   Strato d'usura in asfalto fine, scorrevole</p>		
		
<p><b>Eingeschränkter Komfort, Plattensteine</b>   Confort limité, pavé   Confort limitato, lastricato</p>		
		
<p><b>Eingeschränkter Komfort, holpriger Deckbelag</b>   Confort limité, revêtement naturel grossier et irrégulier   Confort limitato, rivestimento naturale grosso e irregolare</p>		
		
<p><b>Eingeschränkter Komfort, gefährliche Längsrisse im Belag</b>   Confort limité, fentes dangereuses dans le revêtement en dalles   Confort limitato, crepe pericolose nella pavimentazione in asfalto</p>		
		

Planung	Etudes	Pianificazione	Phase/Phase/Fase
<b>Variantenprüfung</b>	<b>Examen de variantes</b>	<b>Esame delle varianti</b>	<b>3</b>
<b>Freizeit</b>	<b>Hélasirs pour les déplacements de loisir</b>	<b>Mobilità legata al tempo libero</b>	
<b>Innerorts</b>	<b>En localité</b>	<b>Nell'abitato</b>	
			
<p><b>Ziel- oder Quellpunkt Freizeitstrasse</b> Origine ou destination de l'itinéraire pour les déplacements de loisir Origine o destinazione del percorso per la mobilità legata al tempo libero</p> <p>— Auf das Strassennetz umliegende Wunschlinie Ligne de désir à reporter sur le réseau routier Linea di desiderio da riportare sulla rete stradale</p> <p><b>Qualitätsstufen</b> Niveaux de qualité</p> <p>● Gut   Bon   Buono</p> <p>● Genügend   Suffisant   Sufficiente</p> <p>● Ungenügend   Insuffisant   Insufficiente</p> <p>● Schlecht   Mauvais   Scarsa</p> <p><b>Varianten</b> Varianten 1, 2, 3</p>			
<p><b>1 Fahrfluss</b> 1 Flusso</p> <p><b>2 Umfeldqualität</b> 2 Qualità dell'ambiente circostante</p> <p><b>3 Oberfläche</b> 3 Rivestimento</p> <p><b>4 Verkehrsmenge und -belastung</b> 4 Regime e volume di traffico</p> <p><b>5 Menschenaufnahme/-teil</b> 5 Accoglienza e partecipazione</p> <p><b>6 Verkehrsmittel</b> 6 Mezzi di trasporto</p> <p><b>7 Homogenität</b> 7 Omogeneità</p> <p><b>8 Gefahrenstellen</b> 8 Punti pericolosi</p> <p><b>9 Gefährdung</b> 9 Pericolo</p> <p><b>10 Sicherheit</b> 10 Sicurezza</p> <p><b>11 Umwelt</b> 11 Ambiente</p> <p><b>12 Beschleunigung</b> 12 Accelerazione</p>			
<p><b>1 Anwesenheit</b> 1 Presenza</p> <p><b>2 Environnement</b> 2 Ambiente</p> <p><b>3 Revêtement</b> 3 Rivestimento</p> <p><b>4 Circulation motorisée</b> 4 Traffico motorizzato</p> <p><b>5 Sais ou peu de trafic motorisé</b> 5 Traffico moderato</p> <p><b>6 Trafic motorisé</b> 6 Traffico moderato</p> <p><b>7 TMI &lt; 3000</b> 7 TMI &lt; 3000</p> <p><b>8 Homogénéité</b> 8 Omogeneità</p> <p><b>9 Points dangereux</b> 9 Punti pericolosi</p> <p><b>10 Traversée de la route principale non sécurisée</b> 10 Attraversamento della strada principale senza dispositivi di sicurezza</p> <p><b>11 Disposition des passages</b> 11 Disposizione dei passaggi</p> <p><b>12 Sentiment de sécurité</b> 12 Senso di sicurezza</p> <p><b>13 Déviations et dénivellements</b> 13 Deviazioni e dislivelli</p> <p><b>14 Capacité</b> 14 Capacità</p>			
<p><b>10 Prioritätskriterien</b> Criteri prioritari</p>			







Mit Muskelkraft:

# Human Powered Mobility an der Expo.02

*Human Powered Mobility®*

# Möglicherweise der falsche Partner

Noch war Veloland Schweiz nicht vollendet, da beschäftigte sich das Velobüro bereits mit einer neuen Herausforderung, und zwar mit der Landesausstellung im Jahr 2001. Dieser fliegende Wechsel behagte nicht allen. Rolf Bruckert wollte erst das eine Projekt abschliessen, bevor das nächste aufgelegt wurde. Nationalfeiern beschleunigten aber in jüngster Zeit die Erstellung der Veloinfrastruktur in der Schweiz: Die Berner Velowanderrouen wurden anlässlich der 800-Jahr-Feier des Kantons und der Stadt Bern und die Solothurner Radwanderwege anlässlich der 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft eröffnet, das Veloland Schweiz würde auf die 150-Jahr-Feier des Bundesstaats fallen. Nun bot die Expo.01 in der Drei-Seen-Region verlockende Perspektiven.

Nachdem Jacqueline Fendt im März 1997 zur Direktorin und kurz darauf Pipilotti Rist zur künstlerischen Leiterin ernannt worden waren, rückte die Schweizerische Landesausstellung von 2001 medial ins Rampenlicht. Die Stiftung Veloland Schweiz erkundigte sich, ob das Velo bei der Expo ein Thema sei. Sie strebte Verbesserungen für ihre nationale Mittelland-Route im Seeland an, die sich vielleicht im Rahmen der Expo.01 umsetzen liessen. Vor allem eine Brücke über den Broye-Kanal bei Ins würde einen gefährlichen Abschnitt über eine Kantonsstrasse ersetzen und die Veloregion par excellence aufwerten.

Die Anfrage bewirkte ein Treffen mit zwei Verantwortlichen der Expo. Am 3. Juni 1997 sass Peter Anrig als Vertreter der Stiftung Veloland Schweiz Rudolf Burkhalter, Direktor für Finanzen, und Stefan Maissen, zuständig für Verkehrsfragen, gegenüber. Burkhalter wünschte sich eine Trägerschaft für das Velowegnetz zwischen den vier Arteplages – den Ausstellungsplattformen an den Seeufern –, denn diese Infrastruktur sollte nach der Expo weiter unterhalten werden. Dabei dachte er an die Stiftung Weg der Schweiz und/oder an die Stiftung Veloland Schweiz. Ansonsten blieben seine Vorstellungen zum Wegnetz vage, ebenso zur Wegweisung – Burkhalter hätte mit Fähnchen leben können. Anrig war von diesem ersten Gespräch enttäuscht. Entsprechend launisch fiel seine an Burkhalter adressierte Rückmeldung aus. Da Fachkompetenz nicht gefragt sei, seien sie möglicherweise der falsche Partner.

Doch Burkhalter liess sich vom Tonfall nicht abschrecken; wohl deswegen nicht, weil eine national verankerte Stiftung mit touristischer und verkehrstechnischer Fachkompetenz genau dem entsprach, was er dringend benötigte. Deshalb warf er einen Köder aus: 14 Millionen Franken, erläuterte er Anrig in seinem Antwortschreiben, ständen

im Expo-Budget rund um die muskelbetriebene Mobilität für Routennetz, Marketing und Events zur Verfügung. Nach einem weiteren Telefongespräch mit Maissen begriff Anrig, dass es der Expo ernst war. Der Stiftung bot sich eine einmalige Chance zum Ausbau des Velolands.

Im Auftrag der Expo lud Anrig im Oktober 1997 die Veloszene zu einem Brainstorming in Biel ein. Wie liess sich die Freude an der motorlosen Fortbewegung entfachen? Mit Plätzen und Strecken zum Ausprobieren unterschiedlichster Fahrzeuge und einem unkomplizierten Velomietangebot, lautete die Antwort. Die Rolle der Stiftung wäre treuhänderischer Natur. Sie würde die Expo-Gelder verwalten, die Finanzkontrolle gewährleisten, mit den Erbringern der Leistungen Verträge abschliessen und sich nach der Expo weiter um die neue Infrastruktur kümmern. Als Anrig beim Stiftungsrat nachfragte, wie er sich zu den Plänen stelle, begrüsst dieser ein Engagement und beauftragte Ende 1997 George Ganz mit den rechtlichen Abklärungen.





Videostills ab VHS-Kassette der Dokumentation über das vom Velobüro organisierte Brainstorming in Biel. Von links: Daniel Leupi (Ecoprocess), Rudolf Burkhalter (Expo.01), Markus Capirone.

# Schlaflose Nächte

Noch war der Vertrag zwischen der Expo und der Stiftung nicht unterschrieben, da lagen schon zwei Bewerbungen für die Projektleitung auf Peter Anrigs Tisch. Zum einen reichte Bernhard Rutz von Rent a Bike ein Dossier ein, zum anderen das Velobüro. Beide Konzepte fussten auf den Ergebnissen des Brainstormings und auf der Ausschreibung der Expo. Während Rutz sich auf die Expo-Vorgaben beschränkte, überzeugte das Velobüro inhaltlich, grafisch und kommunikativ mit der eigenwilligen Broschüre «human powered fasciNation.ch». In Kleinschrift und knappen Sätzen imaginierte es einen Erlebensraum für die mit Muskelkraft angetriebene Fortbewegung.

Für Anrig war die Konkurrenzsituation verzwickte, weil er die Verbindungsrouen zwischen den Arteplages dem bewährten Velobüro anvertrauen wollte, gleichzeitig aber wusste, dass Burkhalter diesem gegenüber skeptisch eingestellt war und Rutz mit Rent a Bike favorisierte. Die Situation habe ihm schlaflose Nächte bereitet, erzählt er im Gespräch. Seine Schlafstörungen nahmen nicht ab, weil sich die beiden Bewerber bei einer kurzen Aussprache auf keine Zusammenarbeit einigten. Da sei ihm, als er wieder einmal wach lag, der Name Urs Schaer eingefallen.

Die beiden kannten sich vom Schweizer Tourismus-Verband her, dem Schaer als Direktor vorgestanden war, bevor er als Generalsekretär in die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern wechselte. Später machte er sich als Berater und Projektmanager selbstständig. Mit seinen Erfahrungen in Tourismus und Politik habe Schaer, so Anrig, beste Voraussetzungen für die Projektleitung mitgebracht. Schaer sagte zu. An der öffentlichen Ausschreibung vom Februar 1998 bewarb er sich mit einem Projektteam, bestehend aus dem Velobüro, Ruedi Jaisli von Eurotrek und Verkehrsingenieur Blaise Dériaz aus Genf. Dieser Arbeitsgemeinschaft erteilte die Expo am 3. April 1998 das Mandat, nachdem sich bereits die Stiftung Veloland Schweiz als Trägerin des Gesamtprojekts für diese Bietergemeinschaft ausgesprochen hatte.

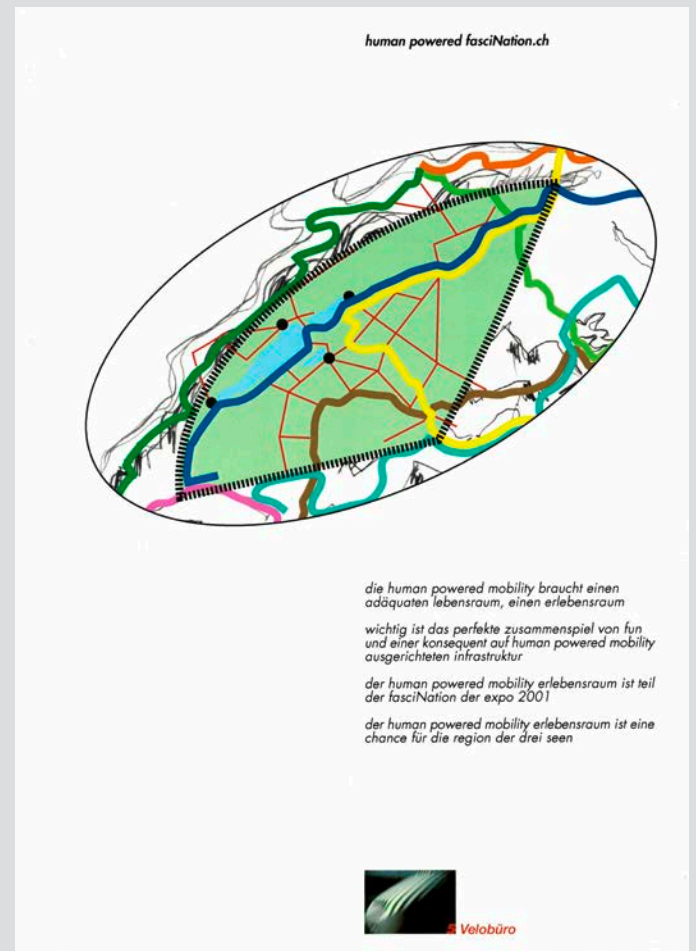
Spätestens mit dem Expo-Auftrag genügte die Büroinfrastruktur über der Garage nicht mehr den technischen und räumlichen Anforderungen des Velobüros. Deshalb bezog es mitten in den Vorbereitungen zur Eröffnungsfeier für Veloland Schweiz in Olten neue Räumlichkeiten an der Solothurnerstrasse. Mit dem Volkswirtschaftler und Geografen Daniel Leupi, der seit dem Workshop in Biel dabei war, stiess ein weiteres Mitglied zum Velobüro. Er habe ihn von Ecoprocess abgeworben, schmunzelt Markus Capiro-ne. Sie kannten sich, weil Ecoprocess im Mandat für das Programm «Energie 2000» arbeitete, das die Erstellung des Velolands Schweiz finanziell unterstützte. Daneben engagierte sich Leupi im Vorstand der IG Velo Zürich und in jenem des Verkehrs-Club der Schweiz. Auch Leupi war ein passionierter Velotourer und bereiste mit dem Fahrrad zahlreiche Länder.

Für das Expo-Projekt wirkte er als Stellvertreter des Projektleiters, zuständig für das Controlling und die Beziehungen zu den Ausführungspartnern. Schaer habe ihn, erzählt Leupi, an alle Sitzungen der Expo geschickt, was er sehr geschätzt habe. Keiner verkörperte im Velobüro so sehr die Expo wie Leupi. Für das Controlling baute er zusammen mit Martin Utiger eine Projektdatenbank auf. Oder wie es Thomas Ledergerber formulierte: Mit der Expo kamen die Formulare.

**Die Projektleitung von «Human Powered Mobility» bestand aus folgenden Personen, von links: Urs Schaer, Blaise Dériaz, Ruedi Jaisli, Markus Capiro-ne und Daniel Leupi.**







Auszug aus «human powered fasciNation.ch»,  
verfasst und gestaltet von Markus Capirone.



# Eine Weltmeisterschaft als Intermezzo

Im August 1999 wollte der Verein Future Bike CH, der Verband der Liegevelo-Fahrenden, die fünfte Weltmeisterschaft für die aufstrebende Szene der Human Powered Vehicles durchführen. Das Vorhaben drohte zu scheitern, bis das Velobüro als «Generalunternehmer» einsprang mit dem Ziel, diese Fahrzeuge einem breiten Publikum schmackhaft zu machen. Somit landete ein nächstes Projekt auf den Tischen in Olten, wobei Rolf Bruckert die Organisation des Anlasses übernahm.

Aus einer Reihe von Rennen zu Land und zu Wasser machte Bruckert in Interlaken rund um die futuristischen Fahrzeuge ein Volksfest. Die Zukunft, so die Botschaft, gehörte einer neuen Generation von bequemen und schnellen Fahrzeugen. Händler und Publikum waren von der lautlosen, energieeffizienten und abgasfreien Fortbewegung begeistert. Sinnbildlich für die Faszination stand das Vélair. Ein mit Muskelkraft angetriebenes Flugzeug, das mit einer Spannweite von 23,5 Metern bei einer Geschwindigkeit um die 30 Stundenkilometer abhob.

Der Aufwand für die neun Tage war enorm. Ein Kraftakt sei es gewesen, erinnert sich Bruckert. Da die Einnahmen aus dem Sponsoring weit hinter den Erwartungen zurücklagen, blieb das Velobüro auf hohen ungedeckten Kosten sitzen. Damit wurde es unfreiwillig zum Hauptsponsor der

Weltmeisterschaft, ein Umstand, den es beinahe nicht überlebt hätte. Bruckert verliess das Velobüro nur wenig später, um sich auf seine Grafikagentur, die er mit Anita Wüthrich führte, zu konzentrieren.

Mit Blick auf das Expo-Engagement brachte die Weltmeisterschaft mit ihren spektakulären Rennen auf dem Brienersee und einem Parcours zum Ausprobieren der Gefährte die Gewissheit, dass Human Powered Vehicles das Publikum anzogen und die Medien neugierig machten. Die Weltmeisterschaft war Auftrieb für das Projekt Expo.01.

Die Leichtigkeit des Seins: Impressionen von Human Powered Vehicles.





# Grosse Ziele vor Augen

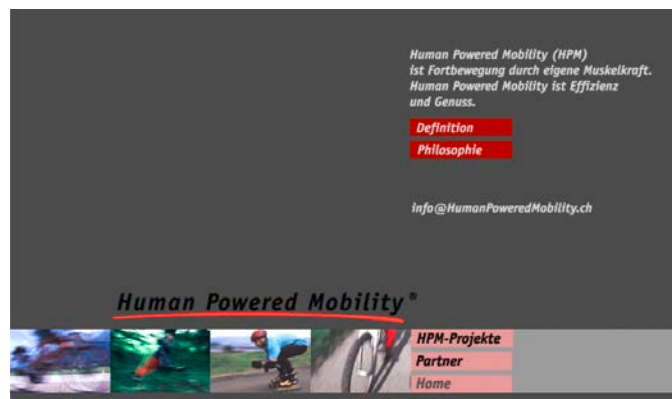
Im Juni 1998 legte das Projektteam ein Grob-, im April 1999 ein Detailkonzept vor, beide unter dem Namen «Human Powered Mobility» – eine Marke, die das Velobüro durch das Eidgenössische Institut für Geistiges Eigentum schützen liess. Der Anspruch war hoch: die Fortbewegung mit eigener Muskelkraft zu einer der Attraktionen der Landesausstellung machen.

Damit dies gelang, brauchte es zwischen den Arteplages ein Wegnetz für Velos und Skates, auf der Basis der Routen von Veloland Schweiz. Im Velowegnetz galt es, Lücken zu schliessen und Abschnitte zu optimieren. Für die Skating-Strecken stellte der Bodenbelag eine Herausforderung dar. Da die Schweiz bis anhin keine Wegweisung für das Skating kannte, startete die Projektleitung einen Pilotversuch. Es entstand eine neue Signalisation, für die Markus Capirone das Mobilitätspiktogramm mit dem abstrakten Skatingschuh entwarf.

Es brauchte aber nicht nur ein Wegnetz, sondern auch eine Flotte von mietbaren Velos und Skates für die Fahrt von Arteplage zu Arteplage. Es brauchte Funspaces, Erlebniswelten bei den Arteplages, in denen Human Powered Vehicles wie an der Weltmeisterschaft in Interlaken spielerisch ausprobiert werden konnten. Es brauchte Events, Pauschalreisen und ein eingängiges Marketing.

Für die Umsetzung dieser Pläne rechnete das Budget von Daniel Leupi mit Kosten von 21 Millionen Franken. Die grössten Einzelposten waren mit zehn Millionen Franken die Infrastruktur und mit je drei Millionen Franken die Funspaces und die Mietveloflotte. Seitens der Expo standen 14 Millionen Franken zur Verfügung. Folglich mussten sieben Millionen Franken durch Beiträge der Kantone und Gemeinden bei Bauvorhaben sowie durch Sponsoren erbracht werden. Er sei der Expo gegenüber kritisch eingestellt gewesen, gesteht Thomas Ledergerber im Gespräch, weil für einen kleinen Teil des Velolands Schweiz ein enormer Aufwand betrieben worden sei. Für Capirone hingegen überwogen die Chancen. Er sollte recht behalten.

## Human Powered Mobility®



Zur Einführung und Verbreitung des Begriffs Human Powered Mobility gestaltete und programmierte Beatrice Nünlist eine Website.

### Definition

(engl.), die; -: 1. Im engeren Sinne: Jede aus menschlicher Muskelkraft angetriebene Fortbewegung, sei es zu Fuss oder mit einem Vehikel wie Velo, Inline-Skates, Kanu etc. (Abk. HPM). 2. Im weiteren Sinne: System zur Nutzung der Fortbewegung aus eigener Muskelkraft, basierend auf folgenden Elementen: sichere, leistungsfähige und attraktive Infrastruktur (Wege, Abstellanlagen etc.), zuverlässige und komfortable Fahrzeuge (Human Powered Vehicles, Abk. HPV) – ausser beim Zufussgehen –, umfassendes Dienstleistungs- und Informationsangebot, positives Image und ein hoher sozialer Status. Zur Förderung der HPM können alle üblichen Instrumente der Verkehrspolitik eingesetzt werden.

# Abgespeckt: Aus Expo.01 wird Expo.02

Als die künstlerische Leiterin Pipilotti Rist 1998 nach nur einem Jahr von ihrer Funktion zurücktrat, war von der Euphorie der Anfänge nicht mehr viel übrig. Von allen Seiten prasselte Kritik auf die Expo ein. Deren Konzepte wurden zerrissen und der Realitätssinn der Verantwortlichen öffentlich angezweifelt. Erste personelle Rochaden und Reorganisationen dämpften kurzzeitig den Unmut über einen Grossanlass, der Unmengen von Geld verschlang und nichts Konkretes hervorbrachte.

1999 stand die Durchführung der Landesausstellung auf der Kippe. Führungsmängel führten zur Entlassung der Direktorin Jacqueline Fendt. Es wurde viel zu viel Geld ausgegeben, während das Sponsoring hinter den Erwartungen zurückblieb. Einen Übungsabbruch liessen Bundesrat und Parlament aber nicht zu. Hingegen auferlegten sie der Expo ein harsches Sparprogramm und verschoben die Eröffnung auf 2002.

Auch Daniel Leupi beugte sich zusammen mit Urs Schaer über das Budget. Laut der Zusatzvereinbarung mit der Expo.02 standen statt der zugesicherten 14 Millionen Franken nur noch 9,9 Millionen Franken zur Verfügung. Da die Infrastruktur zwischen den Ausstellungsorten unabdingbar war, betrafen die Einsparungen insbesondere die Servicecenters für die Mietvelos, die Events und den Testparcours für die Human Powered Vehicles, der zum Bedauern des Velobüros gestrichen werden musste. Reserven wurde keine mehr ausgewiesen, wenigstens offiziell nicht. Der Notgroschen wurde im fiktiven Projekt «Tschugg» versteckt. Ganz ohne Absicherung wollten Schaer und Leupi nicht planen.

E PO.02



Das Modell der Broyebrücke, gebaut von Studenten der Schweizerischen Hochschule für Holzwirtschaft in Biel (oben). Die von Beatrice Nünlist vom Velobüro gestaltete Broschüre zum Bau der Broyebrücke (unten).



# Der Pont Rotary

Für die Erstellung des Routennetzes in der Drei-Seen-Landschaft setzte das Projektteam 49 grössere und kleinere Projekte um. Gefahrenstellen wurden eliminiert, Lücken geschlossen. Es war Urs Schaer, der dank seinen exzellenten Beziehungen die Türen zu den zuständigen Behörden öffnete und dank seiner Persönlichkeit eine konstruktive Zusammenarbeit garantierte. Davon profitierte nicht nur das Veloland Schweiz, sondern auch das erste in der Schweiz ausgebaute und signalisierte Skating-Wegnetz. Herzstück und Wahrzeichen der Infrastruktur war die ersehnte Brücke über den Broye-Kanal. Sie verwandelte das bis anhin sicherheitstechnisch unbefriedigende Wegstück zwischen Ins und Murten in eine attraktive Route.

Mit einer Spannweite von 53 Metern Länge verband die elegante und 2,3 Millionen Franken teure Holzbrücke die Gemeinden Ins und Bas-Vully. Sie symbolisierte den Brückenschlag zwischen der Deutsch- und der Westschweiz. Bis zum Bau der Brücke galt es, etliche Hindernisse zu überwinden: zwei abgewiesene Einsprachen, eine durchgesetzte Enteignung und zwei kantonale Baubewilligungsverfahren. Mehrfach stellte die fehlende Finanzierung das Projekt infrage, bis der Rotary Club Schweiz als Sponsor für die Brücke einsprang und ihr den Namen gab. Aller-

dings reichte dieser Betrag noch nicht, sodass George Ganz eine Tour de Suisse zu den Rotary Clubs im ganzen Land absolvierte, um die benötigte Summe zu beschaffen.

2001 realisierte das Lausanner Ingenieurbüro Chabloz & Partenaires die Brücke auf Basis eines Entwurfs von Studenten der Schweizerischen Hochschule für Holzwirtschaft in Biel. Im Sinne der ökologischen Stossrichtung des Gesamtprojekts verwendeten sie heimisches Holz, das Lignum, die Konferenz für Holzwirtschaft, spendete. Dank dem Pont Rotary führte nun ein signalisiertes Routennetz von 170 Kilometern sicher und zuverlässig von Arteplage zu Arteplage. Auf den letzten Drücker erliess der Bundesrat am Tag der Eröffnung der Expo auch noch die notwendigen rechtlichen Vorschriften für die bereits realisierte Skating-Wegweisung.

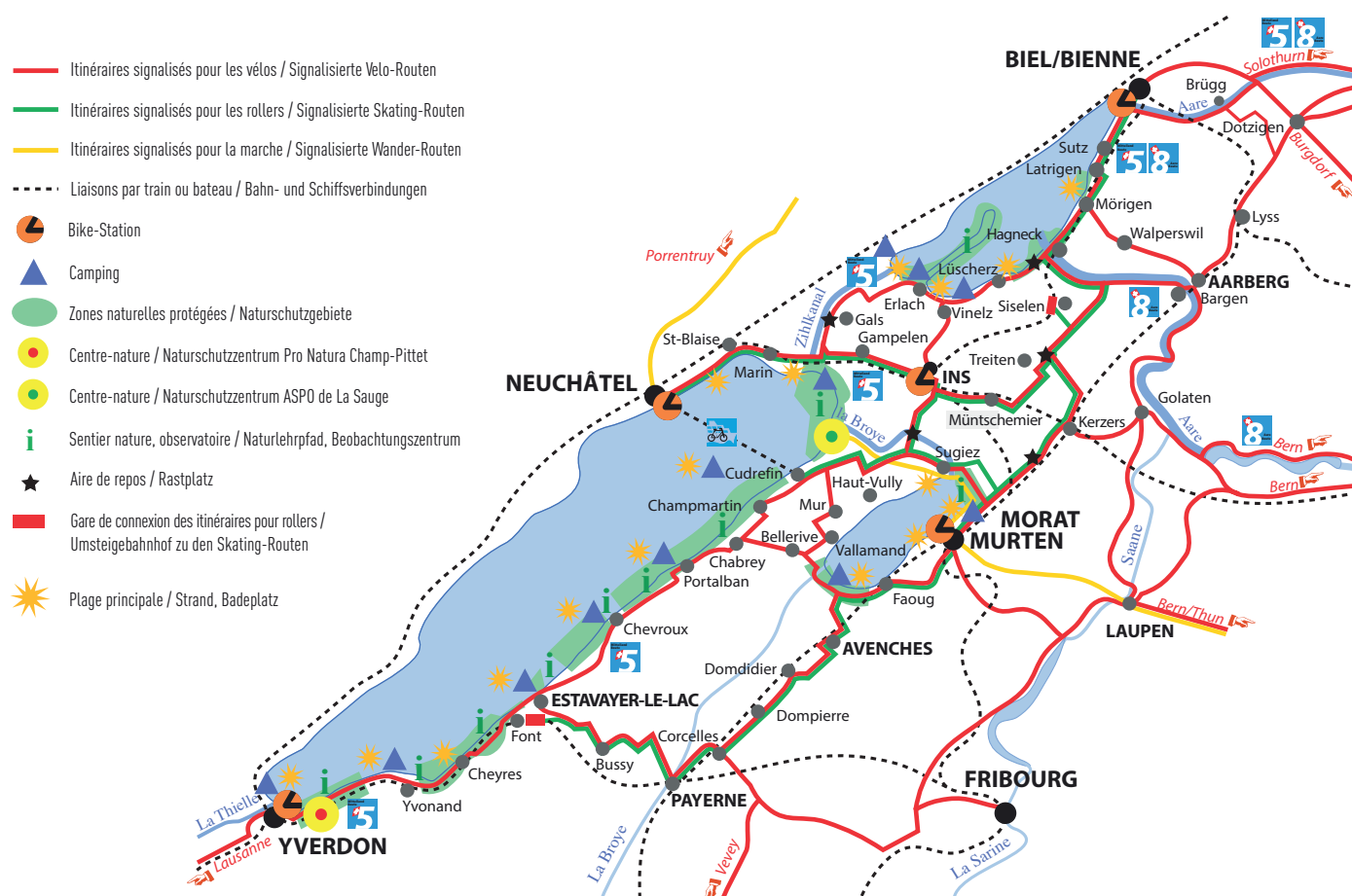




# Mit Muskelkraft zum Erfolg

Wer an der Expo.02 mit dem Velo oder den Skates von Ausstellungsort zu Ausstellungsort fahren wollte, konnte am Bahnhof Biel und bei den vier Arteplages sein Wunschfahrzeug mieten. Dafür standen unter anderem 1280 Velos bereit. Am beliebtesten war das «ExpoVélo» der Bieler Marke Canyon, obschon erstmals auch Liegevelos vermietet wurden. Sein Markenzeichen waren ein geschwungener Rahmen, schwarze Farbe, einfache Schaltung. Die Miete betrug 25 Franken am Tag. Über 25000 Mal wurde nach einem Velo verlangt – eine Auslastung, die unter den Erwartungen blieb.

Hochrechnungen aufgrund von stichprobenartigen Zählungen ergaben, dass während der Expo gut vier Millionen Kilometer mit eigener Muskelkraft zurückgelegt worden waren, was der Strecke von hundert Erdumrundungen gleichkommt. Nach der Expo.02 wurden alle Velos verkauft, das beliebte «ExpoVélo» von Canyon für 666 Franken.







Am Ende des Expo-Engagements ereignete sich etwas Einzigartiges. Dank schlanker Führung, viel Erfahrung und einem Controlling, das Wirkung zeigte, beanspruchte das Projekt Human Powered Mobility nicht alle Gelder des Expo-Fonds von 9,9 Millionen Franken. Nach der Schlussabrechnung flossen mehr als 100 000 Franken in die Kasse der Finanzdirektion zurück, was kaum ein anderes Expo-Projekt schaffte.

Nicht nur diese erfreuliche Schlussbilanz, sondern auch die Erweiterung und Optimierung des Velolands Schweiz in einer attraktiven Landschaft überstieg die Erwartungen der Beteiligten. George Ganz, der den dreiköpfigen Expo-Ausschuss des Stiftungsrats präsidiert hatte, war mit dem Geleisteten mehr als zufrieden. Die Stiftung Veloland Schweiz hatte symbolisches Kapital erworben. Innovativ und zukunftssträchtig sei der Auftritt gewesen, fasste er im Schlussbericht seine Eindrücke zusammen. Mit seinen Worten visierte er die nächste Herausforderung an: den Aufbau von SchweizMobil. Selbst Thomas Ledergerber hatte sich vom Expo-Kritiker zum Fan gemausert, wie er im Gespräch schmunzelnd eingesteht. Keiner aus dem Velobüro sei so oft wie er an der Landesausstellung gewesen.

Für den Wirtschaftsraum Biel-Seeland erwies sich das Grossereignis als nachhaltig, wie eine Studie der gleichnamigen Wirtschaftskammer Ende 2002 belegte. Die Studie verwies an erster Stelle auf das Radwanderwegnetz mit dem Leuchtturm Pont Rotary. Vorab der Tourismus profitierte von den getätigten Investitionen, dank denen ein Entwicklungsschritt möglich wurde und der Raum Biel-Seeland zu anderen Tourismusregionen in der Schweiz aufschloss. Damit unterstrich die Studie die Bedeutung einer guten Infrastruktur für den Langsamverkehr.







Strasse frei für  
den Langsamverkehr:  
**slowUp**



Slow Up





# Autofreie Erlebnistage



Die Expo.02 wollte beim Verkehr neue, nachhaltigere Wege beschreiten. Noch bei der Landesausstellung 1964 wurde das Publikum durch grosse Parkplätze ermuntert, mit dem Auto anzureisen. 38 Jahre später sollte die Anreise zu einer der vier Arteplages mit dem öffentlichen Verkehr erfolgen. Auch beim Wechsel von einer Arteplage zur anderen wurde ein umweltschonendes Mobilitätsverhalten propagiert. Genau dafür gab es neben Bahn, Bus und Schiff das Projekt Human Powered Mobility. Es stand für den Willen, die Umweltbelastung für Bevölkerung und Natur möglichst gering zu halten.

Nur, wie gewinnt man, ohne schulmeisterlich zu sein, Herrn und Frau Schweizer für den Langsamverkehr? Eine Antwort darauf fand Daniel Leupi vom Velobüro im Ausland. In Deutschland zogen seit bald fünfzehn Jahren autofreie Erlebnistage ein grosses Publikum an. An solchen Tagen wurden bedeutende Strassen für den motorisierten Verkehr gesperrt. Entlang dieser Strecken trug ein breites Angebot an Unterhaltung und Verpflegung dazu bei, dass Radfahrerinnen, Skater und Menschen zu Fuss einen unbeschwerten Tag genossen. Warum nicht dieses Konzept als Teil des Projekts Human Powered Mobility auf die Schweiz übertragen? Autofreie Erlebnistage bargen hierzulande aber ein politisches Risiko.





# Die OPEC machts möglich

Als im Oktober 1973 ägyptische Truppen auf dem Sinai und syrische Kampfflugzeuge auf den Golan-Höhen Israel angriffen, brach im Gefolge des Jom-Kippur-Krieges die «Ölkrise» aus. Die mit den Angreifern sympathisierenden Staaten innerhalb der erdölexportierenden Länder (OPEC) drosselten im Sinne einer Strafmassnahme für die westliche Unterstützung Israels ihre Ölförderung drastisch, worauf der Ölpreis in die Höhe schnellte. Um den Verbrauch in der Schweiz zu senken, beschloss der Bundesrat die Einführung von drei autofreien Sonntagen. Bereits der erste Sonntag am 25. November 1973 entwickelte sich zu einem Volksfest. Dieser grosse Aufmarsch der Bevölkerung auf den Kantonsstrassen und Autobahnen blieb im kollektiven Gedächtnis der Schweiz haften.

Trotzdem lehnten 1978 die Stimmberechtigten die «Volksinitiative für zwölf motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr» nach teilweise gehässigen Debatten mit über 63 Prozent deutlich ab. Auch Einzel- und Standesinitiativen blieben im Parlament in der Folge chancenlos. Das hinderte linke und grüne Kreise nicht daran, am 1. Mai 1998 bei der Bundeskanzlei die Volksinitiative «Für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit – ein Versuch für vier Jahre (Sonn-

tags-Initiative)» einzureichen. Zu einem Zeitpunkt, als die Stiftung Veloland Schweiz soeben mit der Expo-Direktion den Vertrag zur Durchführung des Projekts Human Powered Mobility unterzeichnet hatte. Vor dem Hintergrund der hängigen Volksinitiative bekamen autofreie Erlebnistage von allein eine politische Schlagseite. Die bürgerliche Mehrheit der Stimmberechtigten konnte sich davon provoziert fühlen, falls die Initiative vor der Durchführung der Expo an der Urne scheitern würde. Vorsicht war geboten.

Dennoch: Das Konzept passte bestens zur Zielsetzung der Expo, gerade weil hier das Velofahren mit Lust und Genuss einherging, nicht mit volkspädagogischer Belehrung. Die Leute nahmen daran teil, weil es Spass macht, Strassen für ein Volksfest ganz für sich allein zu haben.

# Eine Weinstrasse verleiht Flügel

Als «Erlebnisweekend Murtensee» wurde der autofreie Erlebnistag als Teil des Projekts Human Powered Mobility von der Expo-Leitung akzeptiert. Innerhalb des Velobüros übernahm Daniel Leupi den Lead, weil sich die anderen mehr für den Infrastrukturbereich interessiert hätten, erinnert er sich. Strategisches Ziel der Stiftung Veloland Schweiz sei es gewesen, diesen Event, als ersten seiner Art, als Vorbild für weitere Erlebniswochenenden in anderen Regionen der Schweiz zu inszenieren. Sie sollten helfen, den Langsamverkehr ins tägliche Leben der Menschen zu bringen. Ein hoher Anspruch.

Da um den Murtensee – eine fürs Radfahren und Skaten geeignete, attraktive Landschaft – keine Hauptverkehrsachsen lagen, liessen sich aus Sicht des Projektteams problemlos 30 Kilometer Strassen sperren. Erwartet wurden 10 000 bis 20 000 Teilnehmende. Falls möglich, würden an diesem Tag auch private Motorboote vom See verbannt. Ein Jahr vor der geplanten Expo-Eröffnung, also 2000, würde der Anlass erstmals stattfinden. Auf diesen Vorlauf habe die Expo gedrängt, erklärt Leupi im Gespräch, da eine Premiere inmitten des dicht gedrängten Expo-Veranstaltungskalenders zu viele Risiken barg.

Erste Gespräche in der Region Murtensee mit Behörden und Tourismuskreisen verliefen positiv. Um den Schwung zu nutzen und weil die Zeit drängte, lud Peter Anrig alle Interessenten zu einer Studienreise an den «Erlebnistag Deutsche Weinstrasse» in Rheinland-Pfalz ein. Am 29. August 1999 besuchte eine 21-köpfige Delegation diesen autofreien Anlass entlang der Weindörfer am Fusse des Pfälzer Waldes, der Jahr für Jahr 300 000 bis 400 000 Gäste anzog.

Dummerweise habe der Carchauffeur sie am falschen Ort eingeladen, schmunzelt Leupi. Die ganze Gruppe habe gleich einen stotzigen Hang hinauffahren müssen. Je höher sie kamen, desto tiefer sei die Moral einiger welscher Delegationsmitglieder gesunken. Als die Gruppe nach der Abfahrt im ersten Winzerdorf einkehrte, sei die Stimmung aber rasch aufgeheitert. Die Delegationsmitglieder genossen Wein und Flammkuchen, liessen sich vom deutschen Organisationskomitee die touristischen Chancen erläutern und tauchten in die fröhliche Atmosphäre ein. Positiv überrascht habe die Delegation, hält Leupi fest, dass es sich um einen apolitischen Anlass gehandelt habe. Das hatten sie nicht erwartet. Folgerichtig löste die Reise einen Motivationsschub aus.

Gutschweizerisch wurde ein lokales, ehrenamtlich arbeitendes Organisationskomitee aus Vertreterinnen und Vertretern von Behörden und Wirtschaft zusammengestellt. Leupi nahm darin als Delegierter von Human Powered Mobility Einsitz. Als Anschubfinanzierung standen 100 000 Franken bereit. Eigentlich hätten regionale Sponsoren den Anlass mitfinanzieren sollen. Es liessen sich aber keine gewinnen, da niemand abschätzen konnte, was da auf sie zukam. Den Fehlbetrag von 60 000 Franken steuerte schliesslich die Stiftung Gesundheitsförderung Schweiz bei.

Bald zeichnete es sich ab, dass die Region Murtensee während der Expo nicht in der Lage wäre, an einem Wochenende ein zusätzliches Bettenkontingent für einen solchen Grossanlass bereitzustellen. Deshalb wurde das geplante «Erlebnisweekend» auf einen Sonntag eingedampft. Gesperrte Strassen würden so auch keine Konflikte mit dem Gewerbe verursachen – einige wenig begeisterte Gastwirte ausgenommen. Die Sperrung des Sees für private Motorboote erwies sich ebenfalls als nicht machbar. Zu reden gaben auch der Namen für den Anlass und das Logo. «Green Moves», der Vorschlag aus den Reihen des lokalen Organisationskomitees, fiel bei der Projektleitung wegen politischer Bedenken durch, ebenso die gestalterische Umsetzung in Form eines Fussabdrucks. Sie bevorzugte eine neutrale Bezeichnung. Schweiz Tourismus habe schliesslich das Kunstwort «slowUp» ins Spiel gebracht, so Leupi. Beatrice Nünlist und Markus Capirone kreierten daraufhin den Schriftzug.







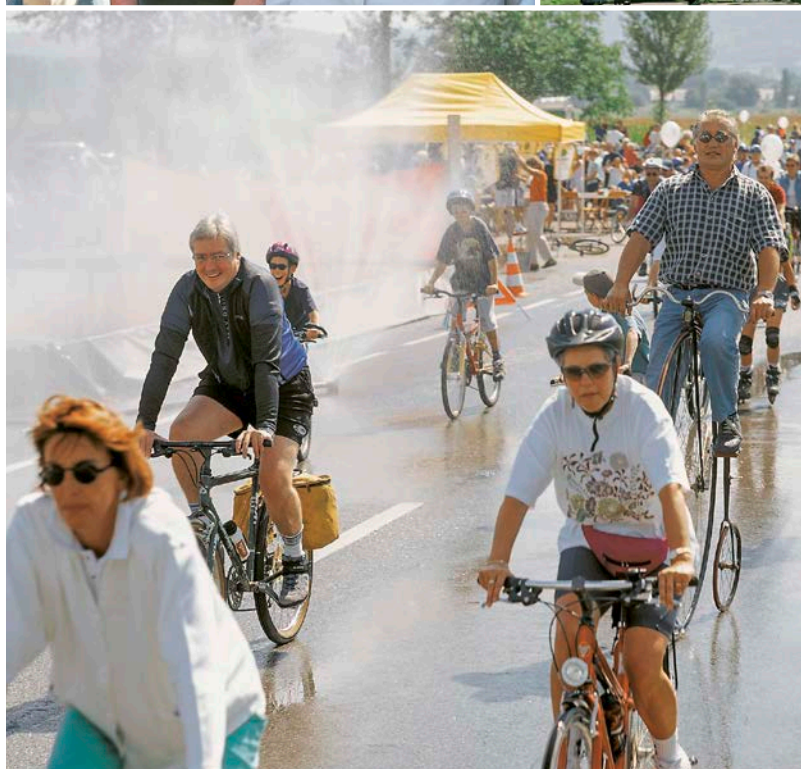
Die gut gelaunte Schweizer Delegation am «Erlebnistag Deutsche Weinstraße» in Rheinland-Pfalz.



# Ein einziger Fest- und Freudenplatz

Gut 300 000 Prospekte wurden im Vorfeld des im Jahr 2000 stattfindenden ersten slowUp verteilt: an Bahnhöfen, als Beilage der «Schweizer Familie» und in die Briefkästen aller Haushaltungen in der Region Murtensee. Während die Lokalpresse eifrig für den Event warb, hielt sich die nationale Presse mit Beiträgen zurück. Am Tag selbst waren Radio und Fernsehen aber präsent. Stimmungs- und bilderreich berichteten sie über das Volksfest, wobei die meisten Medien in ihren Beiträgen an die autofreien Sonntage von 1973 erinnerten. Trotz regnerischem Wetter überstieg der Andrang die Erwartungen. Rund 20 000 Personen am Morgen, gar 30 000 Personen am Nachmittag bewegten sich laut Schätzungen auf der zwischen 10.00 und 17.00 Uhr abgesperrten Rundstrecke. Besonders am Nordufer verwandelte sich der Anlass in eine Festhütte. Überall herrschte eine fröhliche Stimmung: Rückenwind für die Human Powered Mobility.

Vom Erfolg waren alle überwältigt. Dennoch kamen im Schlussbericht drei Punkte zur Sprache, die in Zukunft verbessert werden mussten. Die Murtensee-Region war schlecht ins nationale Bahnnetz eingebunden. Da das Organisationskomitee für 2001 von 50 000 und bei der auf 2002 verschobenen Expo von bis zu 100 000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern ausging, brauchte es von den Bahnen grössere Anstrengungen, sonst drohte ein Verkehrskollaps. Zweitens führte der Andrang auf zwei Abschnitten, die wegen fehlender Bewilligungen über Nebenstrassen führten, zu einem Velostau. Kommende slowUp, darin herrschte Einigkeit, würden nur noch auf Kantonsstrassen stattfinden. Drittens schliesslich hinkte das Interesse in der Westschweiz der Begeisterung in der Deutschschweiz hinterher. Vielleicht lag es daran, dass beispielsweise im französischsprachigen Dorf Faoug rein gar nichts los war. Hier wollte das lokale Organisationskomitee Gegensteuer geben.





# Überrollt vom eigenen Erfolg?



Dank Prachtwetter und Politprominenz in der Person von Bundesrat Samuel Schmid und der Expo-Generaldirektorin Nelly Wenger kamen im Folgejahr 2001 schon über 40000 Menschen an den slowUp Murtensee. Der Ansturm hatte gar zu einem Stau auf der Autobahn geführt, eine Auswirkung, die der Projektleitung Human Powered Mobility zu denken gab. Aber die Bahnen schafften es nicht, mehr als 5000 Personen in die Region zu bringen. Viel zu wenig mit Blick auf die Expo.02, für die ja bis zu 100000 Teilnehmende erwartet wurden. Der eigene Erfolg drohte den slowUp im Expo-Jahr zu überrollen.

Unter Hochdruck erarbeitete die Projektleitung ein neues Konzept: am Murtensee der slowUp, am Bielersee die mit Muskelkraft angetriebenen Wasserfahrzeuge, in Neuenburg eine Roller-Parade und in Yverdon die futuristischen Human Powered Vehicles. Dagegen sprachen der enorme Aufwand und die komplizierte Organisationsstruktur. Am Ende blieb neben dem slowUp nur die Roller-Parade in Neuenburg übrig. Ganz nach dem Motto: Party am Samstag in Neuenburg, Chill-out am Sonntag rund um den Murtensee.

Angesichts eines dichten Veranstaltungsprogramms der Expo blieb jedoch der Aufmarsch am dritten slowUp mit 30000 Personen weit hinter den Erwartungen zurück, während die Roller-Parade in Neuenburg beim Publikum durchfiel. Paradoxerweise stärkte aber das enttäuschende Expo-Wochenende die slowUp. Da in Murten kein Dichtestress herrschte, dominierten bei den Anwesenden wie eh und je die positiven Eindrücke.

# Zur festen Institution

Die Strategie der Stiftung ging auf: Bereits 2002 veranstaltete Euregio Bodensee seinen ersten slowUp. Die Abstimmung über die Sonntags-Initiative vom Mai 2003 änderte an diesem Trend nichts, auch wenn über 62 Prozent der Stimmberechtigten nichts von einem vierjährigen Versuch hielten, pro Jahreszeit einen autofreien Sonntag einzuführen. Freiwillige Initiativen wie der slowUp Sempachersee im Spätsommer desselben Jahres brauchten deswegen nichts zu fürchten. Ihnen war der Erfolg sicher. 2004 kamen La Gruyère, die Gegend des Hochrheins und das Vallée de Joux hinzu.

Daniel Leupi kümmerte sich in einem Teilzeitpensum um die slowUp. Mehr als 1,3 Vollzeitstellen hätten sie nie gehabt, betont er. Diese Tatsache unterstreicht, mit welch schlanken Strukturen und beschränkten Mitteln der stete Ausbau der Veloland-Welt vonstattenging. Allerdings, bemerkt Leupi selbstkritisch, sei die Zeit für neue Projekte neben seinem politischen Engagement und der Familie knapp geworden.

2004 war insofern ein Wendepunkt, als erstmals eine urbane Region die Austragung eines slowUp anstrebte: am Zürichsee. Das sei, erklärt Leupi, für die Gewinnung nationaler Sponsoren wichtig gewesen. Allerdings harzte es dann, sodass Leupi trotz seiner Funktion als nationaler Leiter der slowUp und entgegen der Regel der guten Führung das Präsidium des Zürcher Organisationskomitees übernahm. Gegen den Veloanlass habe Michael Dreher, einer der national bekannten Köpfe der damaligen Auto- partei, in einem Zeitungsinserat polemisiert. Die Aktion blieb genauso wirkungslos wie ein bürgerlicher Vorstoss im Kantonsrat. 300 Arbeitsstunden habe er investiert, beziffert Leupi seinen Einsatz. Da dieser Aufwand nicht durch das lokale Budget abgegolten werden konnte, sprang das Velobüro ein. Die Investition zahlte sich aus. Nach dem ersten Zürcher slowUp kam mit der Migros ein grosser nationaler Sponsor von sich aus auf Leupi zu.

2005 wurde erstmals ein slowUp Mountain über den Albula durchgeführt. 3000 Velofans hatten die Passstrasse für sich. Ein Jahr später trugen bereits zwölf Veranstaltungen das Label slowUp. Zusammen mobilisierten sie jährlich knapp 400 000 Teilnehmende.

Getragen wurde der Grossanlass mittlerweile von der Stiftung Veloland Schweiz und Schweiz Tourismus. 2006 schloss sich die Stiftung Gesundheitsförderung Schweiz an, nachdem sie vorgängig als Sponsor aufgetreten war. Schon 2001 hatte Schweiz Tourismus die Marke slowUp schützen lassen; 2007 liess die Organisation die Marke international registrieren. Diese beiden Schritte seien, schüttelt Leupi den Kopf, nicht mit ihnen abgesprochen gewesen. Ein Vorgehen, das damals in der Projektleitung für Irritationen gesorgt habe.





# Dank Standards zum Vergnügen

Nach der stürmischen Wachstumsphase musste Leupi Qualitätsstandards durchsetzen. Es sei wie in einem Floh-zirkus gewesen, lacht er, weil die Organisationskomitees vor Ort trotz der nationalen Marke machten, was sie für zweckmässig hielten, insbesondere in Fragen des Sponsorings. Vorgaben und Rahmenverträge garantierten aber letztlich die Zukunft von slowUp. Ebenso die Klärung der Ansprüche der nationalen und regionalen Sponsoren. Bei den ehrenamtlich arbeitenden Komitees in den Regionen löste die Professionalisierung Widerstände aus. Er habe vor allem telefoniert, umschreibt Leupi sein damaliges Jobprofil. Sinnbildlich für diese Professionalisierungsphase steht das von Beatrice Nünlist gestaltete Manual, das erstmals 2003 kurz und knapp erklärte, wie ein slowUp zu funktionieren hatte, und danach regelmässig aktualisiert wurde.

Als die Stimmberechtigten Leupi 2010 in den Zürcher Stadtrat (Exekutive) wählten, rückte Christian Friker, der seit 2007 im Velobüro tätig war, in die Leitung von slowUp nach. Auch er bemühte sich, die Qualität der Marke zu verbessern. Waren es doch mittlerweile jährlich 19 Anlässe. Mit Verhandlungsgeschick setzte sich Friker für einen gemeinsamen Webauftritt und ein Corporate Design ein, warb mit der Selbsthilfeorganisation Procap für einen hindernisfreien Zugang zum Event, sensibilisierte die Organisationskomitees für die Abfalltrennung und eine regional-saisonale Kulinarik. Doch damit taten sich ländliche Regionen schwer, in denen ohne Bratwurst und Pommes frites kein Fest möglich schien.

2013 begleitete Friker erstmals einen slowUp im Ausland: Unter dieser Marke wird seither im Elsass jährlich ein Velofest angeboten. 2021 folgte das Vallée de l'Ognon im französischen Jura. Mittlerweile seien, bilanziert Friker, die meisten Teilnehmenden Stammkunden, die ihrem lokalen Anlass Jahr für Jahr die Treue halten. Aber ja, es gebe Fans, die jährlich mehrere slowUp besuchten. Denn die Faszination sei immer noch dieselbe: die autofreie Strasse.

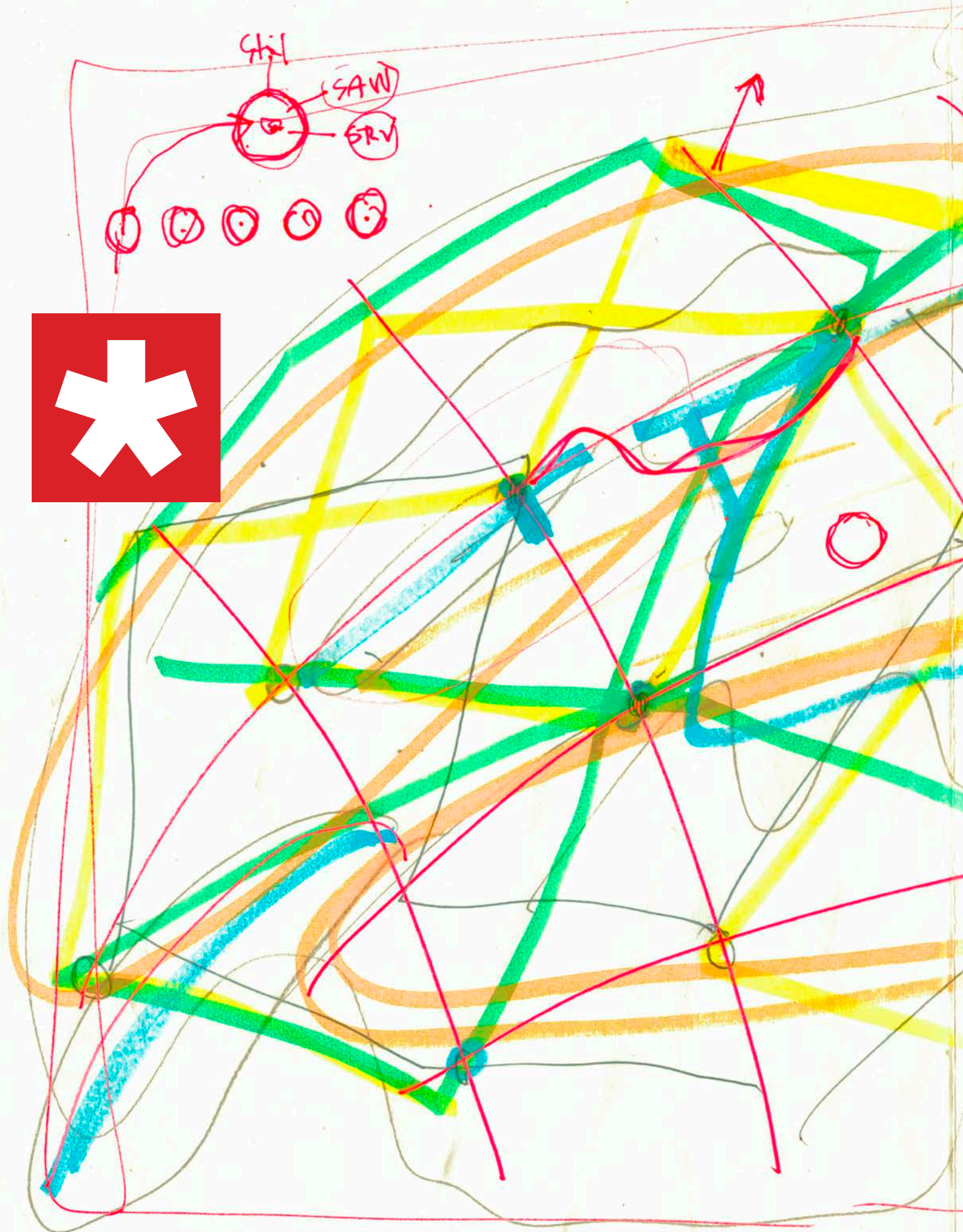


Mehrwegbecher sollen helfen, den Abfallberg an den slowUp zu verringern.



Daniel Leupi (rechts) übergibt die Leitung des slowUp an Christian Friker.







Anstiftung Veloland Schweiz

Kommunikation

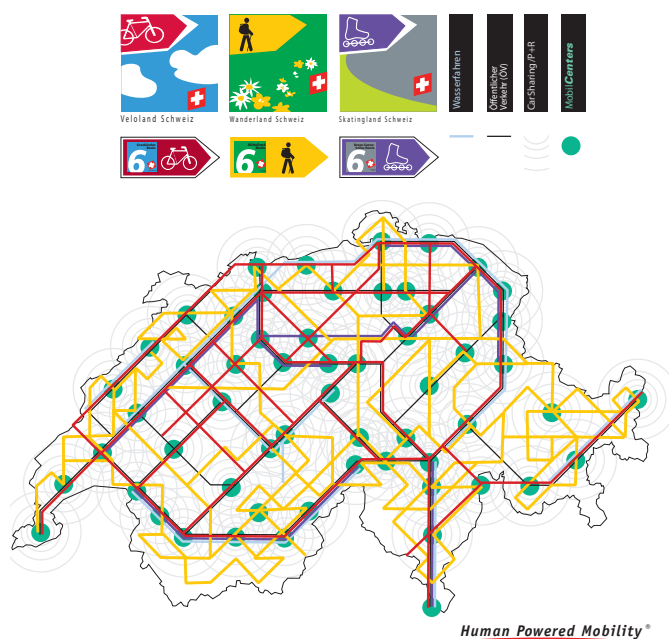
Auf besten Wegen:  
**SchweizMobil**

# Eine Frage mit Folgen

Ob er nicht eine Idee habe, fragte Peter Anrig im Sommer 1999 Markus Capirone, als er diesem von der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege berichtete. Die Organisation steckte in einer Krise. Ihr schweizweites Wanderwegnetz wurde schlecht vermarktet, was das Image des beliebtesten Schweizer Volkssports beeinträchtigte. Rote Wandersocken und Militärrucksäcke standen klischeehaft für eine scheinbar aus der Zeit gefallene Freizeitaktivität. Ganz im Gegensatz zum boomenden Veloland Schweiz.

Capirone steckte mitten im Expo-Projekt Human Powered Mobility, in dem er für drei Aktivitäten des Langsamverkehrs Angebote unter einer Marke aufbaute. Und nun diese Frage. Capirone nahm ein Blatt Papier, zeichnete darauf die Umrisse der Schweiz und überzog das Land mit einem schematischen Netz verschiedenfarbiger Linien, wobei jede Farbe für die Routen einer Aktivität stand. Darüber legte er zusätzlich ein Netz für den öffentlichen Verkehr. Überall dort, wo sich die Linien in gleichmässigen Abständen überschnitten, entstanden Knoten. Capirones Skizze – siehe vorangehende Doppelseite – war anderntags die Grundlage für seine präsentablere Version im Stil einer abstrakten Karte des öffentlichen Verkehrs. Sie umfasste vier «Länder», nämlich das Wander-, das Velo/Mountainbike-, das Skating- und das Kanuland, und integrierte bei den Knoten Servicestationen an Bahnhöfen, die im Kontext des Velolands Schweiz diskutiert wurden. Capirone schwebte ein einheitlich signalisiertes und kommuniziertes Netz an Routen und Wegen für all diese Freizeitaktivitäten vor. Ein Angebot unter einem Markendach, getragen von der Stiftung Veloland Schweiz.

Der Wurf überzeugte. Bevor Anrig aber ein neues Grossprojekt anreissen wollte, beharrte er auf einer verbindlichen Zusage des Velobüros, die Sache, sollte sie ins Rollen kommen, auch bis zum Schluss durchzuziehen. Nachdem sich beide Seiten dazu bekannt hatten, baute Capirone die Skizze zu einer Projektpräsentation aus. Dem neuen Projekt gab er den Namen «SchweizMobil». Unterdessen sondierte George Ganz in seiner Funktion als Sekretär der Konferenz der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren sowie der Konferenz der Direktoren des öffentlichen Verkehrs bei den Kantonen. Nach positiven Signalen liess er seine Beziehungen zum Bund spielen. Im Frühjahr 2000 durfte eine Delegation von Veloland Schweiz Hans Werder, dem Generalsekretär des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, das Projekt vorstellen. Werder bestimmte im Departement weitgehend, was unterstützt wurde und was nicht. Man habe ihnen, erinnert sich Capirone, für den Auftritt eine Viertelstunde Zeit zugestanden. Zuerst hätten Ganz und Anrig die Stiftung und das Veloland Schweiz kurz umrissen, danach habe er seine Vision präsentiert. «Das machen wir», habe Werder spontan geantwortet. Und schon seien sie mit offenen Mündern wieder vor dem Büro gestanden.





Im Mai erläuterten Ganz und Anrig das Projekt verschiedenen Bundesämtern. Sie rannten offene Türen ein. Nicht nur dank Werders Fürsprache. Verkehrsprobleme in den Agglomerationen und Städten, ein geschärftes Umweltbewusstsein, das unter dem Schlagwort «nachhaltige Entwicklung» einen sorgsam Umgang mit den vorhandenen Ressourcen anstrebte, und der politische Wille, Schadstoffe und Lärm zu reduzieren, setzten die Verwaltung unter Handlungsdruck. Ebenso sprachen der unbestreitbare touristische Nutzen und die Faszination, die vom pionierhaften Vorhaben ausging, für SchweizMobil.

An einem Treffen mit den interessierten Bundesämtern gab die Finanzierung der Vorplanungsphase wenig zu diskutieren. Beiträge aus den Töpfen zur Förderung des Langsamverkehrs, zur Reduzierung der Umweltbelastung, zur Tourismus- und zur Gesundheitsförderung von gesamthaft 400 000 Franken standen bereit, sofern diese Summe durch die Kantone und Private verdoppelt würde. Diesbezüglich war Ganz zuversichtlich. Die Kantone wollten das Projekt mit 150 000 Franken unterstützen. Je 150 000 Franken trugen Organisationen aus Verkehr und Tourismus bei. Ulrich Seewer vom Dienst für Gesamtverkehrsfragen im Bundesamt für Raumentwicklung stellte sich als Ansprechpartner seitens des Bunds zur Verfügung, Ganz übernahm dieselbe Rolle für die Kantone.

Organisatorisch diente eine Trägerschaftskonferenz als oberstes Organ des Projekts. Sie vereinte alle am Projekt Beteiligten und fasste die strategischen Beschlüsse, während die Stiftung Veloland Schweiz treuhänderisch die Gelder verwaltete und das Gespann Schweizer Tourismus-Verband und Velobüro mit der Umsetzung des Projekts betraute.

Es lief wie am Schnürchen. Mittlerweile waren die Abläufe eingespielt, das gegenseitige Vertrauen gross, die Wege zu den Kantonen und zum Bund kurz. Anders hätte das Velobüro neben der Expo.02 und dem Veloland Schweiz kein drittes Grossprojekt vorantreiben können. Bereits Mitte 2000 lag ein erstes Konzept vor, das nun auch das Mountainbike als eigenständige Mobilitätsform aufführte. Nach einer weiteren Überarbeitung brachte 2002 eine Broschüre auf wenigen Seiten die Kernaussagen zu SchweizMobil auf den Punkt. Laut Planung sollte die Infrastruktur für die fünf Freizeitaktivitäten unter der Aufsicht des Bundes realisiert werden, weil er mit einem Globalbeitrag das Projekt schwergewichtig finanzieren würde.



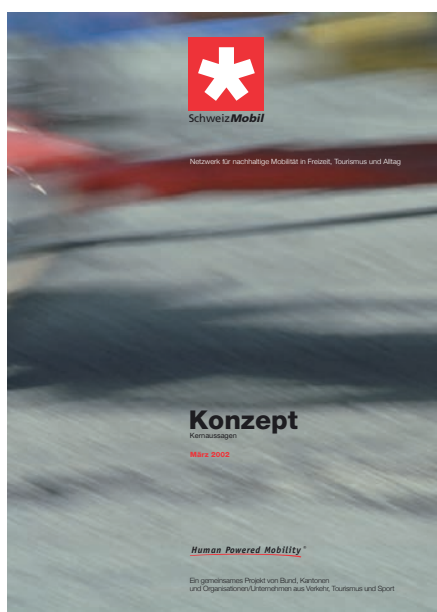
# SchweizMobil unplugged

Ein weisses, fünfarmiges Schweizerkreuz auf rotem Grund, das Logo von SchweizMobil, zog die Blicke auf sich. Entworfen hatte es Markus Capirone. Da die für das Titelblatt als Hintergrund dienende Fotografie kaum erkennbar zwei Liegevelos zeigte, die eine Strasse entlangflitzten, wirkte das an einen Menschen erinnernde Markenzeichen wie ein ruhender Pol in einem höchst dynamischen Umfeld. Zudem hob es durch den spielerischen Gebrauch des Schweizerkreuzes den nationalen Charakter des Projekts hervor. Folgerichtig wurde das Konzept auch als Projekt von Bund, Kantonen sowie Organisationen und Unternehmen aus Verkehr, Tourismus und Sport angepriesen.

Aufmachung und Inhalt trugen die Handschrift des Velobüros. In Anlehnung an das Veloland Schweiz schuf Beatrice Nünlist die Logos für die anderen Freizeitaktivitäten. Die in der Broschüre abgebildeten Fotografien, Szenen von Menschen in Bewegung, stammten ebenso vom Velobüro wie die Begrifflichkeit, die sich an den Leitbildern der Bundesämter orientierte und ohne Scheu in Marketingmanier Neoanglizismen kreierte. Dieses Vorgehen spiegelte den Willen zur Standardisierung und das Bemühen, mittels künstlerischer Gestaltung die Qualität der Inhalte herauszustreichen. Die Vision war klar: 2007 ist die Schweiz weltweit Leader in nachhaltiger Mobilität mit Angeboten für Freizeit, Tourismus und Alltag.

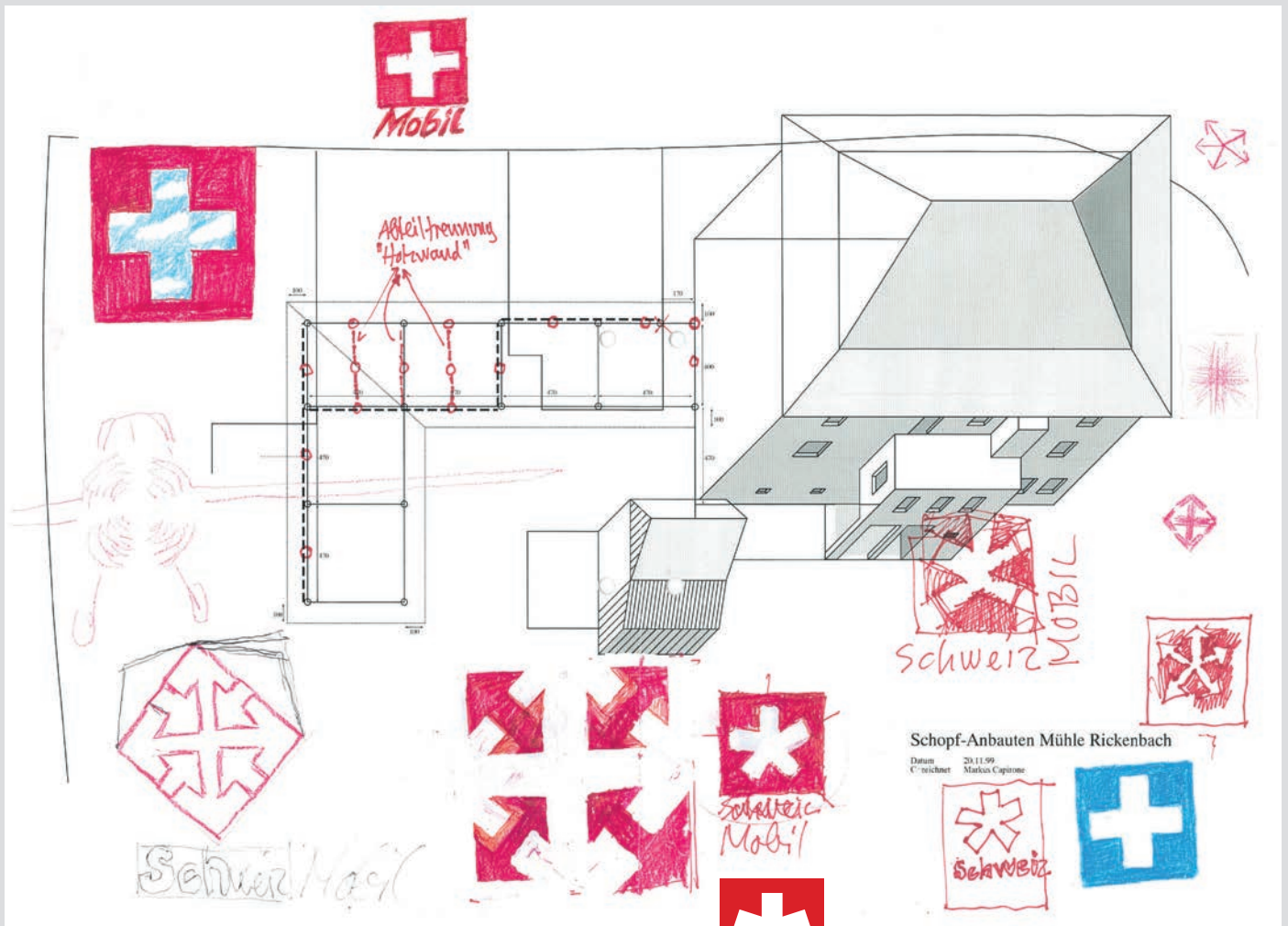
Drei Ziele formulierte die Broschüre: erstens mehr Human Powered Mobility in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr, zweitens höhere touristische Wettbewerbsfähigkeit, drittens weniger Umweltbelastung. Davon profitieren Umwelt, Mensch und Wirtschaft. An den Kosten von 50 Millionen Franken würden sich alle Partner im Rahmen einer Public-Private-Partnership beteiligen. Die Termine waren ehrgeizig: Auf eine Planungsphase von drei Jahren folgte eine Realisierungsphase von zwei Jahren, auf dass im Frühling 2007 die Vision Wirklichkeit werde. Verwaltet würde das Ganze von einer erweiterten Stiftung Veloland Schweiz, in der alle beteiligten Partnerorganisationen Einsitz nähmen.

Einmal realisiert, bestünde SchweizMobil aus vier «Ländern», dem Wander-, dem Velo-, dem Skating- und dem Kanuland. Das neue Thema Mountainbiken blieb in der ersten Projektphase aus taktischen Gründen – um schlank zu bleiben – im Veloland Schweiz integriert. Bereits in der anschliessenden Vorplanungsphase wurde es zum eigenständigen Mountainbikeland. Insgesamt rund 30 nationale Routen und 100 regionale Highlights waren angedacht. Auf die Qualität der Strecken wurde grossen Wert gelegt, nur die schönsten und besten Routen würden aufgenommen. In sogenannten MobilCenters gäbe es Beratungen, Informationen und die Möglichkeit, Fahrzeuge zu mieten. Selbstverständlich liessen sich touristische Angebote entlang der Routen über die Website von SchweizMobil digital buchen und bezahlen.





Auf einem zufällig herumliegenden Plan entwarf Markus Capirone 1999 das Logo von SchweizMobil. Beatrice Nünlist gestaltete dazu die neuen Länderlogos im Stil von Veloland Schweiz.



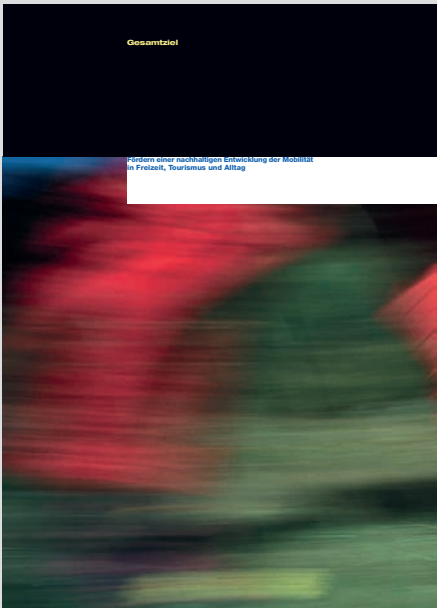
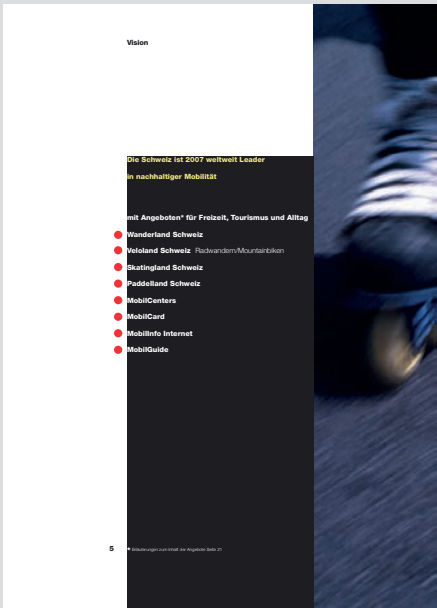
# Kein Blumentopf zu gewinnen

Der Antrag des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, das 50-Millionen-Projekt SchweizMobil mit 25 Millionen Franken zu unterstützen, wurde laut dem zuständigen Departementschef Moritz Leuenberger trotz erfolgversprechender Vorverfahren in der Bundesratssitzung vom 26. Juni 2002 «richtiggehend abgeschmettert». Für die gewünschte Finanzhilfe fehlten nach Ansicht des Gesamtbundesrats nicht nur hinreichende gesetzliche Grundlagen, sondern der Langsamverkehr war grundsätzlich keine Bundesaufgabe. So rasch das Projekt Fahrt aufgenommen hatte, so abrupt kam es zum Stillstand. Was tun?

Da Ziele und Nutzen unbestritten waren, redimensionierte das Velobüro in Absprache mit den Bundesämtern für Strassen und für Raumplanung das Projekt. Von einer MobilCard war nun nicht mehr die Rede, auch andere Dienstleistungen wie Reiseführer, Webauftritt oder touristische Angebote entlang der Routen wurden zurückgestutzt. Zudem teilte die Stiftung Veloland Schweiz das Projekt in zwei Module auf, die sie etappenweise umsetzen wollte. Im Vordergrund stand das «Basismodul SchweizMobil» mit den Routen, dem öffentlichen Verkehr und den MobilCenters. Ein zweites Modul, das georeferenzierte Kartengrundlagen erarbeiten wollte, wurde wegen fehlender Finanzierung nicht weiterverfolgt. Jahre später realisierte es das Bundesamt für Strassen unter dem Namen Fachapplikation Langsamverkehr. Dank den Redimensionierungen kostete SchweizMobil nun nur noch 20 Millionen Franken, wobei der Start um ein Jahr auf 2008 verschoben wurde.

Über ein Jahr lang suchte Gottlieb Witzig, Leiter der Fachstelle Langsamverkehr im Bundesamt für Strassen, für das reduzierte Projekt nach einer Finanzierungslösung, die mehrheitsfähig wäre, aber die Eidgenössische Finanzverwaltung legte stets ihr Veto ein. Resigniert stellte Witzig Ende 2003 fest, unter dem Titel SchweizMobil lasse sich auf Bundesebene derzeit kein Blumentopf gewinnen. Deshalb musste der Bund auf die Federführung verzichten. Diese Aufgabe fiel an die Stiftung Veloland Schweiz und die Kantone zurück. Nichtsdestotrotz sicherten acht Bundesämter aus verschiedenen Departementen für spezifisch ausgewiesene Leistungen namhafte Beträge zu.



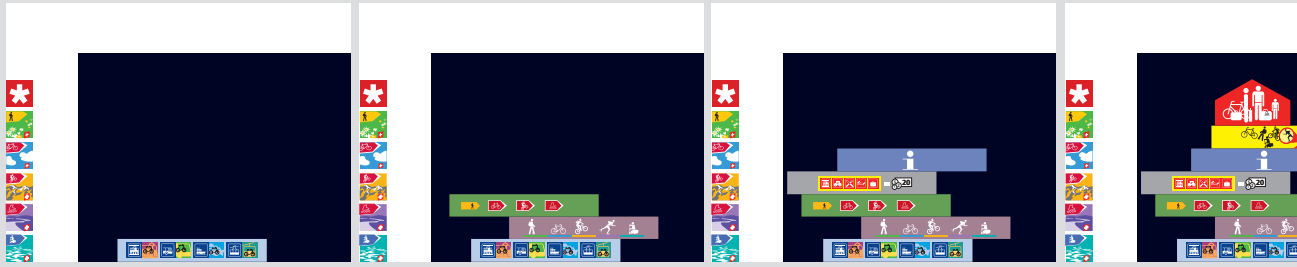


Kosten

	Planung	Realisierung	Betrieb	
<b>Querschnittsaufgaben</b>	<b>9'715'000</b>	<b>6'070'000</b>		
<b>Wanderland</b>	<b>1'760'000</b>	<b>3'295'000</b>		
<b>Veloland</b>	<b>950'000</b>	<b>1'985'000</b>		
<b>Skatingland</b>	<b>1'415'000</b>	<b>2'630'000</b>		
<b>Paddelland</b>	<b>580'000</b>	<b>1'065'000</b>		
<b>Signalisation</b>	<b>380'000</b>	<b>70'000</b>		
<b>MobilCenters</b>	<b>920'000</b>	<b>5'140'000</b>		
<b>ÖV/MIV</b>	<b>25'000</b>	<b>20'000</b>		
<b>MobilCard</b> (Budget EasyRide)				
<b>MobilInfo Internet</b>	<b>675'000</b>	<b>3'150'000</b>		
<b>MobilGuide</b>	<b>110'000</b>	<b>320'000</b>		
<b>Touristische Partner</b>	<b>160'000</b>	<b>960'000</b>		
<b>Rechtsgrundlagen</b> (Budget ASTRA)				
<b>Umwelt</b>	<b>90'000</b>	<b>80'000</b>		
<b>Erfolgskontrolle</b>	<b>175'000</b>	<b>445'000</b>		
<b>Marketing</b>	<b>570'000</b>	<b>2'395'000</b>		
<b>Reserven</b> (ca. 10%)	<b>2'475'000</b>	<b>2'375'000</b>		
<b>Total</b>	<b>20'000'000</b>	<b>30'000'000</b>	<b>offen</b>	

15

Kurz und bündig: Auszug aus dem von Peter Anrig und Markus Capirone zuhanden des Bundesrats ausgearbeiteten Konzept des 50-Millionen-Projekts SchweizMobil.



# Knapp, präzise, attraktiv

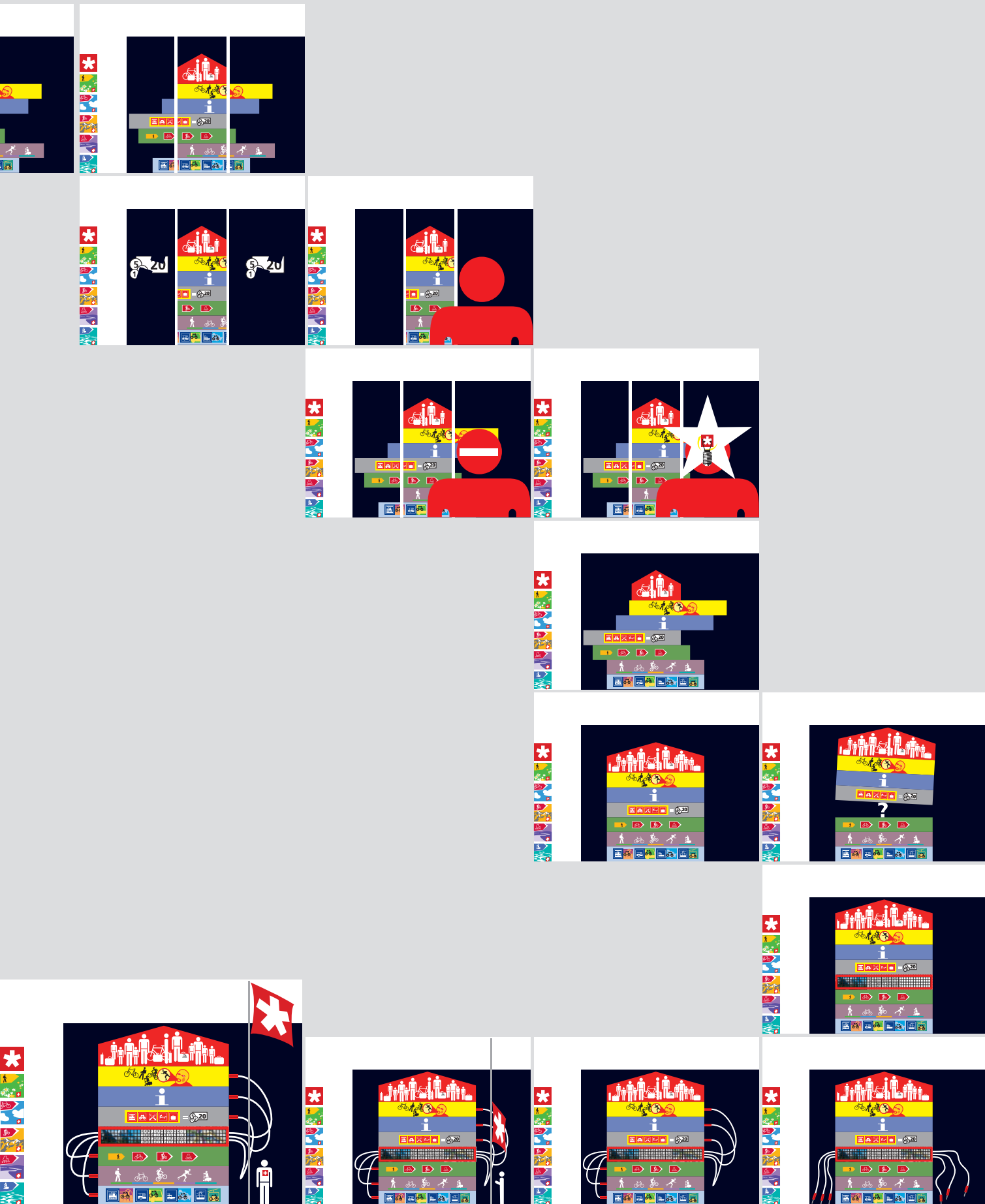
Eine entscheidende Rolle bei der Überzeugungsarbeit in den Kantonen spielten die Präsentationen. Sie mussten alle Facetten von SchweizMobil auf den Punkt bringen – in möglichst einprägsamen Bildern.

An die tausend grafische Darstellungen schuf Markus Capirone, bis er über umfassende Serien von Slides verfügte, die sich bedarfs- und publikumsgerecht zu Vorträgen zusammenstellen liessen. Er verzichtete fast gänzlich auf Textelemente, damit die Slides in allen Sprachen anwendbar blieben. Den grossen Nutzen der visuellen Grundlagen bestätigt Lukas Stadtherr. Stadtherr trat auf Anfang 2003 dem Velobüro bei, nachdem er für ein privates Büro im Auftrag der Stiftung Veloland Schweiz im Freiburgischen und in der Waadt engagiert Routenprojekte für die Expo betreut hatte. Dank seinen guten Französischkenntnissen war er bei SchweizMobil insbesondere für die Westschweizer Kantone zuständig.

Knapp, präzise und attraktiv seien sie gewesen, charakterisiert Stadtherr die grafischen Unterlagen, mit derselben künstlerischen Sorgfalt hergestellt wie die Broschüren. Immer wieder habe man ihm nachträglich bestätigt, welche Wirkung die Präsentationen hinterlassen hätten. Bei einer Sitzung mit den Behörden und Fachorganisationen aus den Kantonen Neuenburg und Jura habe man ihn an der Stirnseite eines langen Tisches platziert, erzählt Stadtherr. Auf der ihm gegenüberliegenden Seite sassen Aug in Aug die Vertreter der kantonalen Wanderweg-Fachorganisationen. Ihr Misstrauen habe sich rasch verflüchtigt, weil die Bildsprache sie überzeugt habe. In Kombination mit einem selbstbewussten Auftritt trugen die Slides dazu bei, dass sich Behörden und Fachorganisationen von der Machbarkeit des Projekts überzeugen liessen.

**Die Slidesequenz zu der für SchweizMobil zentralen Koordination von Infrastruktur und Information – das sogenannte SchweizMobil-Haus.**





# Eine Mehrheit ...

Dass die Gesuche an die Kantone um einen Kostenbeitrag kein Selbstläufer sein würden, lehrten die Erfahrungen aus dem Veloland Schweiz. Lange Verhandlungen standen an, auch wenn die Stiftung und das Velobüro bei den Fachstellen in den Kantonen mittlerweile über Goodwill verfügten. Eine erste Runde startete im Mai 2003 mit der nach dem Nein des Bundes abgespeckten Version «Basismodul SchweizMobil». Die Kosten waren nach einem Schlüssel berechnet worden, der die Anzahl Kilometer Wegstrecken, die kantonale Bevölkerungszahl und die Finanzkraft eines jeden Kantons berücksichtigte.

Die Bilanz fiel zwiespältig aus. Nach fast einem Jahr hatten fünf Kantone noch immer nicht geantwortet, acht lehnten eine Finanzierung ab. Immerhin sagten Tourismuskantone wie Graubünden, Wallis und Bern zusammen mit zehn anderen Kantonen zu; teilweise mit finanziellen und organisatorischen Auflagen. Der bevölkerungsreiche Kanton Zürich machte mit, ebenso die Waadt als Westschweizer Schwergewicht. Aufgrund der Rückmeldungen wurde das Budget nochmals reduziert. Neu ging die Projektleitung von einem Bedarf von 15 Millionen Franken aus, auch weil sie ihre Organisation vereinfachte. Auf dieser neuen Basis lancierte die Stiftung im Mai 2004 eine zweite Gesuchsrunde.

An der Trägerschaftskonferenz Anfang November präsentierte Peter Anrig den aktuellen Stand der Finanzierung. Basel-Land und Appenzell Innerrhoden wollten sich partout nicht am Projekt beteiligen. Bei sieben Kantonen stand eine Antwort aus, die restlichen stimmten zu. Die von der öffentlichen Hand und von Privaten gemachten Zusagen beliefen sich auf über 10 Millionen Franken. Laut Anrig würden aufgrund der Vorgespräche mit den noch unentschlossenen Kantonen die Gesamteinnahmen voraussichtlich gut 12 Millionen Franken betragen. Eine Summe, bei der ein Projektstart zu verantworten war. Die Zuversicht gründete auf der Entstehungsgeschichte des Velolands Schweiz, wo es schlussendlich gelang, sämtliche Kantone ins Boot zu holen. Die Trägerschaft gab grünes Licht.

50  
20  
15

12



# ... und etwas Zuversicht

Zur Zuversicht beigetragen hatte der mit 50 000 Franken dotierte Prix Evenir der Erdöl-Vereinigung, der im April 2004 der Stiftung Veloland Schweiz zugesprochen wurde. Der Branchenverband der Schweizer Mineralölwirtschaft zeichnete mit dem Preis im Bereich der Nachhaltigkeit herausragende Leistungen aus, die Ökologie, Ökonomie und Soziales in Einklang brachten.

Das Geld hätten sie, so Markus Capirone, ins Veloland Schweiz gesteckt, was das Budget entlastet habe. An der Preisverleihung hätten sich die Vertreter der Erdöl-Vereinigung jedoch nicht gross für sie interessiert. Sogar die Medienbroschüre habe er selber gestalten müssen. Beide Seiten hätten den ganzen Abend je an ihrem Tisch verbracht. Heute würde man wohl von Greenwashing sprechen.



# Verbindliche Signalisation für den Langsamverkehr

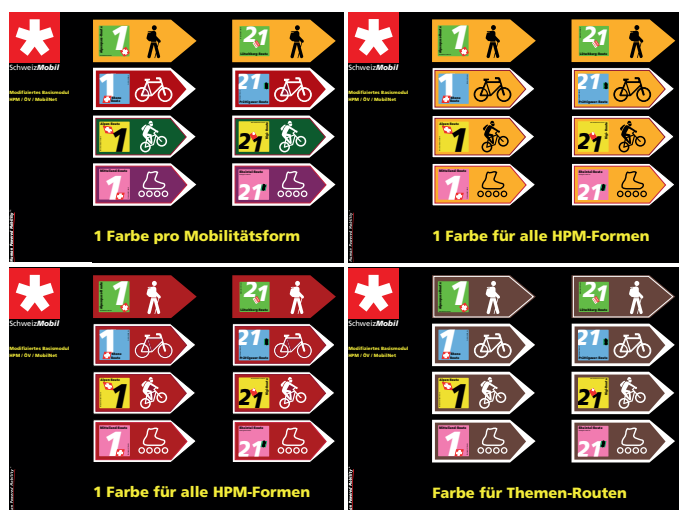
Im 2002 publizierten «Leitbild Langsamverkehr» umriss das Bundesamt für Strassen seine neue, an der Nachhaltigkeit ausgerichtete verkehrspolitische Strategie. Aufgrund seiner wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile erfuhr der Langsamverkehr eine Aufwertung und wurde im Bereich des Personenverkehrs als dritte Säule gleichberechtigt neben den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr gestellt. Eine der im Leitbild aufgeführten Fördermassnahmen propagierte ein einheitliches Leit- und Informationssystem, das sämtliche Formen des Langsamverkehrs vereinte.

Thomas Mahrer, Bereichsleiter für Langsamverkehr und Verkehrsregeln im Bundesamt für Strassen, ging resolut an die Umsetzung des Leitbilds. Mit Blick auf SchweizMobil strebte er die Integration der traditionsreichen Wegweisung für die Wanderwege in eine neue Schweizer Norm an, die für den Langsamverkehr eine möglichst einheitliche Wegweisung vorsah. Da die Stiftung Velo-land Schweiz beziehungsweise das Velobüro am Leitbild mitgearbeitet und die beiden an der Landesausstellung die Signalisation für Skating als Pilotversuch eingeführt hatten, erteilte ihnen das Bundesamt für Strassen Ende 2004 den Auftrag, in diesem Sinne die bestehende Norm SN 640 829 des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute für die Velo- und Mountainbikewegweisung zu überarbeiten. Markus Capirone nutzte diese Chance und stellte auch grundlegende Fragen, so zur Farbgebung einer koordinierten Wegweisung für den Langsamverkehr.

Eine einmalige Chance sei das gewesen, resümiert Capirone. Er leitete die Begleitgruppe, bestehend aus Vertretern des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute, der Kantone und der Organisationen der betroffenen Mobilitätsformen, und entwarf alle Signale. Sie hätten damit ihre Vorstellungen für die Wegweisung von SchweizMobil als verbindliche Regeln für den Langsamverkehr aufstellen können. Ende Juni 2005 schickte das Bundesamt für Strassen den Entwurf der neuen Norm in eine breite Vernehmlassung. Bei 105 Stellungnahmen, darunter 38 von den Kantonen und kantonalen Fachstellen, stiess sie auf breite Zustimmung. Nach letzten Anpassungen wurde die Norm SN 640 829 im Dezember 2005 genehmigt und trat am 1. Februar 2006 in Kraft.

In der 56-seitigen Norm wurden Signalelemente wie Piktogramme, Farben, Ziele, Distanzangaben und Schrift, ihre Anordnung auf den verschiedenen Wegweisern sowie deren Vermassungen verbindlich definiert. Sie führte als Bestandteil einer Wegweisung sogenannte Routenfelder in der jeweiligen Leitfarbe der Mobilitätsformen ein. Diese enthielten die Routennamen sowie ein-, zwei- oder dreistellige Nummern, je nachdem, ob es sich um eine nationale, eine regionale oder eine lokale Route handelte. Für SchweizMobil war diese Normierung selbstredend von zentraler Bedeutung. Die Entwürfe der Routenfelder stammten von Beatrice Nünlist. Dank der gestalterischen Einheit waren mit Routenfeldern versehene Wegweiser, die irgendwo im Land an einem Pfosten hingen, sofort als Teil von SchweizMobil erkennbar.

Nicht minder wichtig für SchweizMobil war die Tatsache, dass Informationstafeln neu zur offiziellen Signalisation gehörten. Folgerichtig benötigten sie keine Baubewilligung mehr. Hätte SchweizMobil für jede einzelne Tafel ausserhalb der Bauzone eine Bewilligung einholen müssen, wäre dieses Informationselement nicht zu realisieren gewesen.





## 17 Routenfelder

Internationale Routen werden mit Routenfeldern gemäss den internationalen Vereinbarungen signalisiert.

Die Routenfelder dürfen keine Reklame enthalten.


















Die Routenfelder sind in Tabelle 8 festgelegt.

## 17 Champs de désignation d'itinéraire

Les itinéraires internationaux sont signalisés par des champs de désignation d'itinéraire selon les conventions internationales. La publicité est interdite sur les champs de désignation d'itinéraire.

Les champs de désignation d'itinéraire sont présentés dans le tableau 8.

Auszug aus der Norm SN 640 829, Strassensignale, Signalisation Langsamverkehr.

Routenfelder Champs de désignation d'itinéraire					
					
Nationale Routen 1...9					Itinéraires nationaux 1...9
Regionale Routen 21...99					Itinéraires régionaux 21...99
Lokale Routen 101...999 (Routennummer ist fakultativ) Ausser bei hoher touristischer Eignung werden lokale Routen ohne Routenfeld, also nur mit Ziel- und Distanzangaben signalisiert.					Itinéraires locaux 101...999 (le numéro d'itinéraire est facultatif) Sauf en cas d'intérêt touristique important, les itinéraires locaux ne sont signalisés qu'avec des indications de destination et de distance, sans champ de désignation d'itinéraire.
Grundfarben	Pantone 368 C	Pantone 292 C	Pantone 124 C	Pantone 528 C	Couleurs de base
Grössen, quadratisch	75 mm	75 mm*	110 mm, 150 mm	150 mm	Tailles, carré
Reihenfolge ab Signalwurzel	National, regional, lokal <i>National, régional, local</i>	Velo, Mountainbike, FäG National, regional, lokal <i>Vélo, VTT, engins assimilés à des véhicules National, régional, local</i>	Velo, Mountainbike, FäG National, regional, lokal <i>Vélo, VTT, engins assimilés à des véhicules National, régional, local</i>	Velo, Mountainbike, FäG National, regional, lokal <i>Vélo, VTT, engins assimilés à des véhicules National, régional, local</i>	Ordre à partir de la base du signal
Mobilitätspiktogramme		Routenfelder müssen immer mit den entsprechenden Mobilitätspiktogrammen kombiniert werden. <i>Les champs de désignation d'itinéraire doivent toujours être combinés avec les pictogrammes de mobilité correspondants.</i>			Pictogrammes de mobilité

\* Nur für Vorwegweiser und Bestätigungen

\* Uniquement pour les indicateurs de direction avancés et les confirmations

Tab. 8  
Routenfelder

Tab. 8  
Champs de désignation d'itinéraire

SN 640 829a

17

## C Signalbeispiele
















18 Wegweiser für Wanderwege, Berg- und Alpinwanderwege

Grundtätliche Beispiele von Wegweisern für Wanderwege, Berg- und Alpinwanderwege sind in Tabelle 9 dargestellt.

## C Exemples de signaux

18 Indicateurs de direction pour chemins de randonnée, de randonnée de montagne et de randonnée alpine

Des exemples de base d'indicateurs de direction pour chemins de randonnée, de randonnée de montagne et de randonnée alpine sont présentés dans le tableau 9.

Wegweiser für Wanderwege, Berg- und Alpinwanderwege Indicateurs de direction pour chemins de randonnée, de randonnée de montagne et de randonnée alpine			
			
Wegweiser mit Ziel- und Distanzangaben Standorte sind Ausgangs- und Endpunkte von Routen, Kontrollstellen zum CV und zum motorisierten Individualverkehr (MIV), Informationsstellen, Verkehrsschilder und Kreuzungen von Routen, bei allen einmal genannten Zielen, Ortsnamen sowie Strassen mit wichtigen Strassen.			
Wegweiser mit Zielangaben Standorte sind Verzweigungen von Routen, Kontrollstellen zum CV und zum motorisierten Individualverkehr (MIV), Informationsstellen, Verkehrsschilder und Kreuzungen von Routen sowie bei allen Neben- und Zwischenstellen.			
Wegweiser für Routenfelder An Standorten mit Zielangaben			
Wegweiser ohne Angaben (Richtungswegweiser) Weisen den Weg, wo Bestätigungen und Markierungen nicht einfügig sind.			

Tab. 9  
Wegweiser für Wanderwege, Berg- und Alpinwanderwege

Tab. 9  
Indicateurs de direction pour chemins de randonnée, de randonnée de montagne et de randonnée alpine

SN 640 829a













18

## 20 Wegweiser für Velo-, Mountainbike- und FäG-Wege

Grundtätliche Beispiele von Wegweisern für Velo-, Mountainbike- und FäG-Wege sind in Tabelle 11 dargestellt.

20 Indicateurs de direction pour chemins cyclables, de VTT et d'engins assimilés à des véhicules

Des exemples de base d'indicateurs de direction pour chemins cyclables, de VTT et d'engins assimilés à des véhicules sont présentés dans le tableau 11.

Wegweiser für Velo-, Mountainbike- und FäG-Wege Indicateurs de direction pour chemins cyclables, de VTT et d'engins assimilés à des véhicules			
			
Wegweiser mit Ziel- und Distanzangaben Standorte sind Ausgangs- und Endpunkte von Routen, Kontrollstellen zum CV und zum motorisierten Individualverkehr (MIV), Informationsstellen, Verkehrsschilder und Kreuzungen von Routen, bei allen einmal genannten Zielen, Ortsnamen sowie Strassen mit wichtigen Strassen.			
Wegweiser für Routenfelder mit integrierten Standortfeldern Standorte wie oben.			
Wegweiser ohne Angaben (Richtungswegweiser) Weisen den Weg, wo Bestätigungen und Markierungen nicht einfügig sind.			

Tab. 11  
Wegweiser für Velo-, Mountainbike- und FäG-Wege

Tab. 11  
Indicateurs de direction pour chemins cyclables, de VTT et d'engins assimilés à des véhicules

# Ein ungewöhnliches Planungsverfahren

Wie ein Überfallkommando habe das Prozedere funktioniert, schmunzelt Lukas Stadtherr. Sie hätten die Routenplanung ohne Machbarkeitsstudien, ohne planungsrechtliche Verfahren durchgezogen. So ein Vorgehen wäre heute undenkbar. Während Stadtherr für die Westschweiz sowie Teile des Mittellands und der Ostschweiz zuständig war, kümmerte sich Bruno Hirschi um die Bergkantone, Teile der Ostschweiz und die gewichtigen Kantone Bern und Graubünden. Hirschi hatte an der Fachhochschule Nordwestschweiz Raumplanung studiert. Erst vom Velobüro für die Mithilfe beim Expo-Projekt und beim slowUp angestellt, war er wie Stadtherr 2003 dem Velobüro beigetreten und betreute später insbesondere den Bereich Mountainbike.

In der Vorplanungsphase bis 2004 handelte das Velobüro mit den kantonalen Fachstellen, den Organisationen der Mobilitätsformen und den Tourismusorganisationen zusammen Korridore für die vorgesehenen nationalen Routen und regionalen Highlights aus. Qualitätsstandards für die Routen sollten sicherstellen, dass nicht alles und jedes ins Netz von SchweizMobil aufgenommen würde. Der Druck aus den Tourismusorganisationen sei hoch gewesen, erinnert sich Stadtherr. Als sie im Wallis die Korridore für die regionalen Routen präsentiert hätten, bestanden die kantonalen Vertreter darauf, dass der Kanton Wallis auch in eine nationale Wanderlandroute integriert würde. Ansonsten, so die Drohung, würden sie sich an den Walliser Bundesrat Pascal Couchepin wenden. In solchen Konfliktfällen seien sie pragmatisch vorgegangen. Aus der geschilderten Intervention sei der nationale Alpenpässe-Weg hervorgegangen. Der Pragmatismus hatte aber auch seinen Preis: Das Routennetz von SchweizMobil wuchs auf rund 20 000 Kilometer an.

Ende 2004 begann im Zuge der Planungsphase die Festlegung der Streckenführung innerhalb der vordefinierten Korridore. Für diesen Zweck stellte das Bundesamt für

Landestopografie seine elektronischen Karten zur Verfügung. Das Büro geo7 aus Bern entwickelte die Voraussetzung dafür, dass das Velobüro auf der Grundlage von 1:25 000-Karten die Routen von SchweizMobil erfassen konnte.

Doch wie sollten die Kantone und die gut 2000 betroffenen Gemeinden das Routennetz für die fünf Mobilitätsformen genehmigen? Diese Frage gewann angesichts eines sehr sportlichen Zeitplans, der die Konsolidierung auf Ende 2006 terminierte, an Dringlichkeit. Dank den neuen digitalen Möglichkeiten entwarf das Velobüro ein höchst effizientes Verfahren, das in seiner Breite noch heute einzigartig sei, wie Markus Capirone erläutert.

SchweizMobil schickte den Kantonen zuhanden jeder Gemeinde eine Übersichtskarte im Massstab 1:300 000, auf der das geplante Routennetz dargestellt wurde. Auf der Rückseite der Karte wurde das Verfahren zur Konsolidierung dieser Routen erläutert: Über eine eigene Website von SchweizMobil – sie wurde vom Bundesamt für Landestopografie erstellt – erhielten die Behörden Zugriff auf die elektronische Karte der Schweiz im Massstab 1:25 000. So konnte jede Gemeinde die auf ihrem Gemeindegebiet geplanten Routen einsehen. Vorbehalte und Änderungswünsche sammelten die Kantone und klärten sie mit SchweizMobil. Denn es waren und sind die Kantone, die über die Routen von SchweizMobil entscheiden. Von den Gemeinden aber kam wenig. Capirone vermutet, der nationale Charakter des Projekts und die Tatsache, dass sie vor Ort ja nichts gebaut, sondern auf bestehende Strassen und Wege zurückgegriffen hätten, habe sie vor endlosen Diskussionen bewahrt.



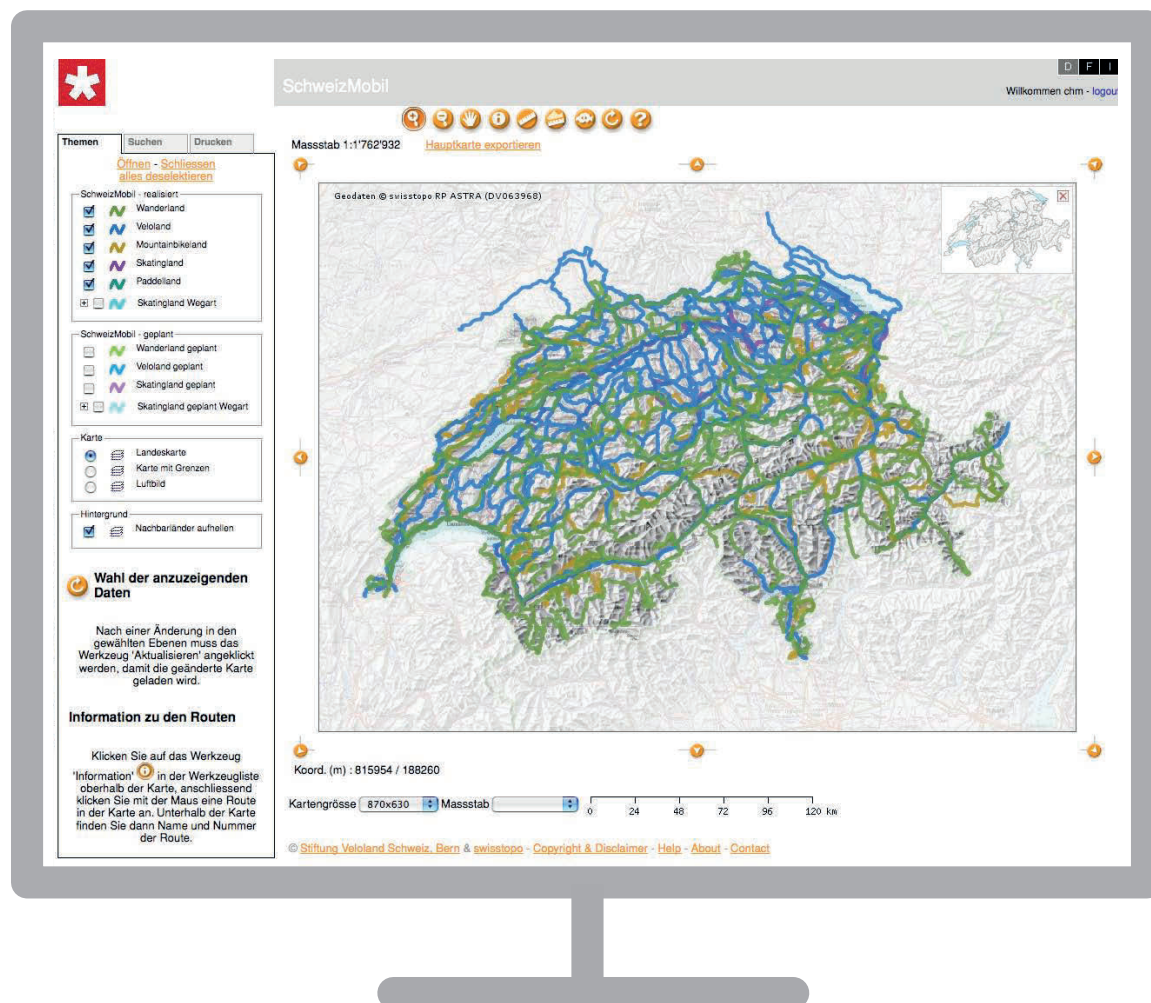
**Bruno Hirschi und Lukas Stadtherr stossen neu beim Velobüro dazu.**





Links: Übersichtskarte Routenkorridore, rechts: Übersichtskarte Konsolidierung Routen.

Die webbasierte Karte zur Konsolidierung der Routen durch Kantone und Gemeinden erweist sich im Rückblick als Vorläufer der erst Jahre später eingeführten Fachapplikation Langsamverkehr, in der die Kantone und SchweizMobil ihre Routen verwalten.



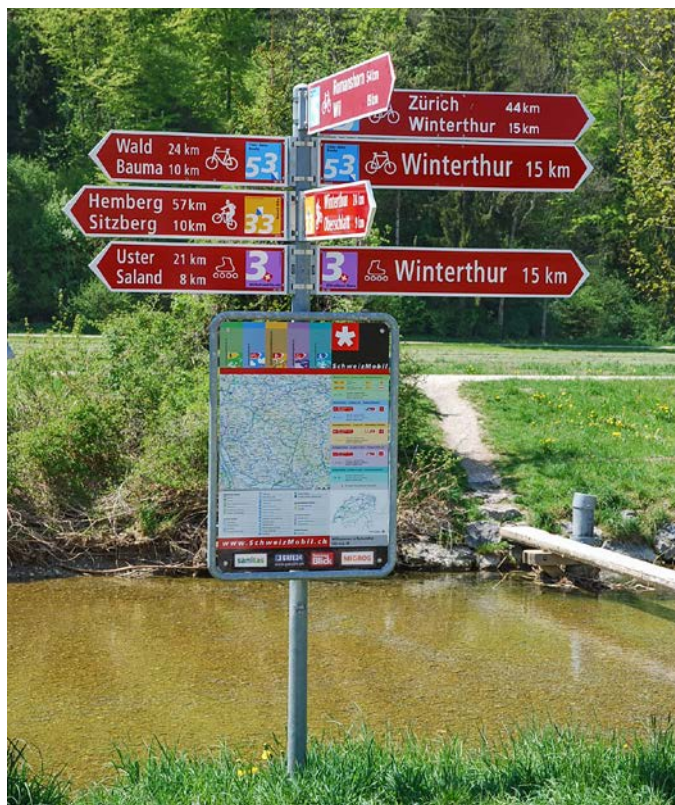


# Signalisieren und informieren

Als zu Beginn des Jahres 2007 die Realisierungsphase startete, hatten sich mittlerweile alle Kantone zur Mitfinanzierung durchgerungen. Sie koordinierten das Ämterkonsultationsverfahren, bestimmten Signalisationsstandorte, bestellten die Wegweiser gemäss der neuen Norm und montierten sie. Währenddessen widmete sich das Velobüro den Informationsmitteln zu SchweizMobil. Dazu zählten 560 Informationstafeln, die schweizweit aufgestellt wurden. Parallel dazu entstanden in Zusammenarbeit mit den Fachorganisationen der fünf Mobilitätsformen 19 Wanderland-, 22 Veloland-, 11 Mountainbikeland-, 3 Skatingland- und 2 Kanulandführer.

Das Hauptaugenmerk galt aber der Website von SchweizMobil. Seitens des Velobüros kümmerte sich Beatrice Nünlist um die Gestaltung, Martin Utiger um die technische Entwicklung. Ausgangspunkt bildete die Website von Veloland Schweiz. Nach sorgfältigen Abklärungen entschied sich die Stiftung für die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Landestopografie und dem Lausanner IT-Unternehmen Camptocamp (Webkarte) sowie mit Schweiz Tourismus und dessen Webentwickler Pixeltex aus Zürich (Website). Diese Zusammenarbeit gab SchweizMobil die Sicherheit, in einem sich rasant entwickelnden technischen Umfeld auf der sicheren Seite zu sein.

Aufwendig war die Entwicklung einer interaktiven Webkarte. Um die vielen Informationen von SchweizMobil auf der Karte verständlich darzustellen, musste kartografisch viel Neues ausprobiert und getestet werden. Als sie 2008 die neue Website aufgeschaltet hätten, erinnert sich Utiger schmunzelnd, habe Google unmittelbar zuvor erstmals in der Schweiz GoogleMaps publiziert. Deren Kartensteuerung war so gut, dass SchweizMobil die eigene bereits ein Jahr später technisch jener von GoogleMaps anpasste.



Screenshots der ersten Website von SchweizMobil aus dem Jahr 2008: von der Startseite (oben) über die Einstiegsseite Veloland Schweiz und Informationen zur Rhone-Route (Seite 107) zu den kartografischen Informationen (Seite 107, rechts, grün Wanderland, blau Veloland Schweiz) betreffend Routen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und Übernachtungsmöglichkeiten.







MIGROS







Willkommen im  
Veloland Schweiz







französisch  
italiano  
englisch

Routen  
Reiseberichte  
Orte  
Bahn, Bus, Schiff  
Mietvelo  
Flyer-Land  
Velo-service  
Übernachten  
Buchbare Angebote  
Sehenswürdigkeiten  
Events / slowUp  
Führer, Karten  
Feedback

zurück

Neue Suche Drucken

Rhone-Route

Rhone-Route  
Andermatt - Genève (Chancy)

1

Rhone-Route durch das Wallis vor imposanten Bergkulissen auf reizvollen und ruhigen Wegen entlang der Rhone. Sie führt vorbei an den Palmenpromenaden des Lac Léman und den malerischen Lavaux-Rebbergen und endet in der Weltstadt Genf.

Karte zur Route

Suche

swisstopo (5704000138)  
Grössere Karte  
Höhenprofil  
Download (PDF, 471 KB)

Suche

Die Rhone-Route beginnt mit einem zünftigen Aufstieg von den baumlosen Alpweiden des Ursertentales hinauf auf den Furkapass. Die stiebende Abfahrt führt vorbei an den schmelzenden Eistürmen des Rhonegletschers. Wieder etwas gemächlicher geht es durchs Goms, dem weiten sonnigen Hochtal der jungen Rhone. Blumenwiesen und Harzduft begleiten Sie fast bis Brig, dem Hauptort des Oberwallis.

Das Haupttal wird breiter, die Sonne heizt die trockenen Bergflanken. Vor den lebensorhnen Städten Sierrre und Sion breitet sich ein unbändiges Stück Rhone aus: das Naturreservat «Plynwald», auf einem gewaltigen Schuttkegel. Die Dentis du Midi dominieren die Bergkulisse im unteren Rhonetal. Es ist die Welt der Obstgärten und Weinberge.

Der Lac Léman ist ein kleines silbriges Meer, umgeben von Schneegipfeln und den Reblandschaften Lavaux und La Côte. Am Ufer entlang die Städte Vevey, Montreux, die lebhafteste Wandländer Metropole Lausanne, Nyon und die

Reiseberichte  
Wahre Erlebnisse von der Route  
Mehr (7)  
Übernachten  
Übernachten entlang der Route  
Lade dir Beherbergungspartner (81)  
Buchbare Angebote  
Die Angebote zur Route  
Übernachten (5)  
Offizielle Führer / Karten

The screenshot displays the 'Wanderland Schweiz' website. On the left is a green sidebar with navigation links: 'Wanderland Schweiz', 'Waldland Schweiz', 'Mausenbühlwald Schweiz', 'Junkingland Schweiz', 'Waldland Schweiz', 'Örtlicher Verkehr', 'Karte', 'Natur', and 'Kultur'. The main area features a top navigation bar with 'Karte' and 'Landschaft' tabs, a search bar, and a 'Suchen' button. Below this is a map of the St. Moritz region with various hiking routes marked by blue icons. A search dialog box is open in the foreground, showing the following details:

- Platznamen:** ☒ **St. Moritz**
- Start:** (St. Moritz) **St. Moritz Bad, Campingplatz**
- Von:** ☐ **Öfen**
- Nach:** ☒ **St. Moritz Bad, Campingplatz**
- Datum:** 21.04.2008
- Zeit:** 16:00
- mit Verbindungsinfo:**
- Verbindungsinfo:**

At the bottom of the page, there are links for 'Glossar Karte', 'Glossar Natur', and 'Glossar Kultur', along with a search bar and a 'Suchen' button.

# Made in Switzerland

2007 sah sich die Stiftung Veloland Schweiz mit einem Antrag von Schweiz Tourismus konfrontiert. Der Begriff SchweizMobil, monierte die Marketingorganisation mit Blick auf die bevorstehende Lancierung, sei zu mobilitätsbezogen. Ihm fehle das touristische Flair. Als Alternativen wurden SchweizAktiv oder Aktivland Schweiz vorgeschlagen. Mühsame Gespräche seien das gewesen, charakterisiert Markus Capirone die Diskussionen. Am Ende überwogen die Vorteile des alten Namens. Bei den Behörden von Bund und Kantonen, den wichtigsten Partnern von SchweizMobil, war er gerade wegen seines verkehrsorientierten Ansatzes gut verankert. Sie konnten sich mit dieser neuen Schweizer Infrastruktur identifizieren, genauso wie die Schweizer Bevölkerung. Zudem hatte sich die Stiftung den Domain-Namen SchweizMobil in allen Landessprachen und auf Englisch sichern können, auch dies ein kleines Wunder.

Im selben Jahr sprach sich der Stiftungsrat der Stiftung Veloland Schweiz dafür aus, sich wegen der neuen Mobilitätsformen und Aufgaben in Stiftung SchweizMobil umzubenennen. Der Projektname und das fünfarmige Logo waren längst zur Wort- und Bildmarke geworden.

Ebenfalls 2007 trat Yves Christen zurück, der Hugo Steiner als Präsident der Stiftung Veloland Schweiz gefolgt war. Sie hätten bewusst keinen linken Nachfolger gesucht, erläutert Capirone, auch wenn leider fast nur diese politische Ausrichtung ihr ökologisches Engagement mittrage. Doch SchweizMobil sei kein politisches Projekt. Peter Anrig – und das Velobüro – wünschten sich George Ganz als neuen Präsidenten. Er war von Beginn weg dabei und verfügte bei Bund und Kantonen über exzellente Beziehungen. Der Stiftungsrat folgte Anrigs Vorschlag.





# Mit lautem Knall und grossem Widerhall

Am 25. April 2008, um 15.25 Uhr durchschlug ein junger Skater mit einem lauten Knall das auf einer Papierwand aufgedruckte fünfarmige Schweizerkreuz, das Logo von SchweizMobil. Knapp 60 Medienschaffende aus dem In- und Ausland und über 350 Gäste aus Politik und Kreisen der Partnerorganisationen applaudierten. Mit diesem spektakulären Stunt war SchweizMobil eröffnet. Dem Sprung in eine neue Ära vorausgegangen war ein Begrüssungsapéro im Hafen von Murten mit anschliessender Schifffahrt nach Praz, wo die fünf «Länder» inszeniert wurden. Im Papiliorama in Kerzers folgte bei Kerzenlicht das Abendprogramm unter Palmen.

Schweiz Tourismus hatte nicht nur für den Freitag ein dichtes Programm organisiert. Am Samstag testeten 150 Gäste und Medienschaffende Routen von SchweizMobil und schmausten abends auf dem Mont Vully kulinarische Köstlichkeiten der Region. Mit dem slowUp in Murten fand die Eröffnungsfeier von SchweizMobil am Sonntag ihren publikumswirksamen Schlusspunkt.

Fünf «Länder», 22 nationale und 147 regionale Routen, 757 Tagesetappen, 20 000 Kilometer, gut 100 000 Wegweiser, rund 18 000 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, 500 Etappenorte, 74 Mietvelostationen, 1100 Übernachtungsmöglichkeiten und buchbare Angebote samt Gepäcktransport zu den Routen – so präsentierte sich SchweizMobil bei der Eröffnung. Dank dieser Vielfalt an Routen und Dienstleistungen und dem Einbezug unzähliger Partner hatte die Stiftung SchweizMobil unter ihrem Dach ein nutzerfreundliches Netzwerk aufgebaut, das Qualität und Zuverlässigkeit garantierte.

**Der Direktor von Schweiz Tourismus Jürg Schmid begrüsst die anwesenden Gäste.**

**Das SchweizMobil-Team, von links: Andrea Ziemer, Martin Utiger, Lukas Stadtherr, Beatrice Nünlist, Daniel Leupi, Thomas Ledergerber, Bruno Hirschi, Martin Gutbub, Mats Gurtner, Christian Friker, Markus Capirone, Peter Anrig und George Ganz.**

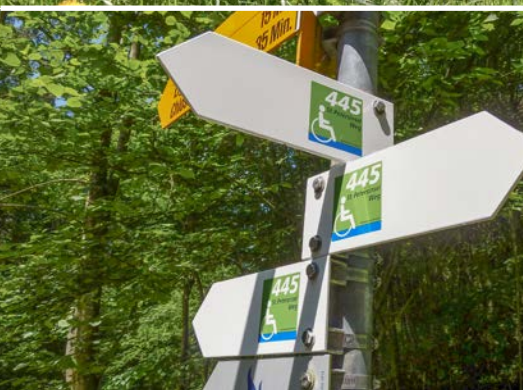






# Eine internationale Benchmark

Nach der dreitägigen Feier begann eine neue Ära in der Geschichte von SchweizMobil: Der Fokus richtete sich auf Optimierungen und die Qualitätssicherung. Selbst ein Ausbau war sofort ein Thema, hatte doch George Ganz während der Eröffnungsfeier auf dem Schiff auf die Frage eines Journalisten, wie SchweizMobil handycapierte Menschen miteinbeziehe, spontan – aber nicht ganz wahrheitsgemäss – geantwortet, sie seien diesbezüglich am Planen. Tatsächlich engagierte sich der Präsident dann dafür, dass 2013 rund 60 barrierefreie Wanderwege anlässlich eines festlichen Anlasses auf der St.Petersinsel eröffnet werden konnten.





2008 erhielt die Stiftung SchweizMobil eine nächste Auszeichnung: den Milestone, den wichtigsten Tourismuspreis der Branche in der Schweiz. Sie seien auch im Ausland wahrgenommen worden, erzählt Lukas Stadtherr. Gerade im Ausland sei SchweizMobil eine Benchmark. Bis heute habe er fünfzehn Länder, von Island bis Japan, beraten und ihnen erklärt, wie das Tourismusangebot aus einer Hand funktioniere. Deshalb werde er intern augenzwinkernd als Aussenminister bezeichnet.



**Schokolade statt Granit:** SchweizMobil reichte den Milestone mittels einer süssen Nachbildung symbolisch an seine Partner weiter.



# SchweizMobil mit Plus

Peter Anrig hatte den erfolgreichen Projektabschluss zum Anlass für seinen Rücktritt auf Ende Jahr genommen, auch weil er wieder auf längere Weltreisen gehen wollte. Mit Fredi von Gunten, der von den Schweizer Wanderwegen zu SchweizMobil wechselte, konnte ein Organisationsprofil für Verbände und Non-Profit-Organisationen gewonnen werden.

Anrigs Rücktritt hatte zur Folge, dass sich die Stiftung die Frage stellen musste, wo die Geschäftsstelle von SchweizMobil in Zukunft beheimatet sein sollte. Sie befand sich nach wie vor beim Schweizer Tourismus-Verband. Von Gunten entschied sich für einen neuen Standort in der Berner Altstadt. Der Ortswechsel ging mit einer Reorganisation einher, welche die gewachsenen Strukturen von SchweizMobil den Anforderungen des neuen Betriebs anpasste.

Zentraler Punkt der Reorganisation war die Finanzierung der anfallenden Betriebskosten. Es mussten neue Finanzierungsquellen erschlossen werden. Deshalb lancierte SchweizMobil 2011 von Guntens Idee der SchweizMobil Card. Sie hatte sofort grossen Erfolg und kombinierte die ursprünglich vom Velobüro als Gratisleistung gedachte Möglichkeit, auf der Webkarte von SchweizMobil eigene Touren zu zeichnen, mit kleinen Sonderangeboten von Dienstleistern rund um SchweizMobil. Diese Sonderangebote waren das oft mühsam zu betreuende Steckenpferd von Dominique Heinzmann. Das Velobüro hatte sie bei

einer Kooperation mit Postauto Schweiz kennengelernt, 2010 von dort «abgeluchst» und 2013 als Mitglied im Velobüro aufgenommen.

Die SchweizMobil Card kostete 30 Franken und wurde bereits im ersten Jahr 10000-mal verkauft. Die 2012 veröffentlichte App für iPhones verhalf der Card zum Durchbruch. Dank Smartphones und der App konnten die mit der SchweizMobil Card gezeichneten privaten Touren unterwegs genutzt werden. Die App war der ideale Outdoor-Begleiter und wurde bis Ende 2012 bereits 85000-mal heruntergeladen, was auch den Verkauf der Card förderte. Umbenannt in SchweizMobil Plus und ohne die wenig beachteten Sonderangebote entwickelte sich diese zu einem tragenden Pfeiler bei der Deckung der Betriebs- und Entwicklungskosten von SchweizMobil. Bis Ende 2024 verzeichnet die App 2,2 Millionen Downloads. Rund eine Million Menschen nutzen die App regelmässig, während 150000 SchweizMobil Plus abonniert haben.



Fredi von Gunten, der neue Geschäftsführer der Stiftung SchweizMobil, und Dominique Heinzmann, die 2010 zum Velobüro stiess.







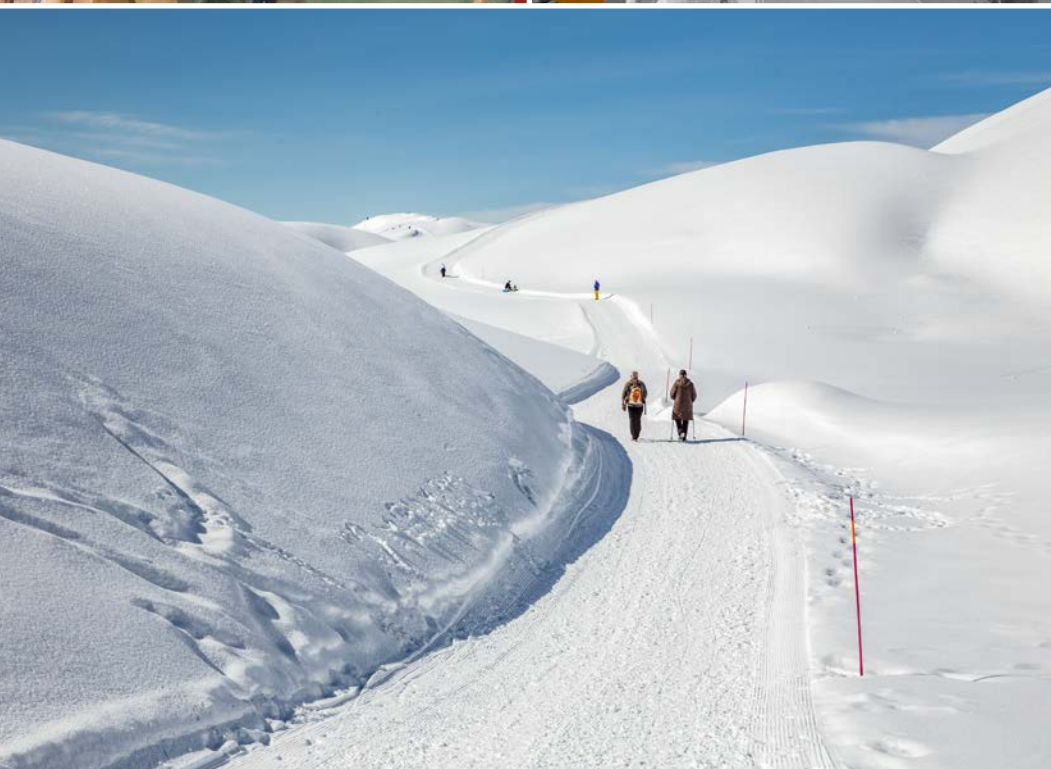
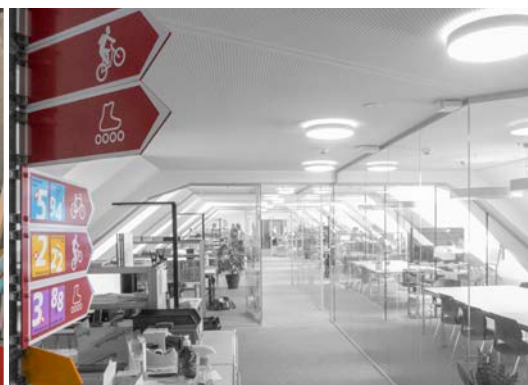
# Mit Elan vorwärts

2013 nahm Geroge Ganz seinen Abschied als Stiftungspräsident. Ihm folgte der Bündner Ständerat und Anwalt Stefan Engler, ein Bundespolitiker, der als ehemaliger Regierungsrat aus einem Tourismuskanton beste Voraussetzungen für das Amt mitbrachte.

Die Stiftung SchweizMobil war nun eine etablierte Institution, zumal sie ihre koordinative Tätigkeit und ihr Informationsangebot 2017 auch auf den Winter, auf Winterwanderwege, Schneeschuhtrails, Langlaufloipen und Schlittelwege, ausgeweitet hatte. Folgerichtig verlangte die Stiftungstätigkeit nach einer ihrer neuen Bedeutung angemessenen Organisationsform. Unter der Führung Fredi von Guntens wurde deshalb 2018 die Projektleitung, beziehungsweise die im Velobüro tätigen Personen, in die Stiftung SchweizMobil integriert und das Velobüro aufgelöst. Diese Zusammenführung sei unumgänglich gewesen, meint Markus Capirone, und für die Zukunft eine gute Lösung. So konnte auch das erworbene Know-how nahtlos an die Stiftung übergehen. Einzig er und Beatrice Nünlist, die das Velobüro als GmbH neu gründeten, blieben in Olten, zusammen mit Thomas Ledergerber, der sein Engagement für SchweizMobil auslaufen liess.

Nach diesem Umbau trat Fredi von Gunten als Geschäftsführer zurück. Sein Nachfolger wurde Christian Frischknecht. Der Betriebsökonom hatte beim Schweizer Alpen-Club und beim Schweizerischen Samariterbund Leitungsfunktionen innegehabt. Zusammen mit allen Mitarbeitenden bezog er die neue Geschäftsstelle an der Monbijoustrasse in Bern. Seither arbeitet ein mittlerweile auf über zwanzig Personen angewachsenes Team im vierten Stock mit freiem Blick auf die Berner Alpen um Eiger, Mönch und Jungfrau an der Zukunft von SchweizMobil ...





# Impressum

## Herausgeberin

Stiftung SchweizMobil, © SchweizMobil 2025

## Archiverschliessung | Interviews | Text

Roger Sidler, Rückblick – Büro für Geschichte, Bern

## Abbildungen | Fotos

Archiv SchweizMobil, Archiv Velobüro, verschiedene Privatarchive sowie Patrick Lüthy, Imagopress (S. 6/7, 8 drittes Bild von links)

## Gestaltung

Beatrice Nünlist, Velobüro, Olten

## Lektorat | Korrektorat

Andrea Leuthold, Zürich

## Druckvorstufe

click it AG, Seon

## Druck

Dietschi Print&Design AG, Olten

## Inhaltliche Begleitung

Solothurner Radwanderwege  
Rolf Bruckert, Markus Capirone, Thomas Ledergerber, Beatrice Nünlist sowie punktuell Peter Geissbühler (ehemals Amt für Verkehr Kanton Solothurn)

Veloland Schweiz  
Peter Anrig, Rolf Bruckert, Markus Capirone, Thomas Ledergerber, Beatrice Nünlist, Martin Utiger sowie punktuell Peter Rüfenacht (ehemals Schweizerische Bundesbahnen) und Fredi Stettler (Tiefbauamt Kanton Bern)

Expo.02  
Peter Anrig, Markus Capirone, Daniel Leupi, Beatrice Nünlist

slowUp  
Peter Anrig, Markus Capirone, Christian Friker, Daniel Leupi, Beatrice Nünlist

SchweizMobil  
Peter Anrig, Markus Capirone, Martin Gutbub, Dominique Heinzmann, Beatrice Nünlist, Lukas Stadtherr, Martin Utiger, Gottlieb Witzig (ehemals Bundesamt für Strassen)







... 1. Projekt  
... 1. Projekt  
... 1. Projekt

... 1. Projekt  
... 1. Projekt  
... 1. Projekt

... 1. Projekt  
... 1. Projekt  
... 1. Projekt

... 1. Projekt  
... 1. Projekt  
... 1. Projekt

... 1. Projekt  
... 1. Projekt  
... 1. Projekt

... 1. Projekt  
... 1. Projekt  
... 1. Projekt

Projekt studie 36

Projekt Broschüre (inkl. fr)

Konfiguration, Bediener, Maschinen  
Präsentation

Konfiguration, Bediener, Maschinen  
Präsentation

Gemeinde Zustimmung des Kantons zum Projekt Vorgehen

Grundlagen sammeln aus Kantons/Gemeinde

Kontenplan/Detail

Begleitende Arbeitsgruppe  
Theorie

Koordination mit Kantonalen Vorgesetzten (Kontenplan - bestehende Anlagen - Wünsche / Absprachen mit den Planungsverbänden / ev. Verleihen von Personal (Handlungsplan) pro Gemeinde suchen

Kein Punkt / Bewilligung / Gemeindefürderung / Gemeindefürderung

Broschüre (2) (inkl. fr)

Projekt PLAN

Determinieren der Planungsverbände / Gemeindeorientierung

Sie erhalten die Planungsverbände / oder orientieren Gemeinden selber

Gemeinde bewilligungsverfahren

Zeit 3 Monate

Planungsphase

Definitive Ausführungspläne

definitive Route  
Informationsmaterial erstellen  
Reiseberichte

z.T. Bestellungen (nur für Standort) / Signalstandort festlegen / Bestellungen für neue Signalstandort für ein Projektstandort

Signalstandort dokumentieren / Signalstandort / Signalstandort

Konzept für Info-Weite Broschüre  
Gemeinden schenken  
Brot zu 10. Spand

Signalisieren (unterstützliche Maßnahmen (Werkstoff / Arbeitsmittel / Arbeitsmittel) / Eröffnung / Eröffnung / Eröffnung

Hand 34  
31 Me  
6 Me (gme)  
5 Me  
3 Me  
12 Me  
12 Me  
12 Me  
12 Me