



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweiz**Mobil** 

Bundesamt für Strassen ASTRA

Zielgruppen im Veloland Schweiz

Praxishilfe



Impressum

Herausgeber

Bundesamt für Strassen
Stiftung SchweizMobil

Konzept und Realisierung

Alice Bögli, Stiftung SchweizMobil
Michael Bur, Stiftung SchweizMobil
Bruno Hirschi, Stiftung SchweizMobil
Lukas Stadtherr, Stiftung SchweizMobil
Rolf Bruckert (Grafik, Layout)

Fachliche Begleitung

Martin Urwyler, Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Urs Walter, Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Silvio Zala, Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Fotos

Stiftung SchweizMobil, SchweizTourismus, Rolf Bruckert

Illustrationen

Oliver Maier, Metron

Bezug

Bundesamt für Strassen, 3003 Bern; info@astra.admin.ch
Stiftung SchweizMobil, Monbijoustrasse 61, 3007 Bern;
info@schweizmobil.ch

Download


www.langsamverkehr.ch > Materialien
www.schweizmobil.org > Downloads > Manuals > Veloland

© ASTRA, 2024

© Stiftung SchweizMobil, 2024

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	5
2.	Zielgruppen im Veloland Schweiz	9
2.1	Übersicht.....	9
2.2	Expertinnen und Experten.....	11
2.3	Ausflüglerinnen und Ausflügler.....	12
2.4	Einsteigerinnen und Einsteiger	13
2.5	Familien mit Kindern.....	14
2.6	Weitere mögliche Zielgruppen für Velofreizeit (Velowandern)	16
3.	Mit Zielgruppen arbeiten	19
3.1	Analyse und Konzept.....	19
3.2	Routenoptimierung und Netzergänzungen.....	20
3.3	Kommunikation.....	22

A scenic landscape featuring a paved road curving through a lush green field. In the foreground, a bicycle with a rear rack and a water bottle is parked on the left side of the road. The background shows rolling green hills, a small cluster of buildings, and a range of majestic, snow-capped mountains under a clear blue sky. The scene is framed by the branches of a tree with vibrant green leaves at the top and sides.

Für gute Velofreizeit-Touren
braucht es eine attraktive
Umgebung.

1. Einleitung

Das Veloland ist das zentrale Angebot für das Velowandern in der Schweiz

Die Veloland-Routen sind Empfehlungen für das Velowandern in der Freizeit und im Tourismus. Sie sind mit Nummern, Zusatzsignalisation und ergänzenden Informationen versehen und dadurch einem breiten Publikum zugänglich. Die Routen werden von SchweizMobil in Zusammenarbeit mit den Kantonen festgelegt.

Das Veloland ist ein Erfolg. Aktuell gibt es schweizweit über 120 Routen auf 12 000 Kilometern Strassen und Wegen. Jährlich sind rund 1,2 Mio. Menschen im Veloland unterwegs (Monitoring SchweizMobil 2019).



Abbildung 1: Die Routen von SchweizMobil repräsentieren in hoher Qualität die landschaftliche und kulturelle Vielfalt der Schweiz und ihrer Regionen.

Das Veloland bildet die Grundlage für die Netzplanung Velowandern

Mit dem Veloweggesetz werden die Kantone verpflichtet, bis Ende 2027 Velowege für den Alltag und für die Freizeit in behördenverbindlichen Plänen festzuhalten (Art. 3 bis 5 Veloweggesetz). Das bestehende Veloland-Netz und die bestehenden Veloland-Routen bilden die Grundlagen für die Netzplanung Velowandern. Der Begriff **Velowandern** bezeichnet dabei Velofreizeit ohne das Mountainbiken.

Die neue **Praxishilfe Velowegnetzplanung** unterstützt Behörden und Fachleute in den Kantonen bei dieser anspruchsvollen Planungsaufgabe. Sie legt Grundsätze zur Gestaltung des Velowegnetzes fest, definiert relevante Begriffe, schlägt eine sinnvolle Hierarchie des Netzes für den Alltags- und Freizeitverkehr vor und gibt praktische Empfehlungen. Die Praxishilfe Velowegnetzplanung hält fest, dass das Netz und die Routen auf Zielgruppen ausgerichtet werden sollen.

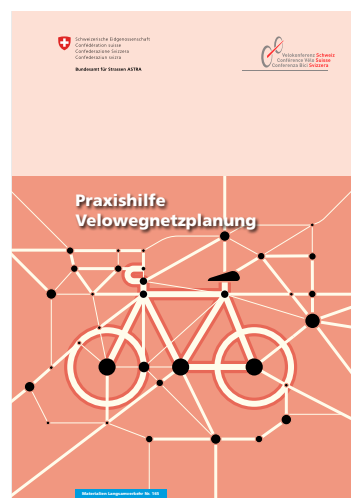


Abbildung 2: Die neue Praxishilfe kann auf der Website von SchweizMobil heruntergeladen werden: schweizmobil.org

Im Veloland gibt es vier Zielgruppen

SchweizMobil definiert in dieser Praxishilfe vier Zielgruppen für das Veloland Schweiz. Diese vier Zielgruppen sind die wichtigsten Zielgruppen für das Velowandern. Sie charakterisieren Gruppen von Velowandernden, die gemeinsame oder ähnliche Bedürfnisse haben, sich jedoch von den anderen Gruppen in wichtigen Aspekten unterscheiden. Aus den Bedürfnissen der Zielgruppen lassen sich Anforderungen an die Touren und an die Infrastruktur ableiten.

Die Zielgruppen für das Mountainbiken unterscheiden sich von jenen für das Velowandern. Sie werden in der vorliegenden Praxishilfe nicht behandelt. Eine neue Vollzugshilfe **Planung von Mountainbike-Infrastruktur** ist in Arbeit und soll im Frühling 2025 veröffentlicht werden. Sie wird auch eine Beschreibung von Zielgruppen enthalten.

Im Veloland sollen Einsteigerinnen/Einsteiger und Familien konsequent gefördert werden

Beim Aufbau des Velolandes (Lancierung im Jahr 1998) standen die Bedürfnisse und Anforderungen der beiden Zielgruppen Expertinnen/Experten sowie Ausflüglerinnen/Ausflügler im Zentrum. Daher sind die meisten Veloland-Routen als Mehrtagesrouten mit Etappen angelegt. Die Längen und Höhendifferenzen von Routen bzw. Etappen wurden entsprechend den konditionellen Möglichkeiten der Expertinnen/Experten und Ausflüglerinnen/Ausflügler festgelegt. Die Qualität der Routen entspricht heute nur teilweise oder abschnittsweise den erhöhten Anforderungen der Zielgruppen Einsteigerinnen/Einsteiger und Familien.

SchweizMobil will in Zukunft mehr Menschen für das Velofahren in der Freizeit begeistern. Sie sollen zudem öfter und weiter Velo fahren. Vor allem bei Einsteigerinnen/Einsteigern und Familien besteht ein grosses Potenzial. Folgende Stossrichtungen sind zentral, um diese Ziele gemeinsam mit allen Partnern zu erreichen:

- Das Netz und die Routen im Veloland müssen konsequent auf die Bedürfnisse von Zielgruppen ausgerichtet werden.
- Die Bedürfnisse von Einsteigerinnen/Einsteigern und Familien müssen in kantonalen Konzepten, in der Netzplanung, bei der Projektierung und beim Bau von Infrastrukturen sowie in der Kommunikation mit höchster Priorität berücksichtigt werden.

Zielgruppen sind ein wichtiges Arbeitsinstrument für alle Partner

Die vier Zielgruppen für das Veloland sind eine wichtige Grundlage, damit alle Partner ein gemeinsames Verständnis entwickeln und Zielgruppen in der täglichen Arbeit erfolgreich anwenden können.

Die Praxishilfe richtet sich an Kantone, Regionen, Gemeinden, an Planungsbüros sowie an Tourismus-Organisationen und Leistungsträger, die sich mit Velofreizeit befassen bzw. im Veloland mitarbeiten. Das gemeinsame Ziel ist es, Angebote zu schaffen, die den vielfältigen Anforderungen der Velofahrenden gerecht werden und funktionieren.

Die Praxishilfe bildet eine wichtige Grundlage für das Programm Zukunft Veloland

SchweizMobil ist die Fachorganisation für die Koordination des Langsamverkehrs Freizeit und Tourismus. Sie unterstützt im Auftrag des Bundes und der Kantone alle Akteure bei der Planung des Velowegnetzes Freizeit.

SchweizMobil hat das **Programm Zukunft Veloland** ins Leben gerufen, um das Veloland gemeinsam mit den Kantonen strategisch zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Zentral ist dabei die Ausrichtung von Netz und Routen auf die Bedürfnisse der Zielgruppen. Die vorliegende Praxishilfe bildet daher auch eine wichtige Grundlage für das Programm Zukunft Veloland.

Familien sind eine
Zielgruppe mit
grossem Potenzial.



2. Zielgruppen im Veloland Schweiz

2.1 Übersicht

Im Veloland werden vier verschiedene Zielgruppen unterschieden:

- Expertinnen/Experten
- Ausflüglerinnen/Ausflügler
- Einsteigerinnen/Einsteiger
- Familien mit Kindern (kurz: Familien)

Aus den Bedürfnissen der Velofahrenden in diesen vier Zielgruppen können viele unterschiedliche, aber auch gemeinsame Anforderungen abgeleitet werden.

Verwendung des Begriffs «Touren»

Wenn Velofahrende in der Freizeit mit dem Velo unterwegs sind, unternehmen sie «Touren» und sprechen auch selber von «Touren». Die Praxishilfe verwendet deshalb den Begriff ebenfalls im umgangssprachlichen Sinn. «Tour» kann für eine ganze Route, einen Abschnitt einer Route oder eine Kombination von Abschnitten stehen. Auch die Anforderungen der Nutzenden werden auf «Touren» bezogen. Damit steht die Sicht der Velofahrenden immer im Vordergrund. Wo in der Praxishilfe explizit ganze «Routen» (Verbindungen von klar definierten Start- und Zielorten) gemeint sind, werden diese als solche bezeichnet.

Folgende Anforderungen **an Touren** sind für alle vier Zielgruppen identisch:

- **Umgebung:** Für gute Velofreizeit-Touren braucht es eine attraktive Umgebung («Umfeldqualität»). Positiv wirken sich z. B. aus: Nähe zum Thema der Tour, intakte Naturlandschaft, intakter Siedlungsbereich, Abwechslung zwischen Siedlung und offener Landschaft.
- **Thema:** Das Thema einer Tour muss intuitiv verständlich und «erlebbar» sein. Es muss einen Bezug zur Landschaft und zur Umgebung haben. Geeignete Themen sind: Fluss, See, Passübergang, Talschaft, Region, Städte und Siedlungen, Naturlandschaft, Kulturlandschaft.
- **ÖV-Anbindung:** Touren starten und enden an Bahnhöfen.

Folgende Anforderungen **an die Infrastruktur** von Touren sind für alle vier Zielgruppen identisch:

- **Homogenität:** Die Art und Qualität der Veloinfrastruktur soll über längere Strecken gleich bleiben.
- **Trennung vom motorisierten Verkehr:** Touren führen über Strassen und Wege, auf denen es keinen oder möglichst wenig motorisierten Verkehr gibt.
- **Fehlerverzeihende Infrastruktur:** Die Infrastruktur muss selbsterklärend sein, damit sie intuitiv befahren werden kann. Unsicherheiten dürfen keine gravierenden Folgen haben.
- **Belag:** Im Normalfall besteht der Belag aus ebenen und feinen Asphalt- oder Betondeckschichten. Abschnittsweise genügt ein gut rollbarer Naturbelag.
- **Signalisation:** Die Wegweisung muss einfach verständlich und lückenlos sein.

Velofahrende unternehmen in der Freizeit und in den Ferien auch Mehrtagestouren. Folgende Anforderungen **an Mehrtagestouren** sind für alle vier Zielgruppen identisch:

- Mehrtagestouren bestehen aus aneinandergereihten Etappen mit Übernachtungsmöglichkeiten jeweils an den Etappenorten.
- Die Anzahl der Etappen und die Etappierung müssen plausibel sein und den konditionellen Voraussetzungen der Zielgruppen entsprechen.
- Etappenorte sind als Serviceorte sehr wichtig (Unterkunft, Einkaufen, Reparaturen etc.) und müssen auch Erlebnisse bieten.
- E-Bikes: Es braucht heute in der Regel keine spezifische Infrastruktur mehr wie Ladestationen, da die Akkus immer leistungsfähiger werden. Zudem werden die Ladegeräte immer handlicher bzw. leichter und können einfach mitgeführt werden. Stromanschlüsse sind an den Etappenorten vorhanden.



2.2 Expertinnen und Experten

Bedeutung	
Bedeutung für das Veloland heute	Mittel
Wachstumspotenzial im Veloland	Mittel
Voraussetzungen	
Motivation	Reisen Länger unterwegs sein, auch mit Gepäck
Kondition	Leistungsfähig Können grosse Distanzen, grosse Höhendifferenzen sowie lange und starke Steigungen bewältigen Es werden vor allem Tagestouren und Mehrtagestouren gefahren.
Verkehrserfahrung	Sehr verkehrserfahren
Anforderungen an die Touren	
Charakter der Touren	Orientieren sich häufig an Routen Unternehmen häufig Mehrtagestouren; häufig sind es längere Mehrtagestouren (mehr als 4 Etappen); fahren auch ganze Veloland-Routen (alle Etappen) am Stück
Max. Tagesdistanz	100 km
Min. Tagesdistanz	30 km
Max. Aufstieg pro Tag	1200 m
Topografie	Expertinnen/Experten sind steigungstolerant und schätzen gelegentliche Steigungen auch als Herausforderung.
Anforderungen an die Infrastruktur	
Linienführung	Die Linienführung einer Tour muss für das Thema (z. B. Fluss) bzw. für das Reiseziel (z. B. auf einer Mehrtagestour dem ganzen Fluss entlangfahren) Sinn machen.
Verkehrsregime, Verkehrsbelastung und Führungsprinzip	Unterwegssein im Strassenverkehr ist möglich (da sehr verkehrserfahren). Strassen und Wege mit wenig oder keinem motorisierten Verkehr sollen aber die Regel sein.
Anforderung an die Bewertung mit Qualitätsstufen gemäss Handbuch Planung von Velorouten	Durchgehend Gut oder Genügend
Anforderungen an die erweiterte Infrastruktur	–



2.3 Ausflügerinnen und Ausflügler

Bedeutung	
Bedeutung für das Veloland heute	Gross
Wachstumspotenzial im Veloland	Mittel
Voraussetzungen	
Motivation	Erholung Abwechslung zum Alltag und Abwechslung zwischen Touren (grosses und breites Angebot)
Kondition	Durchschnittlich Längere und starke Steigungen sind ein Hindernis. Tagestouren sind möglich, häufig werden aber kurze Touren und Halbtagestouren gefahren (z. B. zur Naherholung).
Verkehrserfahrung	Verkehrserfahren
Anforderungen an die Touren	
Charakter der Touren	Orientieren sich häufig an Routen Unternehmen gelegentlich Mehrtagestouren; häufig sind es kürzere Mehrtagestouren (2 bis 4 Etappen). Die Spannweite zwischen kurzen und langen Mehrtagestouren ist gross.
Max. Tagesdistanz	80 km
Min. Tagesdistanz	30 km
Max. Aufstieg pro Tag	800 m
Topografie	Flach oder leicht hügelig; Steigungen sind möglich (vor allem mit E-Bike), lange und starke Steigungen sind aber zu vermeiden.
Anforderungen an die Infrastruktur	
Linienführung	Die Linienführung einer Tour muss für das Thema (z. B. Fluss) bzw. für das Reiseziel (z. B. auf einer Mehrtagestour dem ganzen Fluss entlangfahren) Sinn machen.
Verkehrsregime, Verkehrsbelastung und Führungsprinzip	Unterwegssein im Strassenverkehr ist möglich (da verkehrserfahren). Strassen und Wege mit wenig oder keinem motorisierten Verkehr sollen aber die Regel sein.
Anforderung an die Bewertung mit Qualitätsstufen gemäss Handbuch Planung von Velorouten	Durchgehend Gut oder Genügend
Anforderungen an die erweiterte Infrastruktur	–



2.4 Einsteigerinnen und Einsteiger

Bedeutung	
Bedeutung für das Veloland heute	Klein
Wachstumspotenzial im Veloland	Gross
Voraussetzungen	
Motivation	Einsteigen ins Velofahren Ein Erfolgserlebnis haben
Kondition	Vor allem auf kurze Touren und Halbtagestouren ausgerichtet Können keine grossen Distanzen und keine langen oder starken Steigungen bewältigen
Verkehrserfahrung	Wenig verkehrserfahren
Anforderungen an die Touren	
Charakter der Touren	Bevorzugen Rundtouren, da sie logistisch einfacher zu bewältigen sind als Touren von A nach B. Unternehmen kaum oder keine Mehrtagestouren. Aus Mehrtagesrouten werden einzelne Etappen oder Abschnitte ausgewählt.
Max. Tagesdistanz	30 km
Min. Tagesdistanz	10 km
Max. Aufstieg pro Tag	300 m; Faustregel: max. 100 Höhenmeter pro 10 km Distanz
Topografie	Flach; nur kurze oder kaum wahrnehmbare Steigungen
Anforderungen an die Infrastruktur	
Linienführung	Die Linienführung einer Tour muss nachvollziehbar, zumutbar und trotzdem abwechslungsreich sein (z. B. Umgehung, Belag, Geometrie).
Verkehrsregime, Verkehrsbelastung und Führungsprinzip	Unterwegssein im Strassenverkehr ist nur sehr eingeschränkt möglich (da wenig Verkehrserfahrung vorhanden ist). Auch andere Velofahrende oder Zufussgehende können – bei entsprechender Frequenz – ein Problem darstellen. Strassen und Wege mit wenig oder keinem motorisierten Verkehr sind zwingend, sonst braucht es eine grosszügig dimensionierte Veloinfrastruktur. Geeignete Infrastrukturen sind Radwege oder kombinierte Rad-/Gehwege sowie eine separierte Veloführung in Knoten. Radstreifen sind ungeeignet.
Anforderung an die Bewertung mit Qualitätsstufen gemäss Handbuch Planung von Velorouten	Durchgehend Gut
Anforderungen an die erweiterte Infrastruktur	Veloservice, Mietvelos



2.5 Familien mit Kindern

Bedeutung	
Bedeutung für das Veloland heute	Klein
Wachstumspotenzial im Veloland	Gross
Voraussetzungen	
Motivation	Gemeinsames und positives Erlebnis als Familie
Kondition	Vor allem auf kurze Touren und Halbtagestouren ausgerichtet Können keine grossen Distanzen und keine langen oder starken Steigungen bewältigen
Verkehrserfahrung	Eltern verkehrserfahren, Kinder meistens wenig oder gar nicht
Anforderungen an die Touren	
Charakter der Touren	Bevorzugen Rundtouren, da sie logistisch einfacher zu bewältigen sind als Touren von A nach B. Aus Mehrtagesrouten werden einzelne Etappen oder Abschnitte ausgewählt und gefahren. Gelegentlich werden auch kurze Mehrtagestouren (2 bis 4 Etappen) unternommen.
Max. Tagesdistanz	30 km
Min. Tagesdistanz	10 km
Max. Aufstieg pro Tag	300 m; Faustregel: max. 100 Höhenmeter pro 10 km Distanz
Topografie	Flach; nur kurze oder kaum wahrnehmbare Steigungen
Anforderungen an die Infrastruktur	
Linienführung	Die Linienführung einer Tour muss nachvollziehbar, zumutbar und trotzdem abwechslungsreich sein (z. B. Umgebung, Belag, Geometrie).
Verkehrsregime, Verkehrsbelastung und Führungsprinzip	Unterwegssein im Strassenverkehr ist nicht möglich, da bei den Kindern wenig oder keine Verkehrserfahrung vorhanden ist. Auch andere Velofahrende oder Zufussgehende können – bei entsprechender Frequenz – ein Problem darstellen. Strassen und Wege mit wenig oder keinem motorisierten Verkehr sind zwingend, sonst braucht es eine grosszügig dimensionierte Veloinfrastruktur. Geeignete Infrastrukturen sind Radwege oder kombinierte Rad-/Gehwege sowie eine separierte Veloführung in Knoten. Radstreifen sind ungeeignet.
Anforderung an die Bewertung mit Qualitätsstufen gemäss Handbuch Planung von Velorouten	Durchgehend Gut
Anforderungen an die erweiterte Infrastruktur	Familienfreundliche Attraktionen (z. B. Bade- und Spielplätze), WCs, Duschen, Wickelräume, Verpflegungsmöglichkeiten, Picknick-Plätze, Unterstände für Schlechtwetter, Veloservice, Mietvelos

2.6 Weitere mögliche Zielgruppen für Velofreizeit (Velowandern)

Die vier Zielgruppen gelten primär für das Veloland Schweiz und für die Planung von Veloland-Routen. Sie können aber auch für andere Fragestellungen im Velowandern angewendet werden, z. B. für die Planung von weiteren Velowanderrouten oder -verbindungen (vgl. Praxishilfe Velowegnetzplanung Kap. 5.1). Daneben gibt es weitere Gruppen von Velofahrenden, die ebenfalls als Zielgruppen für Velofreizeit (Velowandern) bezeichnet werden können. Sie können in der touristischen Kommunikation gezielt angesprochen werden, ergänzend zu den vier in der Praxishilfe definierten Zielgruppen.

Rennvelofahrende

Rennvelofahrende sind als Velofahrende etabliert. Sie sind sehr verkehrserfahren und nutzen das bestehende Strassennetz. In vielen Bereichen haben Rennvelofahrende ähnliche Anforderungen an die Infrastruktur wie Expertinnen/Experten, es gibt jedoch auch grosse Unterschiede: Rennvelofahrende bevorzugen Strassen mit Hartbelag, wünschen eine möglichst direkte Linienführung und kommen meistens ohne Velo-Signalisation aus.

Rennvelofahrende sind keine Zielgruppe im Veloland. Im Veloland werden keine Routen gezielt für Rennvelofahrende konzipiert. Es gibt im Veloland jedoch Routen und Abschnitte, die sich für Touren mit dem Rennvelo eignen.

Gravelbikende

Gravelbiken ist im Trend und die Nachfrage nach Angeboten steigt. Fahrgeräte, Bedürfnisse und Anforderungen der Gravelbikenden sind sehr vielseitig. Es gibt Gravelbikende, die sich eher dem Mountainbiken zuordnen, während andere eher zu den Velowandernden gezählt werden müssen oder sogar nahe bei den Rennvelofahrenden sind. Daraus lassen sich insbesondere für die Netzplanung, für die Projektierung und den Bau von Infrastrukturen sowie für die Kommunikation keine klaren Anforderungen ableiten.

Gravelbikende sind keine Zielgruppe im Veloland. Im Veloland werden keine Routen gezielt für Gravelbikende konzipiert. Es gibt im Veloland jedoch Routen und Abschnitte, die sich für Touren mit dem Gravelbike eignen. Geeignete Routen und Abschnitte finden sich auch im Mountainbikeland.

E-Bike-Fahrende

E-Bike-Fahrende sind als Velofahrende etabliert. E-Bikes werden immer beliebter und die Verkaufszahlen nehmen kontinuierlich zu. Fahrzeuge mit elektrischer Tretunterstützung bzw. E-Bike-Fahrende kommen in allen vier Zielgruppen im Veloland vor.


Sind Velofahrende mit E-Bikes unterwegs, bieten sich ihnen mehr Optionen. Mit Tretunterstützung können Distanzen oder Höhenmeter überwunden werden, die mit durchschnittlicher Kondition nicht machbar wären. E-Bike-Fahrende erweitern damit die einzelnen Zielgruppen. So können z. B. durchschnittliche Ausflüglerinnen/Ausflügler auch Touren absolvieren,

die – bezogen auf die konditionellen Anforderungen – eigentlich für Expertinnen/Experten konzipiert wurden.

E-Bike-Fahrende sind keine Zielgruppe im Veloland. Grundsätzlich eignen sich alle Routen im Veloland auch für Touren mit dem E-Bike. Einzelne Routen wie die Herzroute oder die Herzschaufen wurden spezifisch für E-Bike-Fahrende konzipiert, wobei sie natürlich auch mit Velos ohne Tretunterstützung befahren werden können.

E-Bikes werden immer beliebter und die Verkaufszahlen steigen kontinuierlich.



A person wearing a white helmet, a white t-shirt, and khaki pants is riding a black bicycle on a green-painted bike lane. The bicycle has a rear rack with a black bag and a yellow license plate. The bike lane is on a paved road with a yellow bicycle symbol painted on the asphalt. In the background, there are trees, a metal fence, and a utility pole. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

Mit der Analyse sind die Schwachstellen der Routen zu erfassen, hinsichtlich Sicherheit, Infrastruktur- oder Umfeldqualität.

3. Mit Zielgruppen arbeiten

3.1 Analyse und Konzept

Netz und Routen müssen konsequent auf die Bedürfnisse der Nutzenden ausgerichtet werden. Die Auseinandersetzung mit Bedürfnissen und Anforderungen der Zielgruppen muss deshalb bereits auf strategischer Ebene erfolgen. Eine qualitative Analyse des bestehenden Netzes und der bestehenden Routen kann aufzeigen, wo es Anpassungsbedarf gibt. Die vier Zielgruppen im Veloland dienen dabei als Orientierungshilfe.

Mindestens folgende Fragestellungen zu Netz und Routen werden mit einer **Analyse** beantwortet:

- Wo sind die Velofahrenden in der Freizeit unterwegs?
- In welchen Räumen besteht ein Bedürfnis nach Naherholung? Wo gibt es eher einen touristischen Fokus?
- Dienen die bestehenden Routen der Naherholung oder touristischen Zwecken?
- Auf welche Zielgruppen sind die bestehenden Routen ausgerichtet?
- Für welche Zielgruppen gibt es noch keine oder nur ungenügende Angebote?
- Wo braucht es Anpassungen oder Ergänzungen der bestehenden Routen?
- Wo können zielgruppenspezifische Abschnitts- oder Kombi-Touren gebildet werden (vgl. Kapitel 3.2)?

Für bestehende Routen ist insbesondere zu prüfen, ob sie bezüglich Lage im Netz, Charakter (Rundtour oder linienförmige Tour), Länge, Höhenmeter und Topografie den Anforderungen der anvisierten Zielgruppe(n) entsprechen (vgl. Kapitel 2).

Mit der Analyse sind auch die Schwachstellen der Routen zu erfassen, beispielsweise hinsichtlich Sicherheit, Infrastruktur- oder Umfeldqualität. Das Projekt Veloland 2030 von SchweizMobil listet bereits eine Vielzahl von Schwachstellen und Verbesserungsvorschlägen für Routen auf. Diese sind in der Netzplanung zu berücksichtigen.

Die Zielsetzungen, die Netzstruktur sowie die Massnahmen werden in einem kantonalen oder regionalen **Konzept** festgehalten:

- Das Konzept hält fest, welche Zielgruppen angesprochen werden sollen. Eine Priorisierung gewisser Zielgruppen ist möglich.
- Im Konzept werden Massnahmen definiert, damit die Bedürfnisse der Zielgruppen in der Netzplanung, bei der Projektierung und beim Bau von Infrastrukturen sowie in der Kommunikation (z. B. im Tourismus) entsprechend berücksichtigt werden.
- Im Konzept sind auch Potenzial und Massnahmen für Abschnitts- und Kombi-Touren festzuhalten (vgl. Kapitel 3.2).
- Das Konzept wird mit bestehenden Strategien in Tourismus, Naherholung, Sport und Naturschutz abgestimmt. Wichtig: Auch Strategien der Nachbarkantone sind zu beachten.
- Das Konzept hilft, Zuständigkeiten (innerhalb der Verwaltung) sowie Verfahren (z. B. Bewilligungsverfahren) und Prozesse für Velofreizeit zu regeln.

- Ziele und Zielgruppen können auch in Planungsinstrumenten (z. B. Richtplan oder Sachplan) festgehalten werden.

Klare Strategien führen zu klaren Vorgaben für die touristische Angebotsentwicklung sowie für die touristische Kommunikation.

SchweizMobil unterstützt die Kantone mit dem Programm Zukunft Veloland bei der Überprüfung von Qualität und Eignung des bestehenden Veloland-Netzes und der bestehenden Veloland-Routen. Das Programm Zukunft Veloland liefert wichtige Erkenntnisse und Ergebnisse für die Analyse und das Konzept.

3.2 Routenoptimierung und Netzergänzungen

In der Netzplanung können entweder neue Routen ergänzt oder bestehende Routen optimiert werden. Zentral ist auch der Ansatz der **Abschnitts- und Kombi-Touren**, der auf dem bestehenden Netz bzw. den bestehenden Routen aufbaut. Der konkrete Anpassungsbedarf ergibt sich in der Regel aus der Analyse und wird in einem Konzept festgelegt (vgl. Kapitel 3.1).

Netzergänzungen mit neuen Routen

Veloland-Routen werden immer auf die Bedürfnisse mindestens einer Zielgruppe ausgerichtet. Veloland-Routen erfüllen jedoch nicht nur die Bedürfnisse von Zielgruppen, sondern haben immer auch eine Funktion im Netz:

- Die wichtigsten Korridore (z. B. Verbindungen zwischen Städten oder entlang von Flusstälern) müssen durch Routen erschlossen sein.
- Routen werden zusammenhängend angelegt.
- (Längere) Parallelführungen von Routen sind zu vermeiden.

Um den erhöhten Anforderungen der Einsteigerinnen/Einsteiger und Familien zu genügen, braucht es im Netz vor allem kürzere Routen und solche mit weniger Höhendifferenz (im Aufstieg). Wichtig sind auch Angebote in und rund um die Siedlungsräume (vor allem Städte und Agglomerationen), damit dem erhöhten Bedürfnis nach Naherholung nachgekommen werden kann.

Punktuell sind auch neue Routen möglich. Ideen und Vorschläge für neue Routen werden mit SchweizMobil im Rahmen des Programms Zukunft Veloland diskutiert, die Ergebnisse werden im Netzplan behördenverbindlich festgehalten. Über neue Routen oder Anpassungen der Linienführungen von bestehenden Routen entscheiden SchweizMobil und die Kantone immer gemeinsam.

Abschnitts- und Kombi-Touren

Abschnitts- und Kombi-Touren machen es möglich, das bestehende Veloland-Netz und die bestehenden Veloland-Routen ohne massive Anpassungen auf spezifische Bedürfnisse gewisser Zielgruppen auszurichten. Dazu müssen im bestehenden Netz bzw. auf bestehenden Routen Abschnitte identifiziert werden, die sich für Abschnitts- oder Kombi-Touren eignen:

- **Abschnitts-Touren** sind Abschnitte auf bestehenden Routen, welche

erhöhte Anforderungen (an das Netz oder an die Infrastruktur) erfüllen.

- **Kombi-Touren** setzen sich aus mehreren zusammenhängenden Abschnitten von bestehenden Routen zusammen, die erhöhte Anforderungen (an das Netz oder an die Infrastruktur) erfüllen.

Touren werden nicht separat mit Routenfeldern signalisiert, sondern stützen sich auf die Signalisation der bestehenden Routen ab.

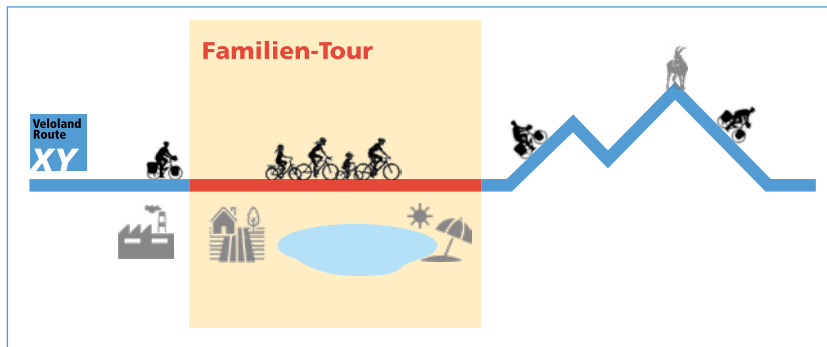


Abbildung 3: Prinzip der Abschnitts-Tour: Familien-Tour auf einem Abschnitt einer bestehenden Veloland-Route.

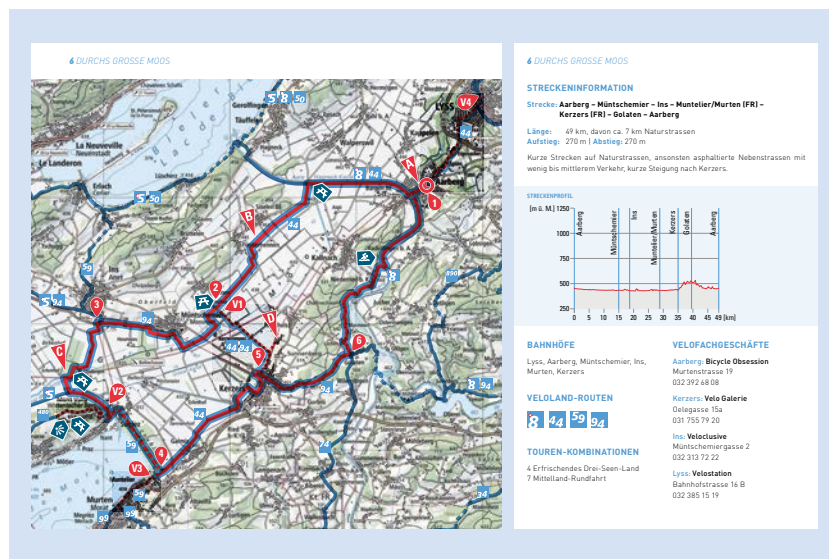


Abbildung 4: Beispiel der Kombi-Tour «Durchs grosse Moos» aus dem Veloführer «Veloland Bern», erschienen im Weber Verlag, 2022.

Abschnitts- und Kombi-Touren haben in der Netzplanung, bei der Projektierung und beim Bau von Infrastrukturen sowie in der Kommunikation einen vergleichbaren Stellenwert wie Routen:

- Abschnitts- und Kombi-Touren ergänzen das bestehende Netz und die bestehenden Routen dort, wo diese nicht bzw. nicht vollständig ausreichen, um die strategischen Vorgaben zu erfüllen (vgl. Kapitel 3.1).
- Die Infrastruktur von Abschnitts- und Kombi-Touren muss konsequent auf die Anforderungen der anvisierten Zielgruppe(n) ausgelegt werden (vgl. Kapitel 2).
- Abschnitts- und Kombi-Touren werden von SchweizMobil sowie von den Partnern als «Empfehlungen» kommuniziert – genau gleich wie die Veloland-Routen (vgl. Kapitel 3.3).

Ideen und Vorschläge für Abschnitts- und Kombi-Touren werden von den Kantonen und von SchweizMobil im Programm Zukunft Veloland diskutiert. Die Ergebnisse werden im Netzplan oder in geeigneter Form festgehalten.

Überprüfung der Qualitätsanforderungen

Massgebend für die Überprüfung der Qualität von Routen sind die Anforderungen gemäss **Handbuch Planung von Velorouten** (ASTRA, SchweizMobil und FVS, 2008). Die Anforderungen, die im Handbuch für Routen formuliert sind, können auch auf Abschnitts- und Kombi-Touren übertragen werden. Die Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur (Punkte 4 bis 7 im Handbuch Planung von Velorouten) sind immer vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Zielgruppen-Ansprüche zu beurteilen:

- Routen, Abschnitts- und Kombi-Touren müssen für alle Zielgruppen und für alle Anforderungen durchgehend mindestens die Qualitätsstufe **genügend** (Stufe 2, hellgrün) erfüllen.
- Routen, Abschnitts- und Kombi-Touren müssen für Einsteigerinnen/Einsteiger und Familien bei den Anforderungen 4 bis 7 durchgehend die Qualitätsstufe **gut** (Stufe 1, grün) erfüllen.

Wichtig: Damit die Forderungen aus dem Veloweggesetz erfüllt werden, muss die Qualität der Infrastruktur von Veloland-Routen, Abschnitts- und Kombi-touren überdurchschnittlich sein. Die **Planungsgrundsätze zusammenhängend, direkt, sicher** und **attraktiv**, die in der Praxishilfe Velowegnetzplanung erläutert werden, gelten ohne Einschränkung für alle Velorouten und -verbindungen.



Download: schweizmobil.org

Das Handbuch Planung von Velorouten

Das Handbuch ist das Standardwerk für die Planung von Velorouten. Es umfasst neun Qualitätsanforderungen und zugehörige Kriterien, die auf Infrastruktur fokussieren, aber über das klassische Verständnis von «Veloinfrastruktur» hinausgehen (z. B. Umfeldqualität, subjektives Sicherheitsempfinden). Das Handbuch ergänzt die Praxishilfe Velowegnetzplanung bezüglich Qualitätsbeurteilung von Routen ideal. Es kann auch für die Beurteilung von Routen, Abschnitts- und Kombi-Touren eingesetzt werden.

3.3 Kommunikation

Die Kommunikation ist immer auf die anvisierten Zielgruppen auszurichten. Die Zielgruppen im Veloland können und sollen von allen Partnern für die Kommunikation verwendet werden.

SchweizMobil plant, seine Kommunikation in Zukunft stärker auf die Bedürfnisse von Einsteigerinnen/Einsteigern und Familien auszurichten. Die technische Umsetzung und der Zeitraum sind noch offen.

Falls die touristischen Partner eigene Definitionen von Zielgruppen verwenden, sind klare Bezüge zu den Zielgruppen im Veloland herzustellen. Die bekannten Personas von Schweiz Tourismus können ebenfalls mit den Zielgrup-

pen Veloland in Beziehung gebracht werden. SchweizMobil hat ergänzend zur Praxishilfe das **Merkblatt Zielgruppen von SchweizMobil und Personas von Schweiz Tourismus** publiziert (Download: schweizmobil.org).

Gerade für die Zielgruppen Einsteigerinnen/Einsteiger und Familien sind verlässliche Informationen und offizielle Routen wichtig, um beim Velofahren «mit Erfolgserlebnissen» unterwegs zu sein. Die Kommunikation von Tourismusorganisationen, Destinationen und Leistungsträgern soll sich deshalb auf das offizielle Netz und die offiziellen Routen von Veloland Schweiz abstützen:

- Alle Veloland-Routen werden kommuniziert (Print, Web etc.).
- Weitere Velowanderrouten und -verbindungen basieren auf den offiziellen Velowegnetzplänen der Kantone.
- Weitere Tourenvorschläge (Abschnitts- oder Kombi-Touren) basieren auf den Routen im Veloland und/oder den offiziellen Velowegnetzplänen der Kantone.

Ausgewählte Routen, Abschnitts- und Kombi-Touren aus dem Veloland können auch für Gravelbikende oder Rennvelofahrende beworben werden – jedoch keinesfalls für Mountainbikende.

