Schweizer Radwanderweg durch das Naturschutzgebiet „La Grande Cariçaie“

Lassen sich Naturschutz und Fahrradtourismus für beide Seiten attraktiv verbinden oder schliessen sie sich im „Grande Cariçaie“ aus?

Schriftliche Arbeit zur Erlangung des Diploms der Schweizerischen Tourismusfachschule Siders (Schweiz)

Erarbeitet durch:
Christoph Schöni
Alte Zofingerstrasse 59
CH - 4663 Aarburg/AG

Eingereicht am:
7. April 1997

Referent:
Herr Markus Capirone
c/o Velobüro Olten
Baslerstrasse 46
CH - 4600 Olten

Zusammenfassung

Die Mittelland-Route der Schweizer Radwanderwege, welche voraussichtlich 1998 eröffnet werden, führt unter anderem auch entlang dem Südufer des Neuenburgersees. Dort befinden sich acht voneinander getrennte Naturschutzgebiete. Das Gebiet zwischen Cheyres und Font würde man gerne duchqueren. In diesem Punkt wehren sich die Naturschützer, weil der bestehende Weg zu schmal ist für einen konfliktfreien Verkehr von Fussgängern und Fahrradfahrern. Da aber die Alternativstrecke unattraktiv und seitens der Projektgruppe der Schweizer Radwanderwege langfristig nicht akzeptiert wird, sucht man noch nach einer besseren Lösung. Ich habe versucht die Situation objektiv zu analysieren und danach einen Lösungsvorschlag erarbeitet.

Der zweite behandelte Punkt ist die Einbindung des Fahrradtouristen in das bestehende Angebot der Naturschützer. Die Besucher sollen für die Anliegen des Naturschutzes gewonnen werden, ohne aber den Hauptgedanken des Naturschutzes, nämlich den Schutz der seltenen Flora und Fauna, zu verletzen. Hier habe ich versucht, das vorhandene Angebot mittels „Verbesserungsvorschlägen" den Bedürfnissen des Fahrradtouristen anzupassen. Es geht darum, die Besucher dorthin zu lenken, wo sie keinen Schaden anrichten und möglichst viele Personen in den Naturschutz miteinzubeziehen.

Wichtige Bausteine der Arbeit waren Gespräche und Briefwechsel mit beiden Seiten und eine Umfrage unter Fahrradfahrern.

Resumé

La route du Mittelland des itinérairesdes pistes cyclables suisses, qui seront probablement ouvertes en 1998, longe entre autres également la rive sud du lac de Neuchâtel. Là se trouvent huit étendues séparées de zones naturelles. Le groupe de projets des itinéraires des pistes cyclables suisse aimerait traverser la zone entre Cheyres et Font. Les amis de la nature s'opposent à cette idée parce que le chemin existant est trop étroit pour une situation sans conflit entre promeneurs pédestres et cyclistes. Le parcours proposé en alternative n'étant pas très attractif et le groupe de projet n'acceptant pas à long terme cette solution, on cherche une meilleure solution. Dans mon travail, j'ai essayé d'analyser objectivement cette situation et à partir de là, de trouver une solution intéressante pour les deux parties.

Le deuxième point traité est la prise en considération des tourisme à bicyclette dans l'offre existante des amis de la nature. Les visiteurs doivent être acquis aux idées de protection de la nature, sans en offenser l'idée principale, à savoir la protection d'une flore et d'une faune rares. Là, j'ai essayé d'adapter l'offre existante aux exigences du tourisme à bicyclette. Il s'agit de diriger les visiteurs là où ils ne causent aucun dommage et d'inclure autant de personnes possibles dans la protection de la nature.

Des sources d'information importantes de cette étudeont été des discussions et des échanges de correspondances avec les deux parties, ainsi qu'une enquête menée chez les cyclistes.

Inhaltsverzeichnis

ZUSAMMENFASSUNG/RESUMÉ

1 VORWORT 1

1.1 WIESO DIESES THEMA? 1
1.2 ZIELSETZUNGEN 1
1.3 ARBEITSVORGEHEN 1
1.4 PROBLEME 1
1.5 VERDANKUNGEN 2

2 EINLEITUNG 3

2.1 PROBLEMSTELLUNG 3
2.2 ARBEITSHYPOTHESEN 3
2.3 AKTUELLER ZUSAMMENHANG 3
2.4 PERSÖNLICHER BEITRAG 3

3 AUSGANGSLAGE 4

3.1 NATURSCHUTZ 4
3.1.1 ZUSTÄNDIGKEIT 4
3.1.2 ZIELE 5
3.1.3 FINANZEN 7
3.1.4 BESTEHENDES ANGEBOT 7
3.2 TOURISMUS 9
3.2.1 ZUSTÄNDIGKEIT 9
3.2.2 ZIELE UND STRECKENFÜHRUNG 9
3.2.3 PROBLEME 10
3.2.4 FINANZEN 10
3.2.5 BESTEHENDES ANGEBOT 11
3.3 DENKANSTÖSSE 12

4 VORBEHALTE ZU DEN ERGEBNISSEN DER UMFRAGE 13

5 PROBLEMANALYSE 14

5.1 SITUATIONSBESCHRIEB 14
5.1.1 NATURSCHUTZGEBIET CHEYRES - FONT 14
5.1.2 MITTELLAND-ROUTE 15
5.2 ARGUMENTATION UND KOMMENTAR 16
5.2.1 BETREIBER 16
5.2.2 PROJEKTGRUPPE 20
5.2.3 STELLUNGNAHME DER GEMEINDEN 23

6 THEORETISCHER TEIL 24

6.1 DENKMODELL FAHRRADTOURISMUS UND NATURSCHUTZ *24*
6.2 FAHRRADTOURISMUS GLEICH SANFTER TOURISMUS? *28*
6.2.1 WAS BEDEUTET SANFTER TOURISMUS 28
6.2.2 GEGENÜBERSTELLUNG SANFTER TOURISMUS - FAHRRADTOURISMUS 29
6.3 ANALYSE DER NATURSCHUTZ-INFORMATIONSSTELLEN *30*
6.3.1 INHALT 30
6.3.2 ERREICHBARKEIT 30
6.3.3 FAZIT 31

7 FACTS, NUTZEN UND DENKANSTÖSSE 32

7.1 FACTS *32*
7.2 NUTZEN *33*
7.3 DENKANSTÖSSE *34*

8 IDEENKATALOG 35

8.1 CHEYRES - FONT *35*
8.2 KOMMUNIKATION *37*
8.2.1 VOR ORT 37
8.2.2 FÜHRER DER SCHWEIZER RADWANDERWEGE 38
8.2.3 KOMMUNIKATION DER KOMBINATION ÖV/FAHRRAD DURCH NATURSCHUTZ 38
8.2.4 GEMEINSAMER AUFTRITT (SCHWEIZER RADWANDERWEGE & NATURSCHUTZ) 38
8.3 INFRASTRUKTUR *39*
8.3.1 MARKIERUNG 39
8.3.2 INFORMATIONSTAFELN STATT FAHRVERBOTE 40
8.3.3 SIGNALISATION 40
8.3.4 FAHRRADSTÄNDER 40
8.4 RAHMENANGEBOT *41*
8.4.1 AUSSTELLUNGEN/VERANSTALTUNGEN ZUM THEMA VELO 41
8.4.2 ERWEITERTE UMWELT- BZW. BILDUNGSWOCHEN 41
8.4.3 ZUSAMMENARBEIT MIT EINEM RESTAURANT ENTLANG DES RADWEGES LEISTUNGSTRÄGER 41
8.5 ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN *42*

9 FAZIT 43

ANHANG

BIBLIOGRAPHIE

LEBENSLAUF

BESTÄTIGUNG

1 Vorwort

Hiermit bestätige ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig und im Rahmen der aufgeführten Quellen erarbeitet habe. Sie stellt einen persönlichen Standpunkt dar und verpflichtet die Schule in keiner Art und Weise.

1.1 Wieso dieses Thema?

Um ein geeignetes Thema für meine Diplomarbeit zu finden, schrieb ich im März des vergangenen Jahres einen Brief an diverse Umweltschutzorganisationen und kantonale Umweltschutzstellen. Ich war überrascht, als ich mehr als 10 Themenvorschläge zur „Konfliktsituation" Tourismus und Umwelt erhielt.
Ich entschied mich darum für das Thema Schweizer Radwanderwege - Naturschutzgebiet „La Grande Cariçaie", weil ich erstens selber ein regelmässiger Fahrradfahrer bin, zweitens weil mich der Naturschutz interessiert und drittens, weil ich der Meinung bin, dass sich diese beiden Interessengruppen nicht bekämpfen sondern bestärken sollten.

1.2 Zielsetzungen

In dieser Arbeit will ich aufzeigen, dass sich, wie unterschiedlich die Hauptziele der beiden Gruppen auch sind, in der Zusammenarbeit durchaus Synergien ergeben. Um diese zu nutzen, will ich die meiner Meinung nach nötigen Lösungs- und Verbesserungsvorschläge zur bestehenden Situation darlegen.
Meine Diplomarbeit soll zudem ein Arbeitspapier für den weiteren Verlauf der Lösungsfindung sein. Daher rührt auch die etwas „verschwenderische" Darstellung und der Verzicht auf Querverweise, die oftmals die Lesefreundlichkeit vermindert.

1.3 Arbeitsvorgehen

Das meiste Informationsmaterial erhielt ich bei den beiden beteiligten Parteien, dem Velobüro Oltén und dem Naturschutz-Zentrum Champ Pittet, z. T. in schriftlicher Form aber auch durch mündliche Befragungen. Ein zweiter wichtiger Teil ergab sich aus meiner schriftlichen Umfrage unter Mitgliedern des TCS, VCS und der IG Velo. Dazu kamen Bücher, Zeitungsartikel, Briefwechsel und Telefonate, durch welche ich mir die restlichen Daten beschaffte.

1.4 Probleme

Als ich im Juni des vergangenen Jahres nach ersten Gesprächen mit Herrn Capirone vom Velobüro Olten die Projektskizze schrieb, war ich der Ansicht, der Hauptteil der Diplomarbeit wird sich vor allem einem Ideen- bzw. Massnahmenkatalog für die „Besucherweiterbildung" widmen. In ersten Gesprächen mit den „Naturschützern" im Dezember stellte sich dann heraus, dass bereits ein sehr breites Angebot in diesem Bereich vorhanden ist. Ich musste mich dann auf einen anderen Schwerpunkt konzentrieren, was mich am Anfang ein bisschen pessimistisch stimmte. Ich musste mir neue Ziele stecken, was sich vor allem in der Zusatzfrage „Oder schliessen sich Naturschutz und Fahrradtourismus im „Grande Cariçaie aus" ausdrückt. Es stellte sich heraus, dass die Arbeit zwar komplexer war als zuerst angenommen, daher aber auch interessanter.
Eine weitere Schwierigkeit war die Informationsbeschaffung. Da ich auf Auskünfte von verschiedenster Seite angewiesen war, schrieb ich viele Briefe, welche aber des öfteren nicht sehr speditiv beantwortet wurden. Persönliche Standpunkte und Probleme werden halt nur ungern klar kommuniziert.

1.5 Verdankungen

Speziell danken möchte ich an dieser Stelle vor allem den kontaktierten Personen im Naturschutz-Zentrum Champ Pittet, den Teilnehmern an meiner Umfrage (Rücklauf von ca. 25%), meinem Referenten Herrn Markus Capirone und allen anderen, welche meine Fragen beantwortet haben.

2 Einleitung

2.1 Problemstellung

Die Grobdefinition der Problemstellung lautet wie folgt:
„Die Streckenführung der Schweizer Radwanderwege führt entlang und zum Teil durch die Naturschutzgebiete des „Grande Cariçaie". Es geht darum, herauszufinden, wie diese Situation für beide Seiten attraktiv genutzt werden kann."

2.2 Arbeitshypothesen

- Lassen sich Fahrradtourismus und Naturschutz attraktiv für beide Seiten kombinieren oder schliessen sie sich in diesem Gebiet aus?
- Gibt es eine für beide Seiten befriedigende Lösung für die Teilstrecke zwischen Cheyres und Font?

2.3 Aktueller Zusammenhang

Immer wieder kommt es bei neuen touristischen Angeboten zum Konflikt zwischen Umweltschützern und Touristikern. Viele Regionen sind wirtschaftlich sehr stark vom Tourismus abhängig und um international bestehen zu können, muss das Angebot der Nachfrage laufend angepasst werden. Der Tourismus darf aber nie vergessen, dass seine wichtigste Ressource die Natur ist. Daher kann ein langfristiger und nachhaltiger Tourismus nur im Dialog mit gegenseitigem Respekt zwischen Umweltschützern und Touristikern zustande kommen.
Die Schweizer Radwanderwege sind ein innovatives Produkt welche eine sanfte Tourismusform fördern wollen. Auch sie sind auf eine intakte Umwelt angewiesen und sind sich dessen auch bewusst. Das Projekt ist zur Zeit in der Ausführungsphase und soll 1998 mit einem Event eröffnet werden, aktueller kann ein Thema kaum sein.

2.4 Persönlicher Beitrag

- Zusammenstellen der beiden Standpunkte und daraus die möglichen Synergien herausfiltern.
- Anhand einer Umfrage herausfinden wie die Meinung der Zielgruppe zu diesem Thema ist.
- Vorschläge ausarbeiten wie das bestehende und projektierte Angebot dem Fahrradfahrer angepasst werden kann und mögliche Lösungen zu auftretenden Problemen aufzeigen.

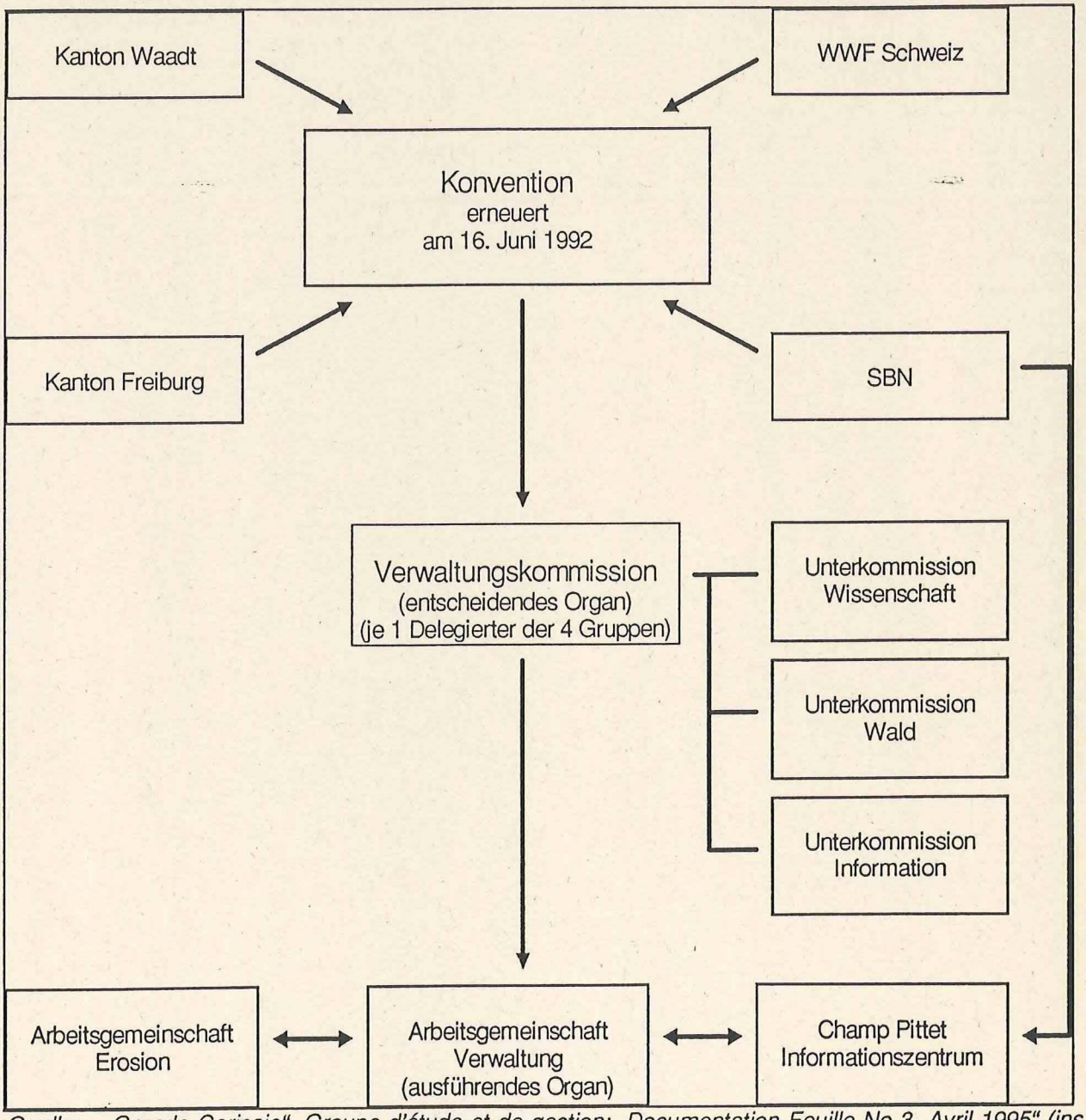
3 Ausgangslage

3.1 Naturschutz

3.1.1 Zuständigkeit

Die Verantwortlichkeit und Aufgabenteilung im „La Grande Cariçaie" ist folgendermassen geregelt:

Abbildung 1: Organigramm Betreiber der Naturschutzgebiete



Quelle: „Grande Cariçaie", Groupe d'étude et de gestion; „Documentation Feuille No 3, Avril 1995" (ins Deutsche übersetzt)

3.1.2 Ziele

a) Definitionen

Was bedeutet eigentlich Naturschutz? Um dies zu verdeutlichen zuerst ein paar allgemein gültige Definitionen:

„Naturschutz umfasst alle Massnahmen zur Erhaltung von Naturdenkmälern, der Tier- und Pflanzenwelt."[1]

*„Der **Naturschutz** sieht seine Aufgabe in Massnahmen zur Erhaltung der Naturlandschaften, naturnaher Landschaften bzw. Teilen davon sowie im Schutz von Pflanzen- und Tierarten."*[2]

*„Nach dem **Naturschutzgedanken** sollen Schutzgebiete den Auswirkungen von Wirtschaft und Technik so weit wie möglich entzogen werden, gegen den Zugriff und die Vermarktung best. Arten Ordnungsmassnahmen ergriffen werden und Schutz-. Pflege- und Entwicklungsmassnahmen Arten vor dem Aussterben bewahren."*[3]

*„**Naturschutzziele** müssen gleichrangig mit anderen Nutzungszielen (Nahrungsmittelerzeugung, Industrieproduktion und Infrastrukturbereitstellung) verfolgt werden."*[4]

b) Schutzziele[5]

Diese Schutzziele sind eigentlich der höchste Grundsatz für das Betreiben der Naturschutzgebiete. Ihnen wird alles andere untergeordnet, so auch die Richtlinien für die Infrastruktur des Gästeempfanges.

1) Schutz der Landschaft des Südufers des Neuenburgersees, vor allem die Kontinuität der Sumpfgebiete, seine Struktur, seine Physiognomie und seine Schönheit. Erhaltung seiner charakteristischen Elemente (geologisch und geomorphologisch) und seine historischen und archäologischen Stätten.
2) Bewahrung der vorkommenden Oekosysteme (See, seichte Wasser, Ufer, Moor, Auwald und Hangwald), sowie dessen Flora und Fauna. Priorität haben die nicht bewaldeten Moore.
3) Schutz der Biotope (Reproduktion, Ernährung, Erholung der vorkommenden Tierarten), sowie dessen Vernetzung mit dem See und dem Hinterland. Schutz und wenn nötig Wiederherstellung der oekologischen, für die Biotope lebenswichtigen Faktoren.
4) Bewahrung und Herstellung der nötigen Konditionen zur Erhaltung von seltenen und bedrohten Arten.

---

[1]Quelle: Wahrig, „dtv Wörterbuch der deutschen Sprache", S. 561
[2]Quelle: D. Heinrich / M. Hergt, „dtv-Atlas zur Ökologie", S. 227
[3]Quelle: D. Heinrich / M. Hergt, „dtv-Atlas zur Ökologie", S. 227
[4]Quelle: D. Heinrich / M. Hergt, „dtv-Atlas zur Ökologie", S. 228
[5]Quelle: „Grande Cariçaie", Groupe d'étude et de gestion (ins Deutsche übersetzt)

5) Empfang der Öffentlichkeit und ihnen erlauben, innerhalb der Grenzen der Schutzziele, die Naturschutzgebiet zu besuchen und ihre Reichhaltigkeit, dank den didaktischen Einrichtungen und dem Unterhalt der Wege, zu erkennen.

c) Richtlinien für die Infrastruktur des Gästeempfanges[6]

1) Das Hauptziel ist der Schutz der Natur. Der Zutritt ist daher der Erhaltung untergeordnet; im speziellen sind die sensiblen Zonen absolut zu meiden.
2) Keine neuen Wege, Ausnahmen vorbehalten.
3) Einen kompletten Fahrrad- und Reitweg durch die Naturschutzgebiete ist nicht erwünscht. *(Mündlicher Zusatz von Herrn Rollier: Zudem sollen diese Zielgruppen nicht explizit, z.B. durch Werbung, usw., ins Gebiet geholt werden)*
4) Die im Planungskontext definierten Wege und Zutritte, sind die Einzigen, welche im Reglement der Naturschutzgebiete freigegeben werden.
5) Infrastrukturziele:
   - Dem Besucher eine Möglichkeit bieten, die Naturschutzgebiete zu besuchen und die Natur zu „treffen". Die sportliche Betätigung wird in den Gebieten nicht toleriert.
   - In jedem Gebiet soll mindestens eine Möglichkeit zum Eintreten, Sehen, Beobachten, Betreten, Kennenlernen und Kontaktieren der Natur bestehen.
   - Dem Fussgänger einen durchgehenden Weg entlang dem Südufer des Neuenburgersees, wenn immer möglich durch die Naturschutzgebiete, anbieten.
   - Den Besucher in die erschlossenen Gebiete lenken und somit die sensiblen schützen.
6) Sofern die Wege der Pflege des Waldes und der Moore dienen, werden sie für diese Bedürfnisse ausgebaut, ansonsten werden sie nur den Bedürfnissen der Fussgänger angepasst. Wenn diese Wege, im jetzigen Zustand, auch für Fahrräder und Pferde geeignet sind, werden diese toleriert. Motorisierte Fahrzeuge sind davon ausgeschlossen.
7) Die bebauten Zonen *(Anmerkung: z.T. gibt es noch Ferienhäuser in den Naturschutzgebieten)* sollen entweder wieder der Natur zugeführt werden, oder sie werden der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.
8) Neue Infrastrukturen sollen nur dann realisiert werden, wenn dessen Unterhalt sichergestellt ist.
9) Der Besucher soll informiert werden, sobald er ein Naturschutzgebiet betritt und zwar:
   - durch eine Informationstafel an den oft besuchten Orten
   - durch eine Reservatstafel an weniger oft besuchten Orten
10) Verbotene Zonen müssen sowohl für die Schiffe wie auch für den Landverkehr markiert oder abgegrenzt sein.
11) Der Besucher soll auch zu ausführlicherer Information Zugang haben.

---

[6] Quelle: „Grande Cariçaie", Sous-commission d'information, „Accessibilité du public, accueil et information" (ins Deutsche übersetzt)

3.1.3 Finanzen

a) Naturschutzgebiete entlang dem Südufer des Neuenburgersees

Tabelle 1: Budget 1995 „Grande Cariçaie"; Wer bezahlt

Wer	Beiträge
Bund	1'065'000.-
Kanton Waadt	165'000.-
Kanton Freiburg	105'000.-
Schweizerischer Bund für Naturschutz	105'000.-
WWF Schweiz	60'000.-
Total	**1'500'000.-**

Quelle: „Grande Cariçaie", Groupe d'étude et de gestion; „Documentation Feuille No 3, Avril 1995" (ins Deutsche übersetzt)

Tabelle 2: Budget 1995 „Grande Cariçaie"; Verwendung

Verwendung	Betrag
Unterhalt	705'000.-
Wissenschaftliche Untersuchungen	300'000.-
Information	150'000.-
Administration und Logistik	270'000.-
Diverses	75'000.-
Total	**1'500'000.-**

Quelle: „Grande Cariçaie", Groupe d'étude et de gestion; „Documentation Feuille No 3, Avril 1995" (ins Deutsche übersetzt)

3.1.4 Bestehendes Angebot

a) Zentrum Champ Pittet[7]

Ausstellungen und Tonbildschauen:
Es gibt etliche Künstler welche ihre Arbeiten dem Thema Umwelt verschrieben haben. Das Zentrum Champ Pittet bietet ihnen eine Möglichkeit, ihr Schaffen einem interessierten Publikum vorzuführen und stellt damit eine Verbindung zwischen Naturschutz und Kunst her. Sei es nun durch Collagen, interaktiven Ausstellungen, Skulpturen oder Photographien, immer wird irgendein Problem oder eine Faszination aus der Umwelt herausgenommen und in künstlerischer Weise verarbeitet.
Sehr eindrücklich sind auch die Tonbildschauen, welche z.T. an festgelegten Zeiten oder auf Anfrage vorgeführt werden. Auch hier wird die Kunst und die Umweltbildung attraktiv miteinander verbunden, was natürlich vor allem der Konsument zu spüren bekommt.

[7]Quelle: „Grande Cariçaie", Champ Pittet Centre d'information, diverse Broschüren

Führungen:
Der Hauptbestandteil des Angebotes sind, von einem Biologen oder einer Biologin begleitete, Führungen der verschiedenster Art. Ein besonderer Leckerbissen, auch aus touristischer Sicht, ist die Exkursion mit einem Solarboot auf dem Neuenburgersee.
Ein spezielles Angebot wurde für Schulklassen und Jugendgruppen ausgearbeitet. Unter anderem organisiert das Zentrum eine vollständige Umweltwoche (Oekolager) mit Aktivitäten im und um das Naturschutzgebiet. Interessant ist hier, dass man den Gruppen auch eine Fahrradvermietung anbietet.

Auf eigene Faust:
Das Zentrum verfügt über eine reichhaltiges Angebot, welches während der ganzen Saison (März bis Oktober) und ohne Voranmeldung genützt werden kann:

- Naturlehrpfad (Auf 2 km abwechslungsreichen Pfaden und Stegen wird der Besucher durch mehrere Informationstafeln über die Zusammenhänge in der Natur aufgeklärt.)
- Vogelbeobachtungsturm (ganzes Jahr zugänglich)
- Oekolabor (Es ist faszinierend, wie lebendig die Natur unter dem Mikroskop ist.)
- Bienenhaus und Kompostanlage
- Dokumentationszentrum
- Picknick- und Spielplätze
- Restaurant mit Saal für Seminare, Hochzeiten, usw.

b) Entlang dem Südufer[8]

Entlang des Südufers des Neuenburgersees hat man sich zur Zeit auf 9 Punkte konzentriert, wo man die Öffentlichkeit über die Natur und deren Schutzwürdigkeit informiert. Die Punkte sind in den Streckenkarten im Anhang A eingetragen. Nachfolgend jeweils ein kurzer Kommentar um welche Art der Informationsvermittlung es sich handelt:

1. Zentrum Champ Pittet (siehe Kapitel 3.1.4 a)
2. Beobachtungsposten (projektiert)
3. Fussweg entlang des Ufers; Informationen geplant
4. Naturlehrpfad mit schönen Aussichtspunkten auf das Naturschutzgebiet; direkt an der Kantonsstrasse mit Parkplätzen
5. Naturlehrpfad und Beobachtungsturm entlang eines geschützten Weihers; Nähe Strand
6. Beobachtungsposten beim Hafen (projektiert)
7. Diverse Informationen entlang des Weges; Realisation um ein Jahr verzögert
8. Naturlehrpfad mit schönen Aussichtspunkten auf das Naturschutzgebiet; direkt an der Kantonsstrasse mit Parkplätzen
9. Fussweg entlang des Wasserkanals, Beobachtungsturm im Wasser (vorgesehen)

[8]Quelle: „Grande Cariçaie", Sous-commission d'information (ins Deutsche übersetzt)

3.2 Tourismus

3.2.1 Zuständigkeit

Hauptexponent ist hier die Stiftung „Veloland Schweiz"[9], welche von Hugo Steinegger präsidiert wird. Sie wird getragen von folgenden Organisationen und Institutionen:

- Kantone: Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektorenkonferenz (BPUK)
- IG Velo Schweiz
- Touring-Club der Schweiz (TCS)
- Schweizer Rad- und Motorradfahrer Bund (SRB)
- Verkehrsclub der Schweiz (VCS)
- Schweizerischer Olympischer Verband (SOV)
- Schweiz Tourismus (ST)
- Schweizer Tourismusverband (STV)
- SBB
- Verband Schweizerischer Fabrikanten, Grossisten und Importeure der Zweiradbranche (VFGI)
- Zur Zeit steht man noch in Verhandlungen mit dem Bundesamt für Unfallverhütung (BfU)

Das Projektteam setzt sich aus dem Velobüro Olten und dem Schweizer Tourismusverband zusammen.
Regional wird der Tourismus durch folgende Organisationen vertreten:

- Office du Tourisme et du thermalisme Yverdon-les-Bains
- Office du Tourisme Estavayer-le-Lac
- Diverse kommunale, ehrenamtliche Büros

3.2.2 Ziele und Streckenführung

a) Ziele

Die Ziele[10] der Schweizer Radwanderwege wurden wie folgt definiert:

1) Förderung der umweltfreundlichen Freizeitbeschäftigung Fahrradfahren
2) Profilierung der Schweizer Radwanderwege als Qualitätsprodukt der Marke Schweiz
3) Die Schweiz mit sicheren, leicht verständlich signalisierten Wegen für Radfahrer aller Ansprüche zu erschliessen
4) Das touristische Angebot der Schweiz erweitern
5) Ein Schritt Richtung sanftem Tourismus
6) Touristische Dezentralisation (Mittelland, Voralpen, Jura)

[9]Quelle: Stiftung „Veloland Schweiz", „Die Schweizer Radwanderwege", S. 10 & 11
[10]Quelle: Stiftung „Veloland Schweiz", „Die Schweizer Radwanderwege" (zusammengefasst)

b) Streckenführung

Die Streckenführung wie sie zur Zeit geplant ist, ist im Anhang A in den Streckenkarten eingetragen.

3.2.3 Probleme

Aus touristischer Sicht betrachtet liegen die Hauptprobleme dieser Region darin, dass ein eigentlicher Touristenmagnet fehlt, und die Schönheit und Vielseitigkeit dieses Landesteiles sehr wenig bekannt ist. Die Gäste kommen hauptsächlich wegen dem Neuenburgersee, der schönen Landschaft und der sehenswerten Altstädte (Yverdon, Estavayer, etc.) und in diesem Bereich ist die Konkurrenz in der Schweiz bekannterweise sehr gross. Mit viel Phantasie werden neue Produkte (längster Wasserweg der Schweiz, Wasserskilift) kreiert, um die Attraktivität der Region zu steigern. Daher passt das Projekt der Schweizer Radwanderweg sehr gut in die Strategie der lokalen Tourismusverantwortlichen und ist auch sehr willkommen.

3.2.4 Finanzen

Interessant ist hier nur das Budget der Phase Ausführung 1997/98.

Tabelle 3: Budget Schweizer Radwanderwege Ausführung 1997/98

Leistungen	*Beiträge*					Total
	Bund	*Kantone*	*Organisationen Tourismus/ Sport/Verkehr*	*Sponsoren*	*Markt*	
Projektmanagement	500'000.-	850'000.-	250'000.-	200'000.-		**1'800'000.-**
Wegweisung						
Signalisation		760'000.-				**760'000.-**
Informationstafeln				250'000.-		**250'000.-**
Kommunikation						
Routenführer				200'000.-	790'000.-	**990'000.-**
Promotion			1'500'000.-	700'000.-		**2'200'000.-**
Total Ausführungen	**500'000.-**	**1'610'000.-**	**1'750'000.-**	**1'350'000.-**	**790'000.-**	**6'000'000.-**

Quelle: Velobüro Olten

3.2.5 Bestehendes Angebot[11]

a) Ursprüngliches Angebot

Da es hier bestimmt zu weit gehen würde das gesamte ursprüngliche Angebot aufzulisten, beschränke ich mich auf diese Faktoren, welche den eigentlichen Reiz dieser Region ausmachen.

Natürliche Faktoren:
Einer der wichtigsten natürlichen Faktoren ist, wie schon oben einmal erwähnt, der Neuenburgersee. Ein grosser Teil des abgeleiteten Angebotes kann auf den Neuenburgersee zurückgeführt werden.
Ein weiterer wichtiger Faktor ist die sehenswerte und selten Landschaftsform der Uferregion auf welcher das gesamte Angebot, welches unter Kapitel 3.1.4 erläutert wurde, basiert.

Sozio-kulturelle Faktoren:
Hier sind aus touristischer Sicht folgende Faktoren zu nennen:
- Diverse Museen (Science Fiction Museum Yverdon, Froschmuseum Estavayer)
- Schöne, gut erhaltene Dörfer und Altstädte (Yverdon, Estavayer, usw.)
- Schlösser (Schloss Grandson, Schloss Chenaux)

Die allgemeine Infrastruktur ist wie in der ganzen Schweiz auf einem sehr hohen Standard und soll hier nicht weiter erwähnt werden.

b) Abgeleitetes Angebot

Touristische Infrastruktur:
- Thermalzentrum Yverdon-les-Bains
- Schiffsverbindungen (Das Basisangebot gehört sicher zur allgemeinen Infrastruktur, weil es aber dem touristischen Gästeaufkommen angepasst wird und spezielle Produkte für den Tourist kreiert wurden, liste ich es hier auf.)
- Mehrere Yachthäfen
- Wasserskilift
- Schulen für Wassersport
- Wanderwege
- Regionales, signalisiertes Radwegnetz mit organisiertem Gepäcktransport
- Kongresszentrum
- Öffentliche Strände
- 2 Verkehrsvereine und einige kommunale, ehrenamtliche Informationsstellen

Touristische Suprastruktur:
- Verpflegungsbetriebe
- Beherbergungsbetriebe (Speziell zu erwähnen sind hier die zahlreichen und wichtigen Campingplätze.)

[11] Quelle: diverse Broschüren und Prospekte der Region

3.3 Denkanstösse

⇒ Der Naturschutz ist finanziell sehr stark von den Steuern abhängig. Dies kann bei den heutigen Finanzproblemen von Bund, Kantonen und Gemeinden langfristig gefährlich sein. Daher muss man sich die Frage stellen: „Wie kann man den Naturschutz in der Gesellschaft positiv verankern?"

⇒ Für bauliche Massnahmen hat man im Budget der Schweizer Radwanderwege keine Mittel vorgesehen. In der vorliegenden Diskussion ist dies aber ein wichtiger Punkt und somit stellt sich die Frage: „Wo und wie kann man die nötigen Mittel beschaffen?"

⇒ Die Zielgruppe Fahrradfahrer wird von den Naturschützern ganz klar nicht gefördert. Darin liegt ein gewisses Konfliktpotential und es muss eine Antwort auf die Frage „Wie kann man den Fahrradtourismus fördern, den Naturschutz aber dadurch nicht gefährden?" gefunden werden.

⇒ Diese Region ist kein Ziel für den Massentourist und lässt die Frage zu: „Bietet das vorliegende Problem eine Chance für einen Schritt in Richtung „sanftem Tourismus"?"

4 Vorbehalte zu den Ergebnissen der Umfrage

Ein wichtiger Bestandteil meiner Diplomarbeit ist eine schriftliche Umfrage (Fragebogen s. Anhang B) unter Mitgliedern des TCS, VCS und der IG Velo. Die daraus gezogenen Schlüsse müssen unter nachfolgenden Vorbehalten betrachtet werden.

Vorbehalt 1:
Alle Befragten sind Mitglied einer Fahrradorganisation, was auf die zukünftigen Benützer der Mittelland-Route kaum zutreffen wird. Somit können sich die jeweiligen Verhaltensmuster der Besucher prozentual verändern.

Umweltwissen ist nicht gleich Umweltverhalten[12]*:*
Trotz Organisationen wie z.B. Greenpeace, die sehr erfolgreich immer wieder auf die Umweltprobleme aufmerksam machen, und trotz der intensiveren Auseinandersetzung mit oekologischen Fragen im Schulunterricht, hat sich das Umweltverhalten des Menschen nicht sehr stark verbessert. Die Diskrepanz zwischen dem Umweltwissen und dem tatsächlichen Handeln eines jeden, lässt sich mit einem Experiment des amerikanischen Psychologen Leonard Bickmann veranschaulichen: Vor einem College wurde mitten auf dem Fussweg eine zerknüllte Zeitung auf den Boden gelegt. Sie war so plaziert, dass alle Vorbeikommenden auf den Abfall aufmerksam werden mussten. Ein Papierkorb stand in unmittelbarer Nähe. Jede fünfte Person, die vorbeiging, wurde einige Meter weiter angehalten. Man erklärte ihr, dass im Rahmen eines Oekologiekurses Interviews über das Abfallverhalten durchgeführt würden und bat sie, einige Fragen zu beantworten. Die entscheidende Frage lautete:
„Wenn Müll auf dem Boden liegt, sollte es dann in die Verantwortung aller fallen, den Müll aufzuheben, oder sollte dies die Angelegenheit der städtischen Strassenreinigung sein?"
Die Differenz zwischen wissen und tun war enorm: 94% der 506 Befragten antworteten, dass die Beseitigung in die Verantwortung aller fallen sollte, aber nur 1,4% der Befragten haben den Müll tatsächlich aufgehoben und in den Papierkorb geworfen.
Aus diesem kleinen Experiment lassen sich noch zwei weitere Erkenntnisse herauslesen: Erstens scheint es einen gewissen Druck zu geben, sich umweltfreundlich zu äussern und zweitens sollte man eine Befragung zum Thema Umweltverhalten mit einer Beobachtung der Situation nachprüfen.

Daraus lassen sich zwei weitere Vorbehalte ableiten:

Vorbehalt 2:
Nicht jeder der Befragten, welcher angegeben hat die Umfahrungsstrecke zu nehmen oder das Fahrrad zu stossen, wird dies dann auch wirklich tun.

Vorbehalt 3:
Um die Ergebnisse zu überprüfen, müsste das tatsächliche Handeln der Fahrradfahrer vor Ort beobachtet werden. Dies ist aber aus saisonalen Gründen im Zeitraum der Diplomarbeit nicht möglich.

---

[12]Quelle: G. de Haan / U. Kuckartz, „Neue Wege in der Umweltbildung", S. 12 - 14

5 Problemanalyse

Die eigentliche Problemzone ist das Teilstück zwischen Cheyres und Font. In diesem Kapitel werden die Argumente aufgezeigt und kommentiert. Es dient dazu, über die Situation einen Überblick zu gewinnen und so eventuell zu Lösungsansätzen zu kommen.

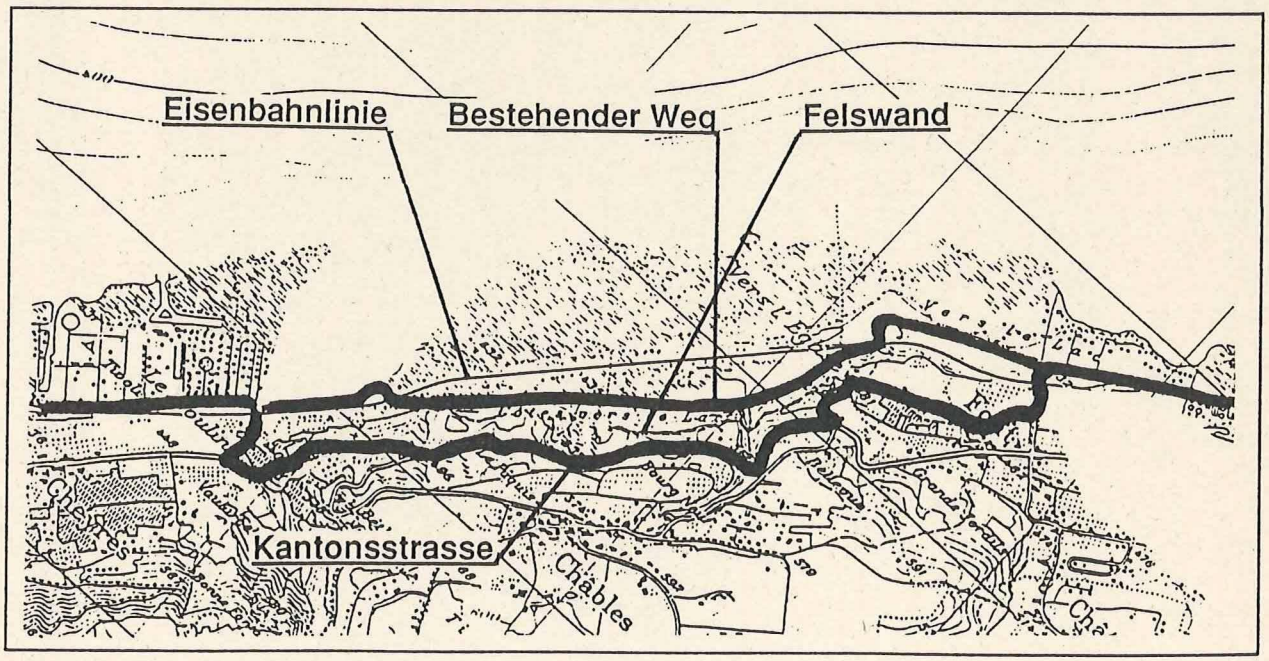
5.1 Situationsbeschrieb

Um das Problem und die Argumentation zu verstehen, braucht es einen ausführlichen Beschrieb des Naturschutzgebietes und der Idee, welche hinter der Mittelland-Route steckt.

5.1.1 Naturschutzgebiet Cheyres - Font

Ursprung für das Problem ist die landschaftliche Struktur dieser Zone. Parallel zum Seeufer verläuft eine Felswand am Rande des Naturschutzgebietes, welche eine Höhendifferenz von ca. 100m zur Folge hat. Durch das Naturschutzgebiet, auf gleicher Höhe wie der See, führt ein Weg und eine Eisenbahnlinie. Der Weg ist insgesamt ca. 3 km lang und während ca. 2km sehr schmal (ca. 1m) und somit für den Fahrradverkehr nicht optimal geeignet. Dazu kommt, dass dieser Weg zur Zeit unbewacht zweimal die Eisenbahnlinie überquert. Die beste mögliche Umfahrungsstrecke ist die stark befahrene Kantonsstrasse (kein Fahrradstreifen vorhanden), welche aber auf dem Hügel verläuft und dadurch ein kräfteraubendes Hindernis bildet.
Um die landschaftliche Situation besser zu illustrieren, nachfolgend ein Kartenausschnitt des Gebietes:

Abbildung 2: Situationsplan des Naturschutzgebietes Cheyres - Font



5.1.2 Mittelland-Route

Die Mittelland-Route ist eine der neun Teilstrecken der Schweizer Radwanderwege. Sie durchquert das gesamte Mittelland von Romanshorn bis Lausanne.

„Seen, Flüsse, weite Ebenen und stille Täler, Städte, Dörfer, Industrie und Landwirtschaft sind die Farben dieser ungewöhnlich vielfältigen und familienfreundlichen Route. Auf zumeist motorfahrzeugfreien Wegen gewährt die gemütliche Velofahrt manchen überraschenden Einblick in die Sitten und Gebräuche unserer Schweiz.

Gesamtlänge:	*ca. 320 km*
Gesamthöhendifferenz:	*ca. 1300 m*
Zielpublikum:	*verkehrsungewohnte VelofahrerInnen, GenussfahrerInnen jeden Alters, Familien mit Kindern, TourenfahrerInnen, Jugendgruppen*

Durch die genussbetonte und eher vorsichtige Fahrweise, die Benutzung von Alltagsrädern/Citybikes und die Ausrichtung auf alle Altersstufen der velofahrenden Gäste werden motorfahrzeugfreie Wege stark bevorzugt. Das flache topographische Profil und das Benützen von motorfahrzeugfreien Wegen (wann immer möglich) macht diese Route zur Familienroute im Netz der Schweizer Radwanderwege."[13]

[13]Quelle: Stiftung „Veloland Schweiz", „Die Schweizer Radwanderwege", S. 28 (Zitat)

5.2 Argumentation und Kommentar

Im jeweiligen Kommentar zum Argument wird objektiv beurteilt, ob die jeweilige Argumentation stand hält oder nicht.

5.2.1 Betreiber

Argument 1:
Beim Gebiet zwischen Cheyres und Font handelt es sich um ein Naturschutzgebiet, in welchem jegliche bauliche Massnahmen verboten sind.

Kommentar:
Wie schon oben erwähnt, trifft dies zu. Im „Reglement vom 12. Juli 1983 betreffend den Natur- und Ortsbildschutz von Châbles, Cheyres und Font" heisst es im Art. 2 a) folgendes: *„Verbotene Tätigkeiten in der Schutzzone A, Naturschutzzone: Bauten, Bauwerke oder Anlagen jeder Art sowie neue Stromleitungen zu erstellen."*[14]
Sinngemäss steht dasselbe auch in der „Verordnung für Moorlandschaft nationaler Bedeutung", unter welche das betroffene Gebiet ebenfalls fällt.
Ausnahmen sind nicht ausgeschlossen, sofern sie absolut nötig und nicht anders gelöst werden können. Das Bewilligungsverfahren wäre dann das selbe wie bei normalen Bauvorhaben ausserhalb von Naturschutzgebieten (Projekteingabe ➔ Diskussion unter den beteiligten Parteien ➔ der Öffentlichkeit vorlegen ➔ eventuelle Einsprachen ➔ Entscheid).

Argument 2:
Auf Seiten der Betreiber hat man Angst, dass nach der Öffnung für das Fahrrad weitere Öffnungsgelüste auftauchen (Anmerkung: vor allem Angst vor einer Überflutung der Gebiete).

Kommentar:
Man hat hier nicht primär Angst vor dem motorisierten Verkehr sondern mehr vor neuen Sportarten. Die Technik bringt laufend neue Möglichkeiten sich ohne Lärm und Abgase fortzubewegen (Inline Skating, Parasailing, Mountain Biking, Segeln, usw.), und daher befürchtet man, dass ein Naturschutzgebiet langsam zum Tummelfeld solcher Sporttreibenden werden könnte.
Diese Angst muss unbedingt Ernst genommen werden und auch seitens des Tourismus müssen solche Trends „bekämpft" werden. In einem Naturschutzgebiet haben nur Personen etwas zu suchen, welche die Regeln befolgen und sich für die Natur interessieren. Ein Nichternstnehmen könnte sich kontraproduktiv auswirken, da sich ein gemütlicher Fahrradtourist in solchen Gebieten wohl kaum mit oben erwähnten „Trendsettern" anfreunden würde.

[14]Quelle: Baudirektion, „Reglement vom 12. Juli 1983 betreffend den Natur- und Ortsbildschutz von Châbles, Cheyres und Font", S. 2

Argument 3:
Der Weg durch das Gebiet zwischen Cheyres und Font entspricht auf ca. 2/3 der Länge nicht der verlangten Minimalbreite, welche ein gefahrloses Nebeneinander von Fussgängern und Fahrradfahrern zulässt. Somit wäre ein Ausbau des Weges nötig und dies ist laut dem Reglement vom 12. Juli 1983 verboten.

Kommentar:
Diese Argumentation stützt sich neben dem Reglement auch auf die Richtlinien für die Infrastruktur des Gästeempfanges Punkt 2 *(Keine neuen Wege ...)* und Punkt 6 *(... Wenn diese Wege, im jetzigen Zustand, auch für Fahrräder und Pferde geeignet sind, werden diese toleriert ...)*. Nun ist aber vor allem der Punkt 6 sehr lasch formuliert und nach weiteren Recherchen haben sich noch folgende Grundsätze herausgestellt:
„Die Naturschutzgebiete stehen dem Fahrradverkehr offen, sofern die bestehenden Wege diesen ohne Beschädigung zulassen." und *„Bei diesen Strecken (weiter oben im Text wurden acht Strecken definiert, wo man den Fahrradverkehr toleriert) handelt es sich um befestigte Wege mit einer Breite von 4 bis 5m. Die Benützung durch Fahrradfahrer stört weder die Natur noch provoziert sie Konflikte mit den Fussgängern."*[15]
Hier muss hinzugefügt werden, dass Herr Rollier in einem Brief vom 28. 1. 1997 an Herrn Capirone die nötige Mindestwegbreite auf 3m korrigiert hat.
Beim BUWAL ist man der Auffassung, dass eine Breite von 2m, unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse, genügt, um ein sicheres und problemloses Kreuzungsmanöver zwischen Fussgänger und Fahrradfahrer zu ermöglichen.[16]

Argument 4:
Die Kosten für den nötigen Ausbau sind sehr hoch (der bestehende Weg kreuzt zweimal die Eisenbahnlinie und zur Zeit existieren keine sicheren Bahnübergänge) und es wurde noch nie ein Finanzierungskonzept vorgelegt.

Kommentar:
Laut Angaben eines lokalen Ingenieurbüros, welches sich mit dieser Problematik auseinandersetzt, sieht es folgendermassen aus (ungefähre Schätzungen des Büros):
„Der Ausbau des Weges auf eine Wegbreite von 2,5m mit Belag, käme auf ca. Fr. 1,2 Mio. zu stehen. Dazu kommen die nötigen zwei Bahnunterführungen mit einer Höhe von 2,8m, welche das Büro auf ca. Fr. 1,5 Mio. schätzt. Diese hohen Kosten rühren daher, dass die eine Unterführung unter dem Wasserspiegel des Sees liegt und somit eine Pumpe notwendig wird."[17]
Dass die Finanzierung eines solch teuren Projektes problematisch ist, liegt auf der Hand. Eine Möglichkeit könnte sich in der Zusammenarbeit mit der EXPO 2001 ergeben. Laut Herrn Ruchat, Verkehrsdirektor Yverdon, ist bei der EXPO 2001 ein drei Seen Radweg mit Fr. 14 Mio. budgetiert.

[15]Quelle: „Grande Cariçaie", „Accueil du public", Punkt 4. und 4.2 (siehe Anhang C)
[16]Quelle: BUWAL, „Cahier de l'environnement", S. 31
[17]Quelle: Chablais et Poffet S.A., „Brief vom 3. März 1997"

Argument 5:
Das Tempo des Fahrradfahrers ist eigentlich bereits zu hoch um die Schönheit und Schutzwürdigkeit des Gebietes zu erkennen und somit eignet er sich nicht als Zielgruppe.

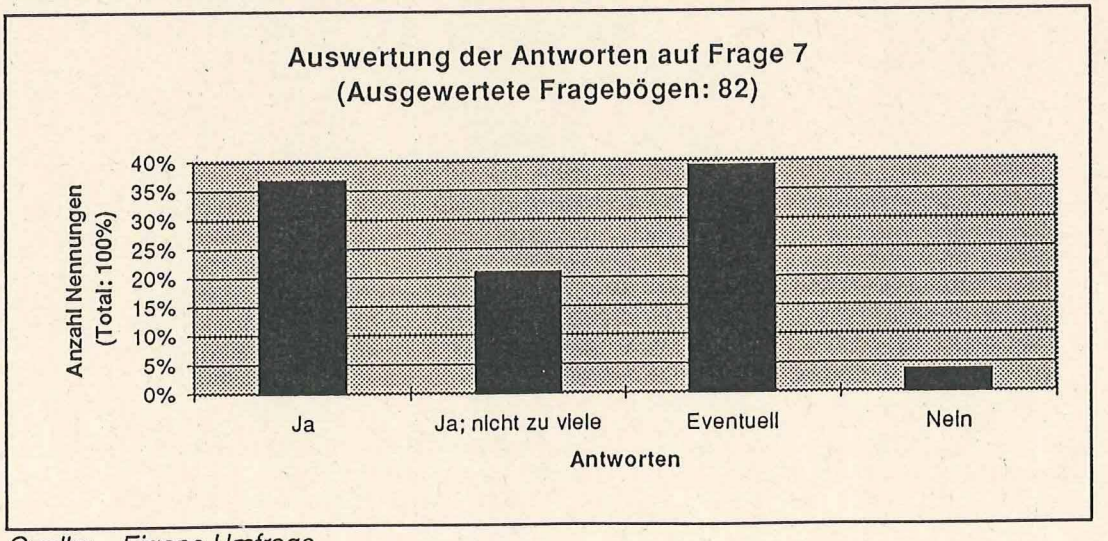
Kommentar:
Bundesrat Moritz Leuenberger sieht dies differenzierter: *„Das Wandern mit dem Fahrrad lässt uns die Landschaft intensiv erleben. Topographie, Gerüche und Klänge prägen nachhaltig die Fahrt. Wetter und Stimmungen erreichen ungefiltert Haut und Sinne, der Körper erholt sich in der freien Zeit, der Geist geniesst die Fahrt durch die Sehnsucht. Radwandern ist gleichzeitig Schnelligkeit und Beschaulichkeit, kann vom meilengreifenden Dahingleiten auf zwei Rädern unvermittelt zur sorgfältigen und stillen Beschäftigung mit Details derselben Landschaft werden. Es gewinnen dabei nicht nur Natur und Umwelt sondern auch Tourismus und Volkswirtschaft, ...“*[18]

Argument 6:
Laut den Erfahrungen der Betreiber der Naturschutzgebiete seien die Fahrradfahrer nicht unbedingt gewillt Informationstafeln zu lesen.

Kommentar:
Um dieses Argument zu überprüfen, wurde in der Umfrage ein Frage zu diesem Thema eingebaut.

7. Sie fahren mit dem Velo durch ein Naturschutzgebiet, am Wegrand sind Informationstafeln postiert. Halten Sie an und lesen Sie sie?

Diagramm 1: Auswertung der Antworten auf Frage 7



Quelle: Eigene Umfrage

Interpretation der Daten:
- Mehr als die Hälfte (57%) der Befragten sind durchaus gewillt, Informationstafeln zu lesen.

[18]Quelle: Stiftung „Veloland Schweiz“, „Die Schweizer Radwanderwege“, S. 6 (Zitat)

Argument 7:
Die einzige befriedigende Lösung ist ein separater Fahrradstreifen (nur in aufsteigender Fahrtrichtung) auf der Kantonsstrasse.

Kommentar:
Einerseits kann man mit dieser Variante die Fahrradfahrer aus dem Naturschutzgebiet fernhalten, und andererseits erhöht sie die Attraktivität des Naturlehrpfades, welcher sich an dieser Kantonsstrasse befindet. Meine Umfrage hat gezeigt, dass ein separater Fahrradstreifen einen beachtlichen Teil der Befragten (34%) dazu bringt die Umfahrungsstrecke zu nehmen (vgl. Diagramm 4). Trotzdem durchquert immer noch der grösste Teil das Naturschutzgebiet (die Einheimischen und die anderen Touristen nicht eingerechnet). Ein Vorteil dieser Variante ist die Senkung der Kosten. Sie belaufen sich, laut Schätzungen des lokalen Ingenieurbüros Chablais et Poffet S.A., auf ca. Fr. 1,5 Mio..

Sensibilität:
Als Aussenstehender denkt man zuerst wohl an die Empfindlichkeit des Gebietes als ein Hauptargument gegen einen Fahrradweg. Dies wurde aber verwendet und zwar aus folgendem Grund: *„Die Zone um den bestehende Weg ist oekologisch durchaus sehr sensibel. Es gibt da mehrere kleine Moore von oekologisch grosser Bedeutung und Insektenarten, die sonst nirgends im „Grande Cariçaie" vorkommen. Da wir aber die Fahrradfahrer auch in anderen, ähnlichen Zonen tolerieren, wäre es unglaubhaft, mit diesem Punkt zu argumentieren."*[19]

Unterschied Fahrradfahrer - Fussgänger:
Explizit wurde nie damit argumentiert, dass der Fahrradfahrer, oekologisch gesehen, ein grösseres Zerstörungspotential mitbringt als der Fussgänger. Früher oder später fragt sich der aufmerksame Leser trotzdem, ob dies ein Hintergedanke sein könnte.
Laut eines neutrale Biologen ist es grundsätzlich nicht entscheidend ob es sich um einen Fahrradfahrer oder um einen Fussgänger handelt, sondern wie sich der Besucher verhält (z.B. Lärm) und wieviele Besucher pro Zeitperiode ein Gebiet betreten. Ausnahmen sind am Boden brütende Vogelarten, welche vor allem auf abrupte Geschwindigkeitsänderungen mit Flucht reagieren.

[19]Quelle: Herr Rollier, Chef groupe d'étude et de gestion „Grande Cariçaie", mündliches Interview (zusammengefasst)

5.2.2 Projektgruppe

Argument 1:
Die Alternativstrecke entlang der Kantonsstrasse ohne Fahrradstreifen und einer Höhendifferenz von 100m ist den Zielgruppen (s. Kap.2.) der Mittelland-Route nicht zumutbar. Sie hat für Familien mit Kindern einen zeitlichen und kräfteraubenden Mehraufwand von ca. 50min zur Folge.

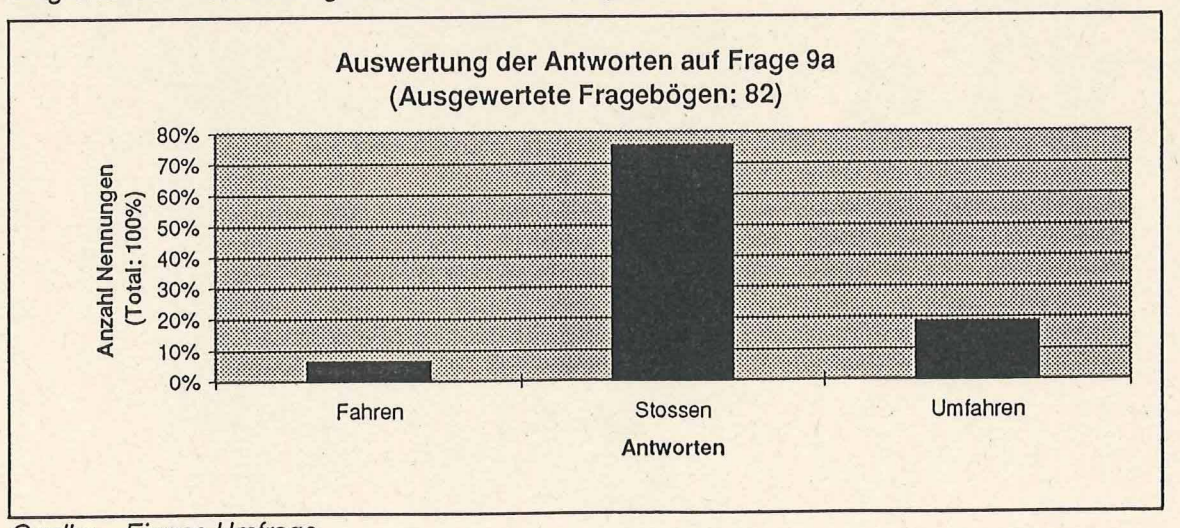
Kommentar:
Siehe Kommentar zu Argument 2

Argument 2:
Der Fahrradfahrer wird das Fahrverbot in dieser Situation nicht akzeptieren. Anstatt zu versuchen, ihn vom Gebiet fernzuhalten, sollte man die Gelegenheit nutzen, ihn zu informieren.

Kommentar:
In der Umfrage wurden diese beiden Argumente überprüft.

9a. *Stellen Sie sich folgende Situation vor:*
Sie sind mit Ihrer Familie oder anderen Begleitpersonen auf einer gemütlichen Radtour entlang eines Sees. Vor Ihnen liegt nun ein Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung, welches nur Fussgängern geöffnet ist (allgemeines Fahrverbot). In Ihrem Radführer wurde auf diese Situation hingewiesen.
Die Umfahrungsstrecke sieht wie folgt aus:
Stark befahrene Kantonsstrasse *mit* Fahrradstreifen ohne zusätzliche Höhendifferenz und Länge im Vergleich zum Weg durch das Naturschutzgebiet.
Wie handeln Sie in dieser Situationen?

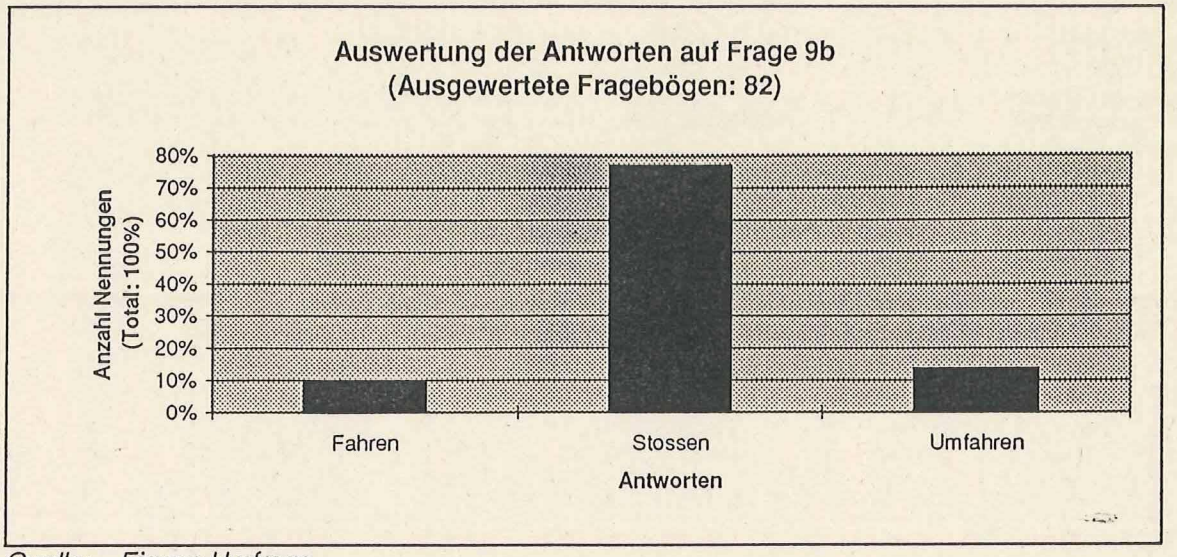
Diagramm 2: Auswertung der Antworten auf Frage 9a



Quelle: Eigene Umfrage

9b. Gleiche Situation wie 9a nur hat die Kantonsstrasse *keinen* Fahrradstreifen. Wie handeln Sie in dieser Situationen?

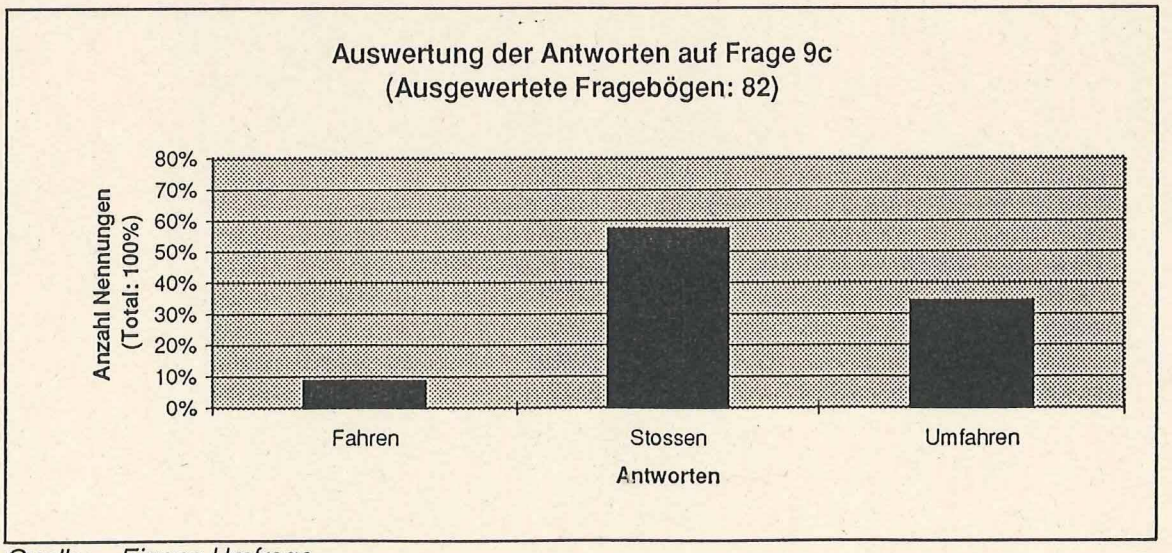
Diagramm 3: Auswertung der Antworten auf Frage 9b



Quelle: Eigene Umfrage

9c. Gleiche Situation wie 9a nur sieht die Umfahrungsstrecke wie folgt aus: Relativ stark befahrene Kantonsstrasse *mit* Fahrradstreifen, Höhendifferenz von ca. 100m und ein bisschen länger als die Strecke durch das Naturschutzgebiet (Mehraufwand ca. 50min). Als Belohnung kann man die wunderschöne Aussicht auf das Naturschutzgebiet und den See geniessen. Zusätzlich hat man auf dem „Gipfel" noch die Möglichkeit, den interessanten Naturlehrpfad zu erkunden. Wie handeln Sie in dieser Situationen?

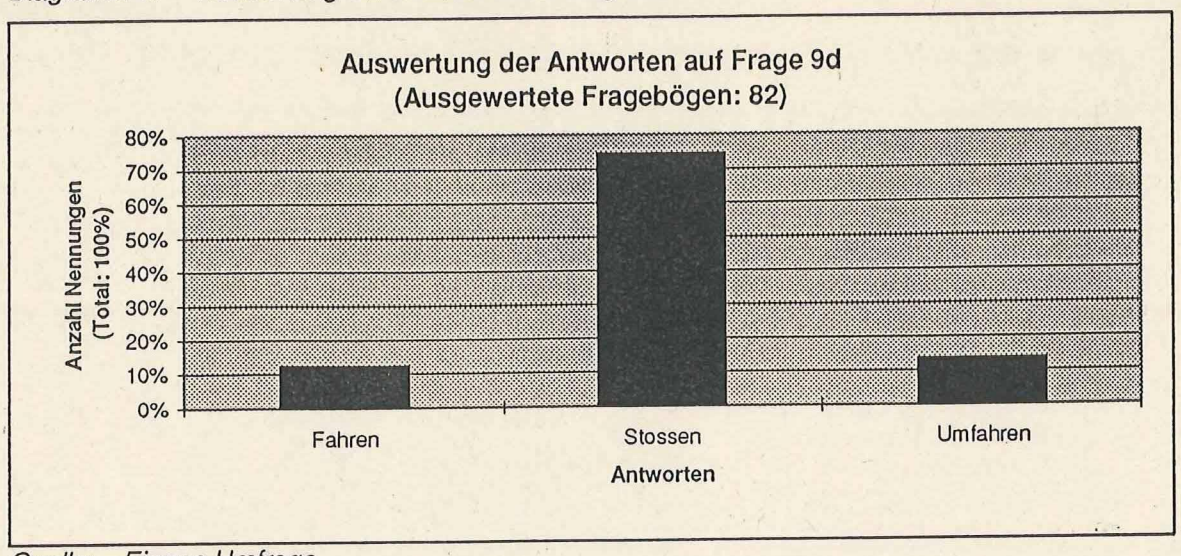
Diagramm 4: Auswertung der Antworten auf Frage 9c



Quelle: Eigene Umfrage

9d. Gleiche Situation wie 9c nur hat die Kantonsstrasse *keinen* Fahrradstreifen. Wie handeln Sie in dieser Situationen?

Diagramm 5: Auswertung der Antworten auf Frage 9d



Quelle: Eigene Umfrage

Interpretation der Daten:

- Der Fahrradfahrer tendiert stark dazu, sein Vehikel zu stossen (57 - 76% je nach Profil der Umfahrungsstrecke). Das Argument 1 der Projektgruppe wird in dem Sinn bestätigt, dass nur sehr wenige bereit sind die Umfahrungsstrecke zu nehmen. Hingegen wird das Argument 2 der Projektgruppe widerlegt.
- Andererseits wird bestätigt, dass die Attraktivität der Umfahrungsstrecke mittels eines Fahrradstreifens und einem attraktiven Angebot massiv gesteigert werden kann. Nicht die Höhendifferenz ist für einen Drittel der Befragten massgebend, sondern das Vorhandensein eines Fahrradstreifens in Kombination mit einem Naturlehrpfad mit Aussichtspunkt (in der Situation 9c nehmen 34% die Umfahrungsstrecke in den Situationen 9a,b und d nur 14 - 19% !). Da aber in der Realität kein Fahrradstreifen vorhanden ist, muss damit gerechnet werden, dass der grösste Teil (Situation 9d: 86%) der Fahrradfahrer das Naturschutzgebiet stossend oder fahrend durchquert.

Argument 3:

Es ist nicht unbedingt nötig den Weg auf eine Breite von 3m auszubauen. Man könnte z.B. in regelmässigen Abständen (ca. alle 300m) Ausweichmöglichkeiten einrichten und dadurch die Kosten senken.

Kommentar:

Diesen Vorschlag sollte man unbedingt in Betracht ziehen und ihn nach seinem finanziellen und landschaftlichen Sparpotential überprüfen. Erstens ist das schmale Teilstück nur ca. 2km lang und zweitens könnte man dadurch die Toleranz zwischen Fahrradfahrer und Fussgänger fördern. Natürlich bleiben die Kosten weiterhin hoch, da man trotzdem die beiden Eisenbahnunterführungen bauen müsste.

5.2.3 Stellungnahme der Gemeinden

Ich habe bei den umliegenden Gemeinden Cheyres, Font und Estavayer-le-Lac eine Stellungnahme verlangt. Leider habe ich nur von Estavayer eine offizielle Meinung zu diesem Problem erhalten.

Stellungnahme des Conseil communal: *„Der Conseil communal bevorzugt klar die Variante mit dem Ausbau des bestehenden Weges durch das Naturschutzgebiet. Diese Ansicht begründet sich darin, dass diese Massnahme den Radweg komplettieren würde und sie zudem die preisgünstigste Variante ist. Die Finanzierung soll unter dem Aspekt der touristischen Infrastrukturbereitstellung betrachtet werden.“*[20]

Was man hier noch anfügen muss, ist, dass der bestehend Weg durch das Naturschutzgebiet von den Schülern als Schulweg benutzt wird. In diesem Zusammenhang wird das Fahrradfahren auch von den „Naturschützern“ akzeptiert.

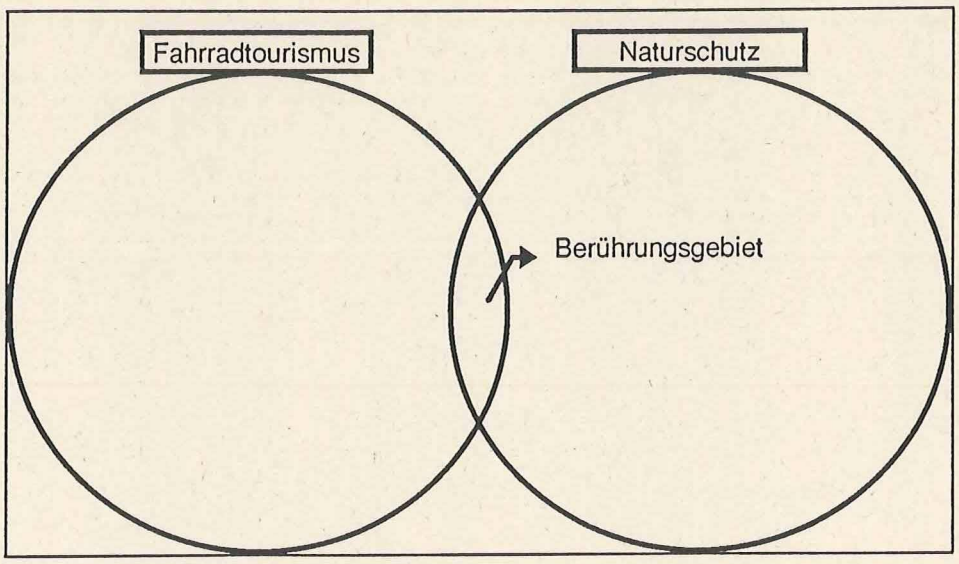
[20]Quelle: Conseil communal d'Estavayer-le-Lac, „Brief vom 4. März 1997“ (zusammengefasst und ins Deutsche übersetzt)

6 Theoretischer Teil

6.1 Denkmodell Fahrradtourismus und Naturschutz

Graphisch kann man die beiden Gebiete Fahrradtourismus und Naturschutz wie folgt darstellen:

Abbildung 3: Denkmodell Fahrradtourismus - Naturschutz



Was heisst nun dieses Modell?
Die Idee soll nicht sein, das Berührungsgebiet zwischen Fahrradtourismus und Naturschutz zu vergrössern, sondern die Berührungsgebiete die sich ergeben für beide Seiten gewinnbringend zu nutzen.
Der kritische Leser wird nun sagen, wieso man solche Berührungsgebiet nicht ganz vermeidet und somit den Fahrradtourismus von Naturschutzgebieten fernhält. Diese Denkweise ist bestimmt nicht ganz falsch. In der Schweiz sind Naturschutzgebiete nicht gerade eine Massenware, und somit kann man doch die Natur, dort wo man sie schützt, sich ungestört entfalten lassen. Hierzu stellen sich aber folgende zwei Fragen:

1. ***Ist es in der Praxis möglich, den Fahrradtourismus von den Naturschutzgebieten fernzuhalten?***

2. ***Ist der Mensch bereit, sich für den Naturschutz stark zu machen, wenn er nicht sehen und erkennen darf, was Naturschutz überhaupt ist und bewirkt?***

Zur Frage 1:
Um eine Antwort auf die erste Frage zu finden, muss man die Situation entlang des Neuenburgersees betrachten:

Da es sich nicht um ein grosses, einheitliches Naturschutzgebiet handelt, sondern um mehrere kleine, welche durch Dörfer voneinander getrennt sind, trifft man des öfteren auf verlockend schöne Wege, die durch diese Naturschutzgebiete führen und einem die Sicht auf die seltenen und wunderschönen Moorlandschaften eröffnen. Um das Durchfahren zu verhindern, müsste man mit regelmässigen Patrouillen die „Sünder" anhalten und bestrafen. Dies hätte aber zur Folge, dass sich der Bestrafte in Zukunft eher negativ zum Naturschutz äussern würde und er somit für die Naturschutzbewegung hindernd wirkt. Weiter muss man auch den finanziellen Aspekt dieser Massnahme berücksichtigen. Den Beweis für diese Aussage liefern die Betreiber der Naturschutzgebiete. Sie tolerieren nämlich die Fahrradfahrer, trotz allgemeinem Fahrverbot, in den Gebieten.
Ein weiterer Faktor den man bei der Beantwortung der ersten Frage berücksichtigen muss, ist die Tatsache, dass es in dieser Region während der Sommersaison viele Fahrradfahrer hat. Dies hat einerseits mit der Schönheit und der Ebenheit der Landschaft zu tun, andererseits aber auch mit den zahlreichen Campingtouristen, welche oft ihre Fahrräder mitbringen, um kürzere Strecken zurückzulegen und die Region zu entdecken.

Zusammengefasst ergibt dies ein klares Nein als Antwort auf die erste Frage!

Zur Frage 2:
Um die zweite Frage objektiv zu beantworten werden hier drei neutrale Beispiele zu dieser Thematik aufgeführt.

Die Richter im Schlauchboot[21]:
Mit folgender Begründung hob das Bundesgericht am 6. Dezember 1983 einen Entscheid der Berner Kantonsregierung über die Bewilligung zum Bau eines Kraftwerkes an der Aare auf: *„Der Augenschein hat die Richtigkeit dieser Charakterisierung der Landschaft und der Folgen einer Ausbaggerung bestätigt. Namentlich der Vergleich zwischen der Staustrecke oberhalb der Anlage und dem Abschnitt zwischen Wolfwil und der Einmündung der Murg hat den besonderen Reiz dieser noch natürlichen mit einem turbulenten Fliessgewässer durchzogenen Landschaft augenfällig gezeigt, die im übrigen von zahlreichen Bergstelzen und Wasseramseln belebt war."* Hans Weiss, Autor des Buches „Die unteilbare Landschaft", kommentierte diese Passage des Urteils wie folgt: *„Man entnimmt dieser Passage , dass dem Entscheid eine Besichtigung voranging. Die Bundesrichter setzten sich in ein Schlauchboot, um sich mit eigenen Augen einen Eindruck von dieser Landschaft zu verschaffen. Wasseramseln und Bergstelzen waren ihnen nicht zuwenig, um sie in einem rechtskräftigen Urteil zu erwähnen! Sichtlich waren sie beeindruckt vom Erlebnis dieser Landschaft. Es geht mir hier nicht um die juristische Auslegung des Urteils, sondern um die Rolle, welche die sinnliche Wahrnehmung beim Werten und Bewerten einer Landschaft spielt."*

[21] Quelle: H. Weiss, „Die unteilbare Landschaft", S. 152 *(kursiv: Zitate)*

Goethes Erkenntnislehre[22]:
Um kurz zu illustrieren, was Goethes Erkenntnislehre im Kern bedeutet, zitiere ich wiederum Hans Weiss: *„Die sinnliche Wahrnehmung spielt bei Goethe eine entscheidende Rolle im Erkenntnisprozess. Der Gebrauch der menschlichen Sinne ist für ihn eine Voraussetzung für eine lebendige unmittelbare Anschauung der Natur. Er lehnte den Gebrauch von Hilfsmitteln wie Mikroskop oder Teleskop nicht ab, ebensowenig wie die mathematischen Gesetze, aber sie waren für ihn nur eine sorgfältige zu verwendende Verlängerung des „denkenden Auges" und niemals ein Ersatz für das Erkennen mit den Sinnesorganen. Dabei bedeutet Erkennen natürlich viel mehr als blosses Wahrnehmen eines Gegenstandes. Es geht auch weit darüber hinaus, was wir heute gewöhnlich meinen, wenn wir von einem Gegenstand sagen, wir hätten ihn erkannt. Erkenntnis im goethischen Sinn heisst nicht Identifizierung mit dem Ziel, das Erkannte benennen oder darüber verfügen zu können, sondern sich dem zu Erkennenden wie einem Gegenüber zu nähern und auf diese Weise eine Anschauung von dessen Wesen zu gewinnen."*

Die Naturschutzbewegung in Costa Rica[23]:
In Costa Rica hat der Naturschutz einen grossen Erfolg, was einerseits die grosse Fläche der Naturschutzgebiete (mehr als 25% der Landesfläche) belegt, aber auch die breite Unterstützung seitens der Regierung, der Behörden und auch der Bevölkerung ist ein klares Indiz für diese Aussage.
Costa Rica ist eines der artenreichsten (mehr als eine ½ Million verschiedene Tier- und Pflanzenarten) Länder der Erde und daher sicher nicht mit der Schweiz zu vergleichen. Die nachfolgende Beschreibung der Ursachen dieses Erfolges sollen lediglich ein möglicher Denkanstoss für die Naturschutzbewegung in der Schweiz sein.

Wenn man die Landkarte von Costa Rica betrachtet, fällt einem auf, dass es viele „kleine" (von 6 bis 200'000 Hektar) Naturschutzgebiete gibt, die wie ein Flickenteppich wirken. Obwohl sie insgesamt eine grosse Fläche darstellen, wurde bis jetzt nur das Nötigste getan. Um aber das gesteckte Ziel, nämlich die Rettung von 90 - 95% der Arten zu erreichen, müssen einerseits eine Art Schutzringe um die Gebiete geschaffen und andererseits einige Parks miteinander zu grossen Schutzgebieten verbunden werden. Dies erfordert in erster Linie vor allem Geld. Man rechnet mit 300 - 400 Millionen Dollars für das Gesamtprogramm. Der Kopf der ganzen Bewegung, der amerikanische Biologe Daniel Janzen, hat folgende zwei Grundstrategien wie man zu diesem Geld kommen könnte:

1. Joint Implementation: Dies bedeutet, dass ein Umweltverschmutzer Costa Rica Geld dafür bezahlt, dass es Naturschutz betreibt und somit der Atmosphäre Schadstoffe entzieht. Das heisst Naturschutz soll belohnt werden.
(➔ internationale Umweltsteuer)
Z. B.: Die Betreiber eines Kohlekraftwerkes bezahlen Costa Rica die Aufforstung von Regenwald als Kompensation für die Luftverschmutzung.

[22]Quelle: H. Weiss, „Die unteilbare Landschaft", S. 153 *(kursiv: Zitat)*
[23]Quelle: Geo Saison, „Kleines Land ganz grün", S. 22 - 36 *(kursiv: Zitat)*

2. Biodiversity Development: Naturschutzgebiete werden wie ein bewirtschaftetes Gebiet betrachtet. Das heisst es wird investiert und daraus sollen Erträge erzielt werden.
Z. B.: Ein Pharmakonzern holt sich im Regenwald gegen Bezahlung seltene Heilpflanzen und entwickelt daraus neue Medikamente. *Oder als Beispiel aus dem Tourismus:* Der Park wird am Rande gegen Bezahlung touristisch genutzt, dafür lässt man den grossen Rest in Ruhe.

Um die Grundeinstellung von Daniel Janzen zu illustrieren folgendes Zitat: *„...Wir Naturschützer müssen aufhören, im Gegensatz Natur gegen Gesellschaft zu denken. Wir müssen lernen, uns als Tel der Gesellschaft zu sehen. Wir können nur gewinnen, wenn wir nicht Maximalposition beziehen, sondern verhandeln. Wir müssen die Natur managen. Sonst werden wir einfach überrollt. Für uns heisst es: „**Biodiversity - use it or lose it.**““*

Diese drei verschiedenen Beispiele haben verdeutlicht, wie wichtig das Betrachten und Erleben der Landschaft für das menschliche Umweltverhalten sind.

Somit lässt sich auch die zweite Frage mit Nein beantworten!

6.2 Fahrradtourismus gleich sanfter Tourismus?

In der Broschüre „Die Schweizer Radwanderwege" heisst es: *„Das Fahrrad neu erfinden: Die Chance für den sanften Tourismus"*[24].
Sanfter Tourismus oder auch Oeko-Tourismus sind in der letzten Zeit zu Schlagwörtern geworden und werden vielerorts vor allem aus Imagegründen missbraucht.
Hat diese Aussage der Stiftung „Veloland Schweiz" auch wirklich Hand und Fuss?

6.2.1 Was bedeutet sanfter Tourismus

In der Literatur wird sanfter Tourismus auch angepasster oder harmonisierter Tourismus genannt. Die Grundidee ist in der Tat eine Harmonisierung der vier Eckpfeiler des Tourismus: *intakte Landschaft, intakte Soziokultur der Einheimischen, optimale Erholung der Gäste und wirtschaftliche Wertschöpfung* [25]. Dies bedeutet vor allem eine massive Aufwertung der Eckpfeiler intakte Landschaft und intakte Soziokultur der Einheimischen.
Um diese Grundidee noch zu verdeutlichen, ein Vergleich sanfter Tourismus - harter Tourismus:

Tabelle 4: Gegenüberstellung „Harter Tourismus - Sanfter Tourismus"

Harter Tourismus	**Sanfter Tourismus**
Verhalten der Touristen (nach Robert Jungk)	
Massentourismus	Einzel-, Familien- und Freundesreisen
Wenig Zeit	Viel Zeit
Schnelle Verkehrsmittel	Angemessen (auch langsame) Verkehrsmittel
Festes Programm	Spontane Entscheidung
Aussengelenkt	Innengelenkt
Importierter Lebensstil	Landesüblicher Lebensstil
Sehenswürdigkeiten	Erlebnisse
Bequem und passiv	Anstrengend und aktiv
Wenig oder keine geistige Vorbereitung	Vorhergehende Beschäftigung mit dem Besuchsland
Keine Fremdsprachen	Sprachen lernen
Überlegenheitsgefühl	Lernfreude
Shopping	Geschenke bringen
Souvenirs	Erinnerungen, Aufzeichnungen, neue Erkenntnisse
Knipsen und Ansichtskarten	Fotografieren, Zeichnen, Malen
Neugier	Takt
Laut	Leise
Rahmenbedingungen (nach Jost Krippendorf)	
Konzentration der Reisetermine beibehalten	Reisetermine staffeln
Tourimusberuf ohne Fähigkeitsausweis zulassen	Tourimusverantwortliche vertieft aus- und weiterbilden
Klischeeangebot verbreiten	Reisende vorbereiten
Hard Selling	Heart Selling
Tourismus als wirtschaftliches Allheilmittel betrachten	Alternativen zum und im Tourismus suchen

Quelle: Ueli Mäder: „Sanfter Tourismus: Alibi oder Chance?"; S.156

[24]Quelle: Stiftung „Veloland Schweiz", „Die Schweizer Radwanderwege", S. 14 (Zitat)
[25]Quelle: HR Müller / B. Kramer / J. Krippendorf, „Freizeit und Tourismus", S. 202

6.2.2 Gegenüberstellung sanfter Tourismus - Fahrradtourismus

Was spricht für, was gegen den Fahrradtourismus als eine Art des sanften Tourismus?

a) Pro

Intakte Landschaft:
Fahrradfahren ist neben den Füssen das umweltfreundlichste Fortbewegungsmittel, sofern es nicht mit dem Auto transportiert wird. Es erzeugt weder Abgase noch Lärm. Auch zur Bodenversiegelung trägt es nur unwesentlich bei, vielerorts könnte man bestehende Strassen und Wege ohne zusätzliche Landbeanspruchung und geringe bauliche Massnahmen den Bedürfnissen des Fahrrades anpassen.

Optimale Erholung der Gäste:
Sofern das Fahrrad nicht als reines Sportgerät betrachtet wird, was man bei den Benützern der Mittelland-Route annehmen kann, bringt eine Fahrradtour dem Gast eine optimale Erholung. Man nimmt sich Zeit, geniesst die Schönheit der Landschaft und man fördert seine körperliche Fitness.

Wirtschaftliche Wertschöpfung:
Hierzu ein paar Zahlen aus zwei Nachbarländern, da in der Schweiz keine Zahlen über den Fahrradtourismus verfügbar sind:
Österreich: *Eine Befragung bei Gästen und Wirten des Donauradweges hat ergeben, dass 1991 rund 100'000 Radfahrer rund Fr. 50 Mio. ausgegeben haben.*
Niederlande: *Eine Untersuchung von 1993 rechnet dem Fahrradtourismus rund 250'000 Übernachtungen mit Ausgaben in der Höhe von Fr. 16,5 Mio. zu.* [26]
Die Liste liesse sich fast beliebig mit anderen Ländern oder mit Zahlen von Fahrrad- und Routenführerverkäufen verlängern. Den Einnahmen stehen relativ bescheidene Investitionen gegenüber, von welchen auch die Einheimischen profitieren.

b) Contra

Intakte Landschaft:
Das Projekt der Schweizer Radwanderwege ist sehr übersichtlich und kundenfreundlich, was die Gefahr mit sich bringt, die Masse zu mobilisieren. Dies würde der Natur und vor allem den Naturschutzgebieten sehr schaden.

Intakte Soziokultur der Einheimischen:
Der Massentourismus kann sich sehr negativ auf die Bereisten auswirken, wobei die Gefahr in der Schweiz kleiner ist als in einem Drittweltland, da die Kultur der Bereisten der Kultur der Reisenden sehr ähnlich ist.

c) Fazit:

Mit wenigen Ausnahmen kann man mit gutem Gewissen, den Fahrradtourismus als eine Art des sanften Tourismus bezeichnen. Die grössten Gefahren lauern darin, dass der Gast sein Fahrrad mit dem Auto transportiert und dass der Fahrradtourismus zur Massenbewegung wird. zusammen mit dem Fazit 6.3.3 (Infostellen heute vor-allem mit Auto besuchbar) gäbe es eine interessante Aussage

[26] Quelle: Stiftung „Veloland Schweiz", „Die Schweizer Radwanderwege", S. 16

6.3 Analyse der Naturschutz-Informationsstellen

6.3.1 Inhalt

Ich habe die Naturschutz-Informationsstellen besucht und war vor allem von den Naturlehrpfaden in Châbles, Estavayer-le-Lac und Chabrey und dem Naturschutz-Zentrum in Champ Pittet sehr positiv überrascht. Es wird dem Besucher auf eine angenehme und erholsame Art viel Wissenswertes über die Natur vermittelt.

6.3.2 Erreichbarkeit

Anders sieht es mit der Erreichbarkeit dieser Informationspunkte aus. Um dies zu verdeutlichen, wurden die Naturlehrpfade in Châbles, Estavayer-le-Lac und Chabrey und das Naturschutz-Zentrum in Champ Pittet nach diesem Kriterium untersucht.

Tabelle 5: Erreichbarkeit einiger Informationspunkte mit ÖV und Auto

Ausgangsort	Zielort	Reisedauer mit ÖV				mit Auto
		werktags		*sonntags*		
		Hinfahrt	*Rückfahrt*	*Hinfahrt*	*Rückfahrt*	
Lausanne	Champ Pittet (1)	52 min	57 min	52 min	57 min	29 min
	Châbles (4)	105 min	160 min	nicht möglich	nicht möglich	45 min
	Estavayer-le-Lac (5)	65 min	68 min	65 min	68 min	53 min
	Chabrey (8)	104 min	140 min	nicht möglich	153 min	70 min
Bern	Champ Pittet (1)	71 min	76 min	71 min	76 min	70 min
	Châbles (4)	98 min	136 min	nicht möglich	nicht möglich	60 min
	Estavayer-le-Lac (5)	59 min	62 min	59 min	62 min	53 min
	Chabrey (8)	95 min	95 min	nicht möglich	89 min	40 min

Quelle: SBB und Computerprogramm Finarout

Kommentar:

Champ Pittet: Das Zentrum ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wegen seiner sehr nahe gelegen SBB-Haltestelle sehr gut erreichbar.

Estavayer-le-Lac: Auf den ersten Blick scheint auch dieser Naturlehrpfad sehr gut erreichbar, man muss hier aber berücksichtigen, dass er zu Fuss ca. 35 min vom Bahnhof entfernt liegt und dies ist in den oben genannten Zeiten nicht eingerechnet. Dies fällt weniger ins Gewicht, da der Fussmarsch durch die schöne Altstadt führt und somit eigentlich kein Verlust darstellt.

Châbles: Die wenigen Verbindungen sind kompliziert, nehmen viel Zeit in Anspruch und können wohl kaum jemanden begeistern. Dazu kommt, dass ebenfalls noch ein kurzer Fussmarsch nötig ist und dass es am Sonntag, dem Ausflugstag Nummer eins, keine Verbindungen gibt.

Chabrey: Die Situation ist eigentlich die selbe wie bei Châbles: Komplizierte und schlechte Verbindungen, am Sonntag ist nur die Hinfahrt möglich und ebenfalls ein kurzer Fussmarsch bis zum Pfad.

6.3.3 Fazit

Es liegt auf der Hand, dass die Naturlehrpfade wohl hauptsächlich mit dem Auto besucht werden. Ein Autofahrer kann durchwegs an der Natur interessiert sein, aber erstens ist das Auto nun mal ein Problemverursacher (Abgase, Lärm und Bodenversiegelung) und zweitens darf bezweifelt werden, ob sich ein Autofahrer, welcher mit 80 km/h auf einer Hauptstrasse fährt, spontan entscheidet einen Naturlehrpfad zu besichtigen. Wird durch eine solche Standortpolitik das Auto als Transportmittel vom Wohnort zum Naturschutzgebiet nicht unweigerlich gefördert? Wie ernst dieses Problem ist, zeigen Zahlen aus Deutschland: *"Der Nationalpark Bayrischer Wald hat im Jahr ca. 1,2 Mio. Besucher, 80% kommen mit dem Auto!"*[27]

Natürlich können die Naturlehrpfade nicht dorthin versetzt werden, wo man möglichst gut mit den ÖV hinkommt. Sie sind standortgebunden und müssen dort errichtet werden, wo die Natur sehenswert ist. Mit dieser Analyse kann aufgezeigt werden, wie wichtig es ist, die Informationsstellen so fahrradfreundlich wie möglich zu machen und die Besucher für die Kombination ÖV/Fahrrad zu erwärmen.

Der gemütliche und umweltbewusste Fahrradfahrer als Zielpublikum wird eigentlich durchwegs vergessen. Logischerweise meidet ein Radfahrer auf einer Radtour die Kantonsstrassen, dies vor allem dann, wenn man nicht die sportliche Leistung sondern die Erholung in den Vordergrund stellt, was auf der für gemütliches Fahren ausgelegten Mittelland-Route der Fall ist. Zwar liegen die Punkte 1 (Naturschutz-Zentrum Champ Pittet), 4 (Naturlehrpfad Châbles) und 7 (Projekt zwischen Ostende und Portalban) genau an der geplanten Strecke des Schweizerischen Radwanderweges, aber auch hier kann man (bis jetzt) aus folgenden Gründen nicht von Fahrradfreundlichkeit sprechen:

Punkt 1: Das Zentrum Champ Pittet liegt auf der anderen Seit der Kantonsstrasse als der Fahrradweg. Entweder man entscheidet sich in Yverdon zum Besuch des Zentrums, von dort ist der Weg gut signalisiert (ca. 10 min ab Bahnhof), oder man lässt sein Fahrrad unbewacht auf dem Fahrradstreifen stehen und nimmt zu Fuss die Unterführung, die einem auf kürzestem Weg zum Zentrum führt.

Punkt 4: Dieser Naturlehrpfad befindet sich auf der Anhöhe (100m Höhendifferenz) von Châbles direkt an der stark befahrenen, ohne Fahrradstreifen versehenen, Kantonsstrasse.

Punkt 7: Dieses Projekt ist noch nicht realisiert. Zudem ist dieser Weg dem Radfahrer durch ein allgemeines Fahrverbot offiziell verschlossen.

[27] Quelle: Natur, „Wieviel Urlaub braucht die Natur?"; S.17

7 Facts, Nutzen und Denkanstösse

In den Kapiteln 5 und 6 wurden viele Facts, mögliche Nutzen und Denkanstösse erläutert und begründet. Hier geht es nun darum, diese Faktoren zusammenfassend, in kurzen, prägnanten (sofern möglich) Sätzen geordnet aufzulisten. Dies ist wichtig, um damit arbeiten zu können.

7.1 Facts

Allgemein

- Die Gebiete sind sensibel und der Besucher muss kanalisiert werden.
- Es ist nicht möglich, den Fahrradfahrer gänzlich aus den Naturschutzgebieten zu verbannen.
- Das Betrachten und Erleben der Natur ist ein wichtiger Faktor zu einem umweltbewussten Handeln und Denken.
- Der Fahrradtourismus ist ein Baustein des sanften Tourismus.
- Die meisten Naturschutz-Informationsstellen sind mit den ÖV schlecht erreichbar.
- Nur eine gute, umfangreiche und ehrliche Information ist langfristig erfolgreich.
- Sporttreibende gehören nicht in ein Naturschutzgebiet.

Teilstrecke Cheyres - Font

- Bauen im Naturschutzgebiet ist grundsätzlich untersagt.
- Der bestehende Weg ist schmal und für den Fahrradverkehr nicht optimal geeignet.
- Ein Ausbau, sowohl des Weges wie auch der Kantonsstrasse, sind teuer und Geld ist zur Zeit nicht vorhanden.
- Bis zur Eröffnung der Schweizer Radwanderwege 1998 kommt kein Ausbau in Frage (kein Geld und langwieriges Bewilligungsverfahren).
- Die Zone um den Weg ist sensibel und daher gilt auch hier: Besucher kanalisieren.
- Trotz Bau eines Fahrradstreifens auf der Kantonsstrasse wird der grössere Teil der Besucher das Naturschutzgebiet durchqueren.
- Die ungleiche Behandlung von Schülern und Touristen schafft nur Feinde.

7.2 Nutzen

Was bringt die Zusammenarbeit mit dem Fahrradtourismus? Dies ist logischerweise eine zentrale Frage, welche sich die Betreiber der Naturschutzgebiete stellen. In einem Brief an Herrn Capirone verlangt Herr Rollier ausdrücklich einen Beweis für diesen Nutzen. Es ist schwierig, hier konkret einen Beweis zu formulieren und zwar aus folgenden Überlegungen heraus:

- Solange man den Versuch nicht durchgespielt hat, kann man einen eventuellen Nutzen nur vermuten aber nicht beweisen. Man kann Vergleichszahlen heranziehen, aber schlussendlich ist jede Situation anders.
- Das Heranwachsen eines umweltbewussten Verhaltens der Menschen ist ein Prozess und der Erfolg einer fördernden Massnahme ist schwierig und vor allem nicht sofort zu messen.

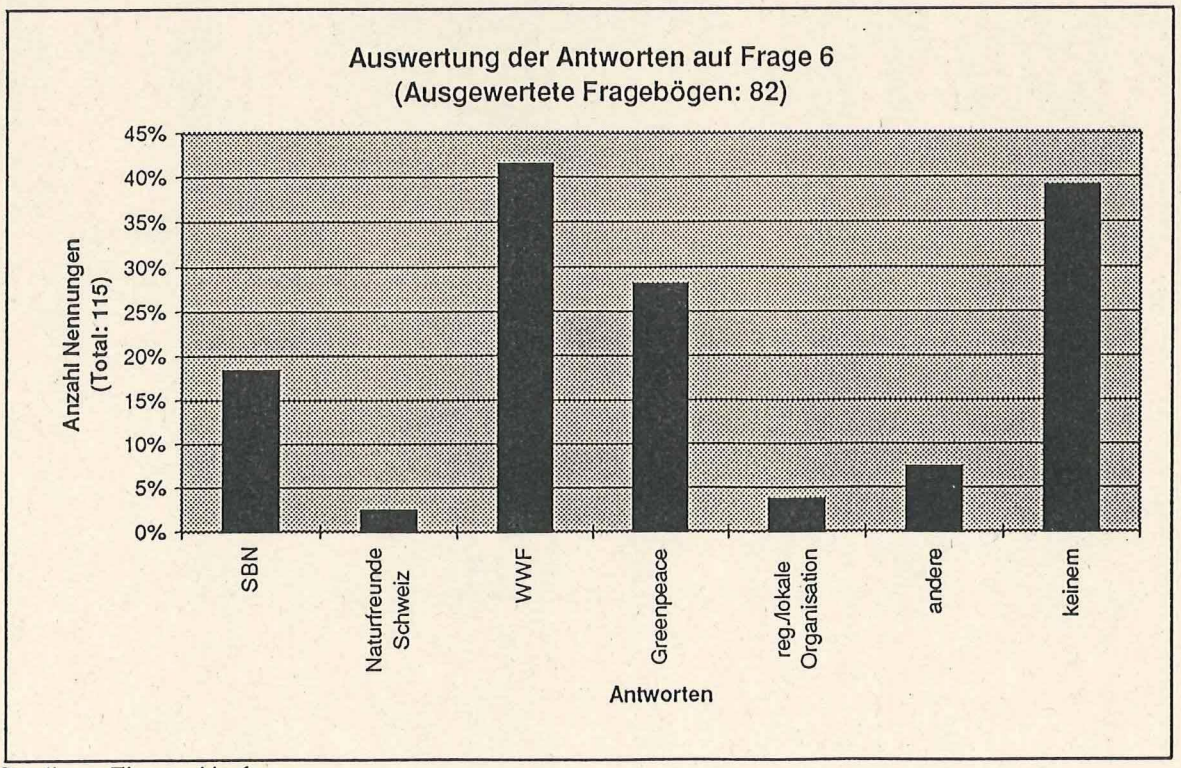
Trotzdem werden an dieser Stelle die möglichen Nutzen der Zusammenarbeit aufgelistet.

☺ ***Ideelles und finanzielles Potential ist vorhanden***

Um ein Tendenz zu erkennen, wie die Fahrradfahrer zum Umwelt- bzw. Naturschutz stehen, wurde in der Umfrage eine Frage zu dieser Thematik eingebaut.

6. In welchen Umweltschutzverbänden sind Sie Mitglied? *(Mehrfachnennung möglich)*

Diagramm 6: Auswertung der Antworten auf Frage 6



Quelle: Eigene Umfrage

Interpretation der Daten:

- 37% der Befragten Fahrradfahrer unterstützen den Umwelt- bzw. Naturschutz nicht direkt. Dies zeigt auf, dass mit der Zielgruppe Fahrradfahrer ein freies Potential in das Gebiet gebracht wird. Das heisst, wenn man diese Gruppe vor Ort von der Wichtigkeit und der Notwendigkeit des Naturschutzes überzeugen kann, dass man neue finanzielle und auch ideelle Unterstützung erschliessen kann.
- Mehr als 60% der Befragten unterstützen den Umwelt- bzw. Naturschutz und es wäre für die Zukunft wichtig, diese nicht zu verärgern.
- 19% der Befragten sind bereits Mitglieder des SBN und somit muss die Gelegenheit genutzt werden, ihnen zu zeigen, dass ihr Geld gut angelegt ist.

☺ ***Image***
Behandelt man den Fahrradfahrer gleich wie den Fussgänger, schafft man sich in dieser Gruppe Freunde statt Feinde.

☺ ***Aus- und Weiterbildung der Fahrradfahrer***
Wer die Zusammenhänge in der Natur ansatzweise versteht, erkennt auch die Notwendigkeit und Wichtigkeit des Naturschutzes.

☺ ***Starker Partner für den Naturschutz***
Jede Interessengruppe ist auf eine möglichst breite Unterstützung ihrer Anliegen angewiesen. Für einen langfristigen Naturschutz stellt ein Partner wie die Stiftung „Veloland Schweiz" ein nicht zu unterschätzenden Wert dar. Auch sie ist an einer intakten Umwelt interessiert.

7.3 Denkanstösse

- Sich nicht gegen die Gesellschaft stellen, sondern mit der Gesellschaft bzw. für die Gesellschaft die Natur managen. Merke: *„Biologische Vielfalt - nütze sie oder verliere sie!"*

- Naturschutzgebiete als oekologisches, soziales, politisches und ökonomisches Kapital betrachten.

- Informationstafeln statt Fahrverbote.

- Mit baulichen Massnahmen den Fahrradfahrer noch mehr dazu bringen, die wichtigen Informationstafeln zu lesen.

- Wer Autoparkplatz sagt, muss auch Fahrradständer sagen *oder* zuerst den Fahrradfahrer willkommen heissen und dann den Autofahrer.

- Eine Zusammenarbeit mit der EXPO 2001 kann sehr fruchtbar sein.

- Zuerst die preiswerte und einfache Variante prüfen und erst dann das Teure forcieren.

8 Ideenkatalog

In diesem Kapitel wird aufgezeigt, wie eine Zusammenarbeit der beiden Parteien, für beide Seiten attraktiv, optimiert werden kann.
Bei den gemachten Vorschlägen handelt es sich teils um eigene Ideen und teils um solche, welche sich in Gesprächen mit betroffenen Personen ergeben haben.

Grundidee: Es geht darum, möglichst viele Personen in den Naturschutz miteinzubeziehen und den Nutzen des Naturschutzes zu optimieren bzw. mehr Leute daran zu beteiligen. Der Naturschutz soll nicht mehr „Top secret" sein, sondern als wichtiges Kapital dieser Region betrachtet werden.

8.1 Cheyres - Font

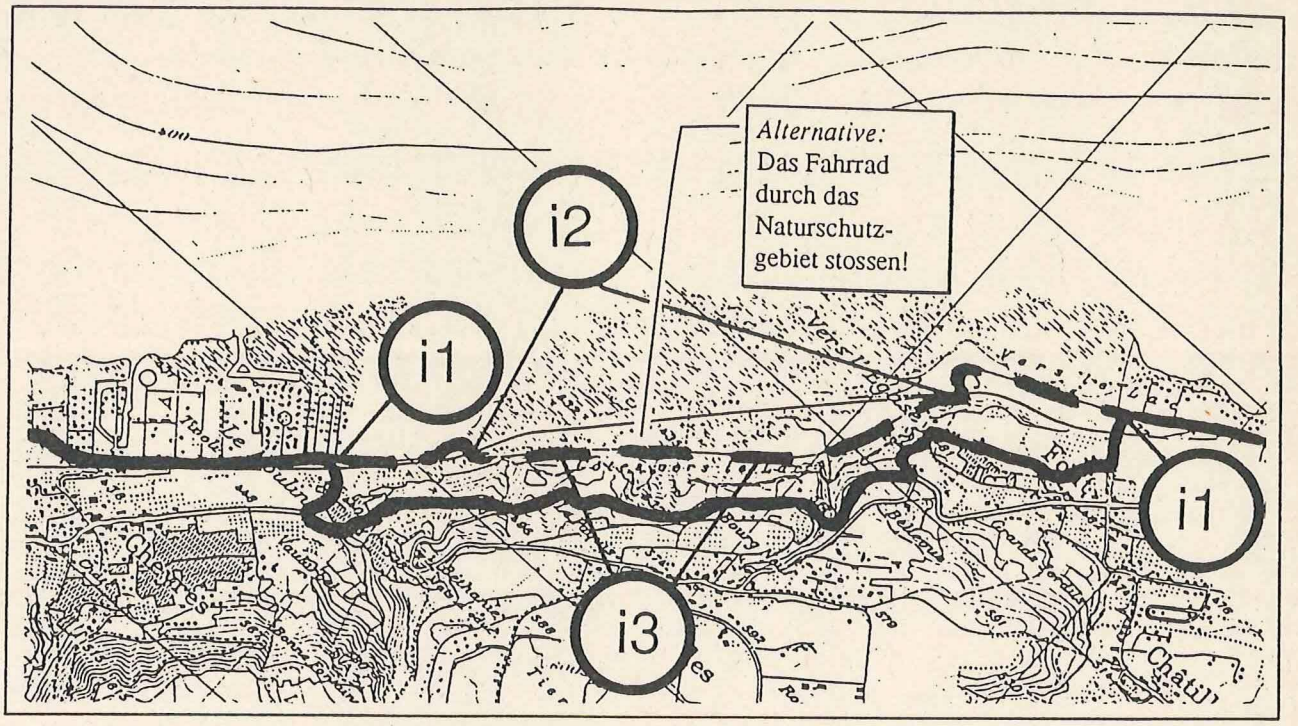
Mein persönlicher Lösungsvorschlag für diese Teilstrecke lautet wie folgt:

Ziel: Zuerst soll die machbare Variante eingehend getestet werden. Das heisst, der Fahrradfahrer hat die Wahl, entweder sein Fahrrad durch das Naturschutzgebiet zu stossen oder er nimmt die Umfahrungsstrecke (Kantonsstrasse).

1. Umfassende Information an den Verzweigungen in Cheyres und Font und im Gebiet

- Genauer Sachverhalt erläutern
- Wie sieht die Umfahrungsstrecke aus (Profil, kein Fahrradstreifen, Naturlehrpfad, Aussichtspunkt, usw.)
- Wieso muss er das Fahrrad stossen (Sensibilität, Schutzwürdigkeit, Behinderung der Fussgänger, usw.)
- Dem Besucher in das Gebiet Einblick gewähren aber kanalisiert (Informationsangebot an 2 - 3 sehenswerten Punkten erstellen)
- Die selbe Information gehört auch in den Führer der Schweizer Radwanderwege (Vorschlag siehe Karte)
- Gefährliche Stellen markieren (Bahnübergänge)

Abbildung 4: Beschrieb der Teilstrecke Cheyres - Font im Führer der Schweizer Radwanderwege (Vorschlag)



Legende:

- i1: Sachverhalt erläutern (Gründe, Beschrieb der beiden Strecken)
- i2: Bahnübergänge beschildern
- i3: 2 - 3 Informationspunkte im Gebiet (wo schön und geeignet)

1. ***Nach der Eröffnung der Schweizer Radwanderwege soll das Verhalten der Fahrradtouristen vor Ort eingehend beobachtet werden.***

2. ***Wenn der eingeschlagene Weg von den Touristen nicht akzeptiert bzw. eingehalten wird, soll die Diskussion wieder aufgenommen werden.***

3. ***Bei der Ausarbeitung eines neuen Vorschlages muss unbedingt mit dem Organisationskomitee der EXPO 2001 zusammengearbeitet werden. Dies erstens aus finanziellen Überlegungen und zweitens soll die Lösung, damit die Diskussion nicht ein Jahr später wieder entfacht, auch für diese Seite befriedigend sein.***

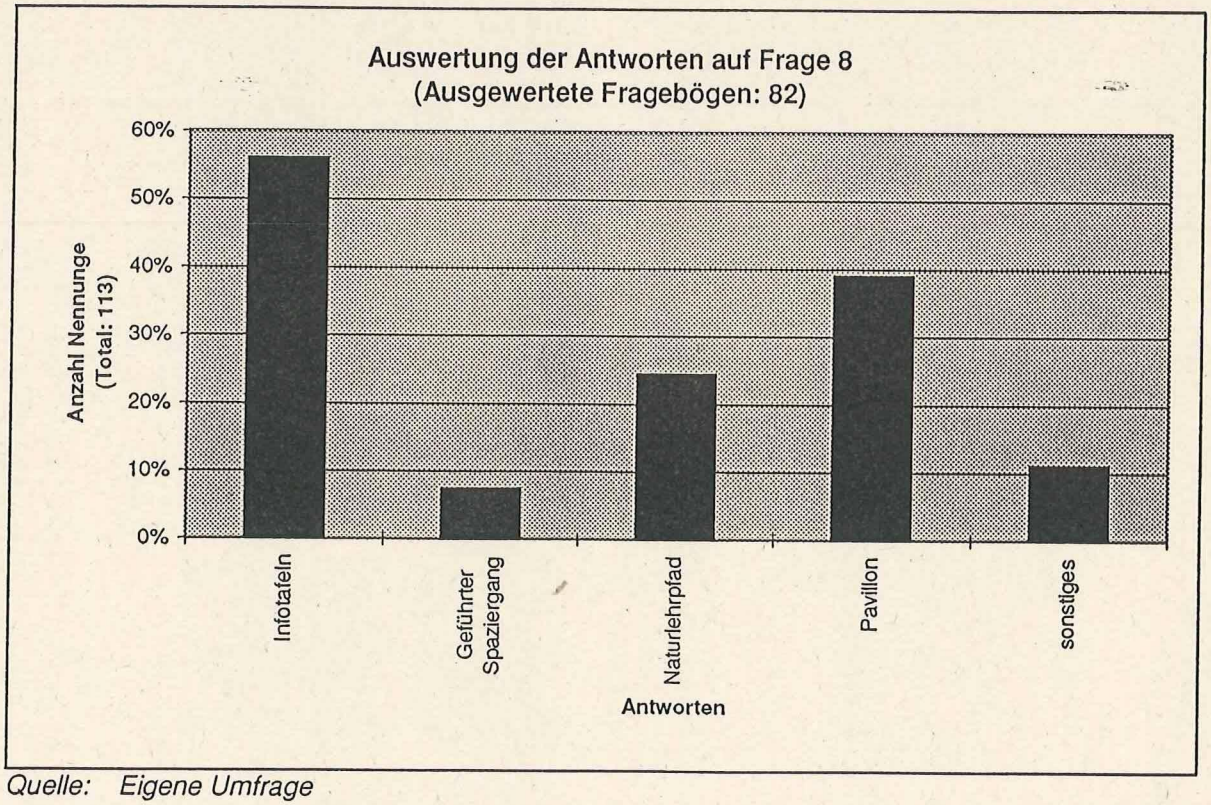
8.2 Kommunikation

8.2.1 Vor Ort

Bis jetzt haben die Betreiber der Naturschutzgebiete vor allem auf Naturlehrpfade gesetzt. Um herauszufinden welche Art der Informationsvermittlung der Fahrradfahrer bevorzugt, wurde in der Umfrage dazu eine Frage eingebaut.

8. **Welche Art von Informationsvermittlung bevorzugen Sie, wenn Sie auf einer Radtour auf ein Naturschutzgebiet treffen (in Ihrem Radführer wurde auf das Gebiet aufmerksam gemacht und somit wissen Sie schon im voraus, dass es an dieser Stelle ein solches Gebiet hat)?** *(Mehrfachnennung möglich)*

Diagramm 7: Auswertung der Antworten auf Frage 8



Quelle: Eigene Umfrage

Interpretation der Daten:

- Mehr als die Hälfte (54%) der Befragten bevorzugen Informationstafeln mit Text und Bildern entlang des Weges.

Auf der Teilstrecke zwischen Ostende und Portalban kann mit dieser Art, in Kombination mit Aussichtsmöglichkeiten auf die Moorlandschaft, hervorragend informiert werden.
Laut Auskünften von Herrn Rollier ist in diesem Gebiet genau dies geplant.

8.2.2 Führer der Schweizer Radwanderwege

Damit der Fahrradtourist optimal über das „Naturschutzangebot" informiert ist und auch als Gegenleistung für das Entgegenkommen der Betreiber der Naturschutzgebiete, soll deren Angebot im Führer der Schweizer Radwanderwege kommuniziert werden. Es besteht dadurch die Chance, den Fahrradtourist zu kanalisieren, das heisst ihn dorthin lenken, wo man ihn haben will.
Wie der Führer in etwa Aussehen wird, kann im Anhang D betrachtet werden.

8.2.3 Kommunikation der Kombination ÖV/Fahrrad durch Naturschutz

Die Betreiber der Naturschutzgebiete sollen in allen Publikationen über die Gebiete entlang dem Südufer des Neuenburgersees die Vernetzung mit den Schweizer Radwanderwegen erwähnen. Zudem darf auch der Hinweis auf die vorteilhaft Anreise mit der Kombination Fahrrad/ÖV nicht fehlen.

8.2.4 Gemeinsamer Auftritt (Schweizer Radwanderwege & Naturschutz)

Hier geht es vor allem darum, dass die Stiftung „Veloland Schweiz" die Möglichkeit erhält, im Zentrum oder an den anderen Informationspunkten seine Anliegen zu kommunizieren (Infotafeln, Broschüren, usw.). Dies zeigt dem Gast einerseits die gute Zusammenarbeit zwischen Fahrradtourismus und SBN, und andererseits kann man den Fahrradfahrer auf Verhaltensregeln in einem Naturschutzgebiet hinweisen.
Die Stiftung „Veloland Schweiz" ist dafür verantwortlich, dass über das Radfahren in Naturschutzgebieten überall (Karten, Broschüren, usw.) gleich kommuniziert wird.

L'erreur fondamentale de Schoeni est de penser que nous devons faire de la promotion touristique pour la grande Canigrie

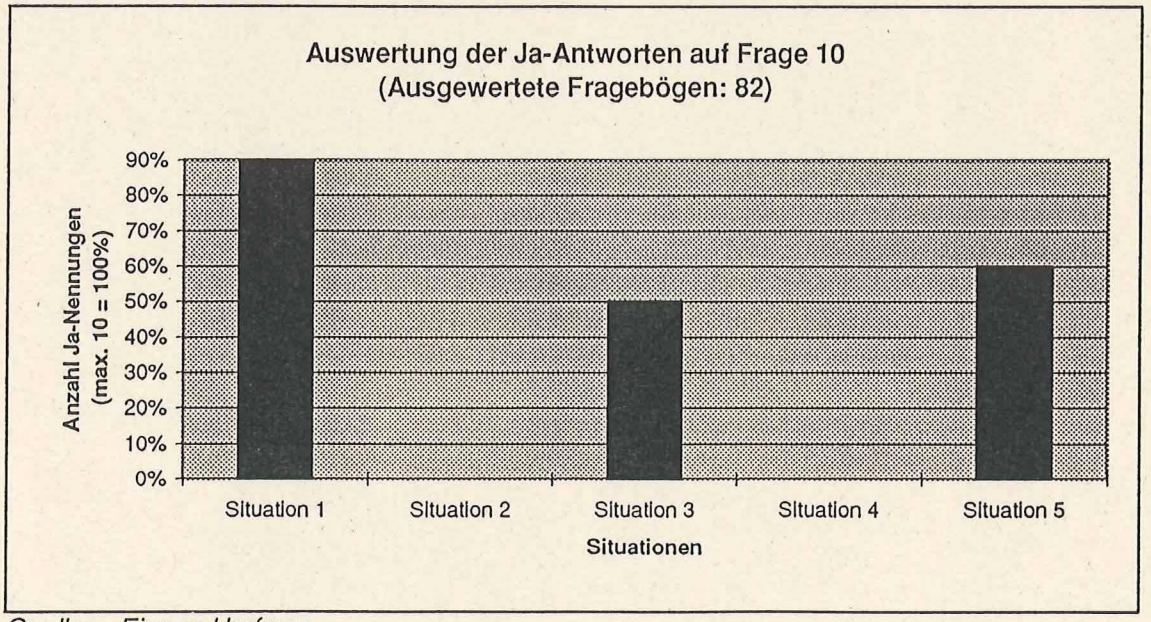
8.3 Infrastruktur

8.3.1 Markierung

Da es sich in dieser Region um mehrere, voneinander getrennte Naturschutzgebiete handelt, muss ganz klar ersichtlich sein, wann man ein Gebiet betritt oder verlässt.
Um zu verhindern, dass sich Besucher der Naturschutzgebiete in verbotenen Zonen aufhalten, müssen diese auch klar als solche markiert werden. Es geht hier vor allem um Wege, welche nur für die Betreiber gedacht sind, aber eben den neugierigen Besucher verführen können.
Absperrungen dürfen nie ohne Begründung dastehen. Wenn man nicht weiss, wieso man ein Gebiet nicht betreten darf, ist man auch weniger bereit das Verbot zu beachten. Dies wurde auch in der Umfrage bestätigt.

10. Sofern Sie bei den Fragen 9a - 9d mindestens einmal die erste Antwort (durch das Naturschutzgebiet fahren) gewählt haben, dann beantworten Sie bitte noch folgende Frage: Hätten Sie sich durch folgende Änderungen der Situation von diesem Entscheid abbringen lassen?

Diagramm 8: Auswertung der Antworten auf Frage 10



Quelle: Eigene Umfrage

Interpretation der Daten:

- Wichtig ist hier vor allem die Situation 1. 90% der Befragten sind bereit das Gebiet nicht zu durchfahren, weil es sehr sensibel ist und von Menschen gemieden werden sollte. Dies zeigt, wie entscheidend es ist, den Besucher aufzuklären.

8.3.2 Informationstafeln statt Fahrverbote

Diese Forderung basiert auf folgenden Überlegungen:

- Fahrverbote hindern den Fahrradfahrer nicht, das Gebiet zu betreten. Hingegen kann man mittels Informationstafeln sein Verhalten verbessern.
- Man kann den Fahrradfahrer über das Naturschutzgebiet informieren (Schutzwürdigkeit, Sensibilität, wieso soll man hier nicht durchfahren, usw.).
- Man kann dem Fahrradfahrer die Umfahrungsstrecke schmackhaft machen.
- Der Besucher soll nicht ein schlechtes Gewissen haben, weil er ein Fahrverbot missachtet hat, sondern soll er die Schönheit und Schutzwürdigkeit der Natur wahrnehmen.

8.3.3 Signalisation

Zu allen Informationspunkten soll eine klare und einheitliche Signalisation ab dem naheliegensten Punkt des Schweizer Radwanderweges errichtet werden. Damit der Fahrradfahrer weiss, wieso er den Radweg verlässt, soll am jeweiligen Verzweigungspunkt eine kurze Informationstafel den Informationspunkt beschreiben.

8.3.4 Fahrradständer

An jedem Informationspunkt muss die Möglichkeit bestehen, das Fahrrad geschützt abzustellen.

8.4 Rahmenangebot

8.4.1 Ausstellungen/Veranstaltungen zum Thema Velo

Um Fahrradfahrer ins Zentrum zu locken, und die Zusammenarbeit zwischen Naturschutz und Fahrradtourismus zu verdeutlichen, bieten sich z.B. die Möglichkeiten von Ausstellungen und Veranstaltungen zum Thema Velo an.
Themenvorschläge:

- Wie fahrradfreundlich sind unsere Schweizer Großstädte?
- Velobörse
- Tonbildschauen von gemütlichen Fahrradtouren durch die Schweiz im Zusammenhang mit anderen Naturschutzgebieten oder anderen Naturschönheiten

8.4.2 Erweiterte Umwelt- bzw. Bildungswochen

Um die bestehenden Umweltwochen (zur Zeit hauptsächlich für Jugendgruppen) für ein breiteres Publikum attraktiv zu machen, könnte ich mir eine Angebotserweiterung im folgenden Sinn vorstellen:

- Der Gruppe die Hin- und Rückfahrt mit dem Fahrrad (auf dem Netz der Schweizer Radwanderwege) in Kombination mit den ÖV mit konkreten Angeboten anbieten!
  Billette bestellen, evtl. Unterkünfte reservieren, Kartenmaterial zusenden
  ➔ *Sport und Geographie*
- Besichtigung von landschaftlichen und kulturellen Highlights auf dem Weg nach Champ Pittet!
  Highlights vorschlagen
  ➔ *Kultur, Geschichte und Landschaften der Schweiz sehen*

Möglicher Ablauf einer solchen Woche:
- 2 Tage Anreise mit Velo
- 2 Tage in Champ Pittet
- 1 Tag Heimreise im Zug

8.4.3 Zusammenarbeit mit einem Restaurant entlang des Radweges Leistungsträger

Dem Fahrradfahrer, welcher nicht den Abstecher ins Naturschutz-Zentrum macht, die Möglichkeit bieten, eine oekologisch sinnvolle und gesunde Verpflegung zu sich zu nehmen.
Dies würde dem SBN und auch der Stiftung „Veloland Schweiz" eine zusätzliche Infoplattform (z.B. Ausstellungen im Restaurant, Auflegen von Infomaterial, usw.) ausserhalb des Zentrum und der Gebiete erschliessen.
Vorgehen:
- Infoabend für Restaurateure (nähe Radweg)
- Seminar „Saisonküche mit regionalen biologischen Produkten"
- Festlegen der Zusammenarbeit

Weitere Partner für eine Zusammenarbeit wären z.B. die Verkehrsvereine, die Schifffahrt oder die Hotellerie.

8.5 Zukunftsperspektiven

Die Zusammenarbeit zwischen der Stiftung „Veloland Schweiz" und dem SBN soll in dieser Region erstmals getestet und auf ihren Erfolg untersucht werden. Bei gegenseitiger Anerkennung soll sie auf andere Gebiete der Schweiz adaptiert werden.

9 Fazit

Der erste Teil meines persönlichen Fazits stellt eigentlich das Kapitel 8 dar. Hier möchte ich noch zusammenfassen, was mir persönlich als wichtig erscheint, wenn es um die Zusammenarbeit zwischen Natur- bzw. Umweltschutz und Tourismus geht. Zum Teil sind es sehr allgemeine Schlussfolgerungen, die man sich aber trotzdem vor Augen halten sollte.
Während meiner Arbeit habe ich in diesen Bereichen eigentlich hauptsächlich positive Erfahrungen gemacht und daher bin ich auch überzeugt, dass für die anstehenden Probleme für beide Seiten attraktive Lösungen gefunden werden.

⇨ Dialog
An oberster Stelle steht für mich der Dialog. Nur eine Lösung die in Gesprächen zwischen den beiden Gruppen erarbeitet werden, können meiner Meinung nach langfristige und somit sinnvolle Lösungen sein.

⇨ Respekt
Der gegenseitige Respekt der verschiedenen Meinungen wie auch der Personen bewahren. Ansonsten läuft man Gefahr, die andere Seit aus rein emotionalen Gründen zu bekämpfen.

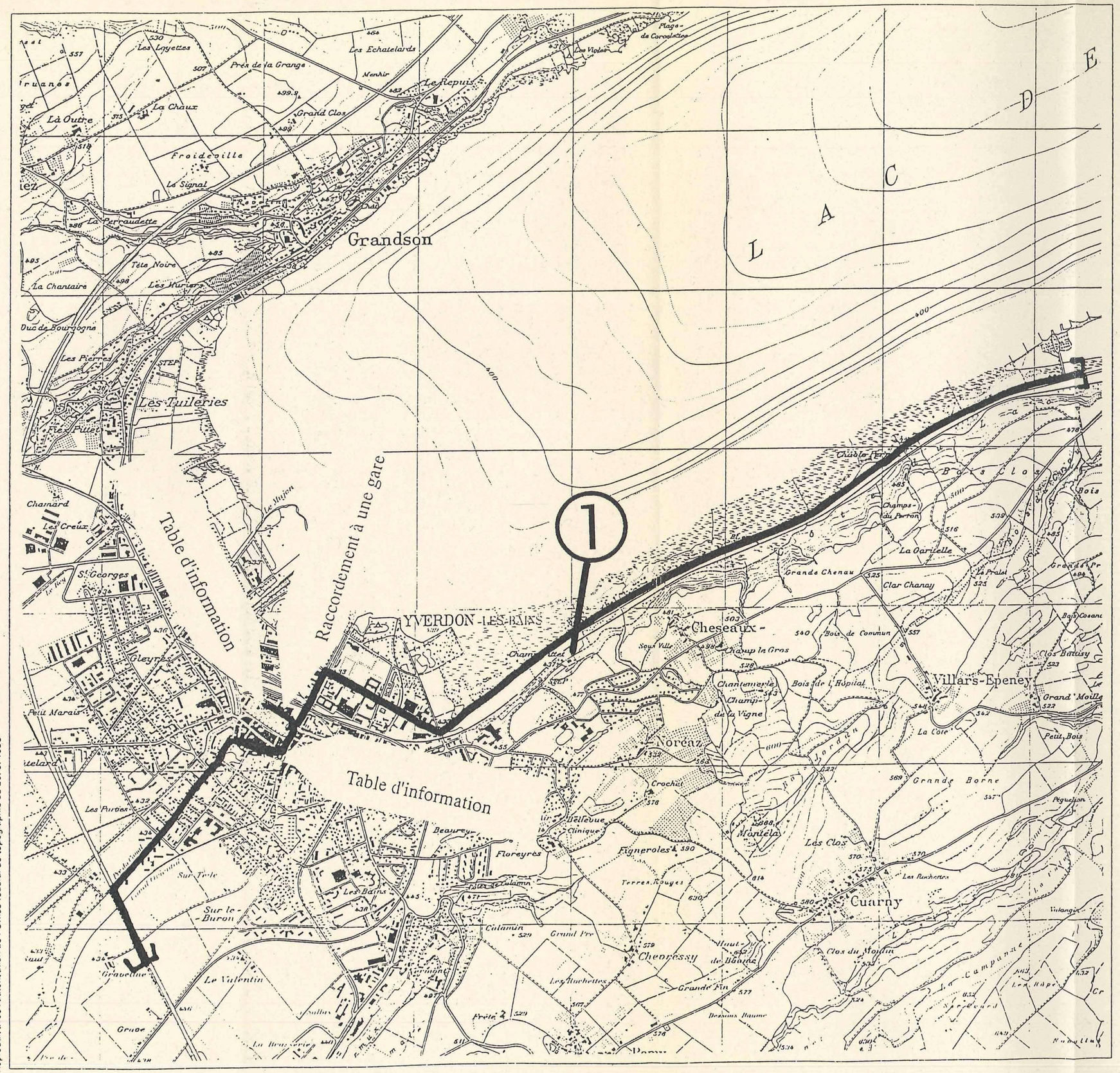
⇨ Offen sein für neue Ideen
Eine fundamentalistische Haltung bzw. Lösung kann zwar kurzfristig erfolgreich sein, langfristig wird sie aber immer wieder angegriffen und man schafft sich damit kaum neue Freunde. Offen sein für neue Ideen bedeutet nicht, dass man sie diskussionslos übernehmen soll, sondern man soll sie mit den eigenen kombinieren und dadurch einen konsensfähigen Weg finden. Nur befriedigte „Feinde" können zu Freunden und somit zu Verbündeten für zukünftige Probleme werden.

⇨ Die andere Seite verstehen
Um eine attraktive Lösung zu finden, muss man zuerst die Ziele und Absichten der anderen Seite verstehen. So sieht man sowohl die Hindernisse, wie vielleicht auch die beidseitig akzeptierten Möglichkeiten.

Anhang A

Streckenkarten

Bemerkung: 1 - 9 sind die Naturschutz-Informationsstellen



Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 20. 9. 1995

5

Route Mittelland

Itinéraires cyclables suisses

Feuille 5.7
Vaud

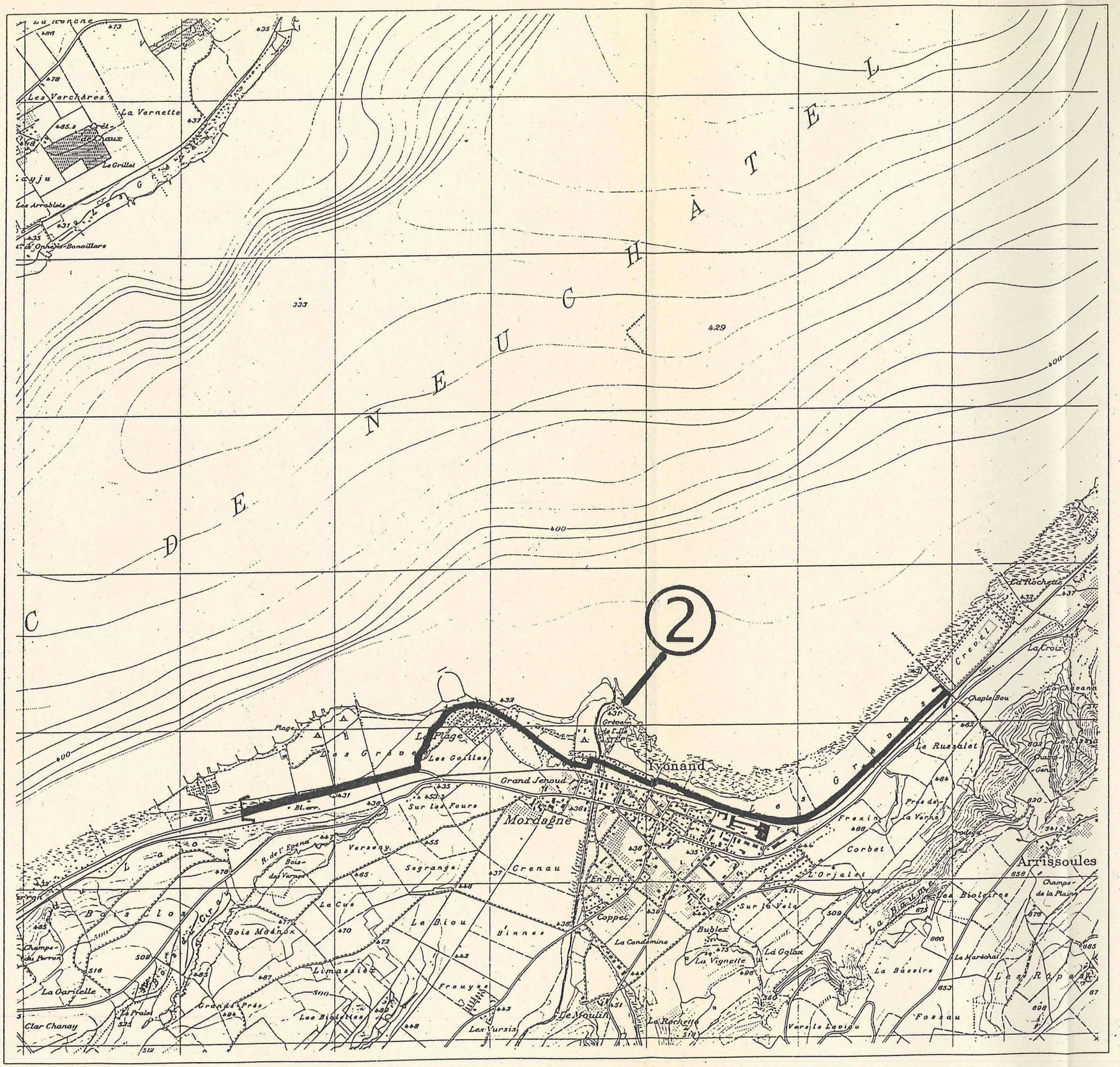
1:25'000

Fondation Suisse, pays du cyclisme
Secrétariat: Fédération suisse du tourisme

L'équipe responsable du projet:

Velobüro Olten
Baslerstrasse 77
4600 Olten
Tel: 062 212 06 50
Fax: 062 212 01 70

Fédération suisse du tourisme
Finkenhubelweg 11
Postfach 8275
3001 Bern
Tel: 031 302 16 41
Fax. 031 302 33 57



Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 20. 9. 1995

5

Route Mittelland

Itinéraires cyclables suisses

Feuille 5.8
Vaud

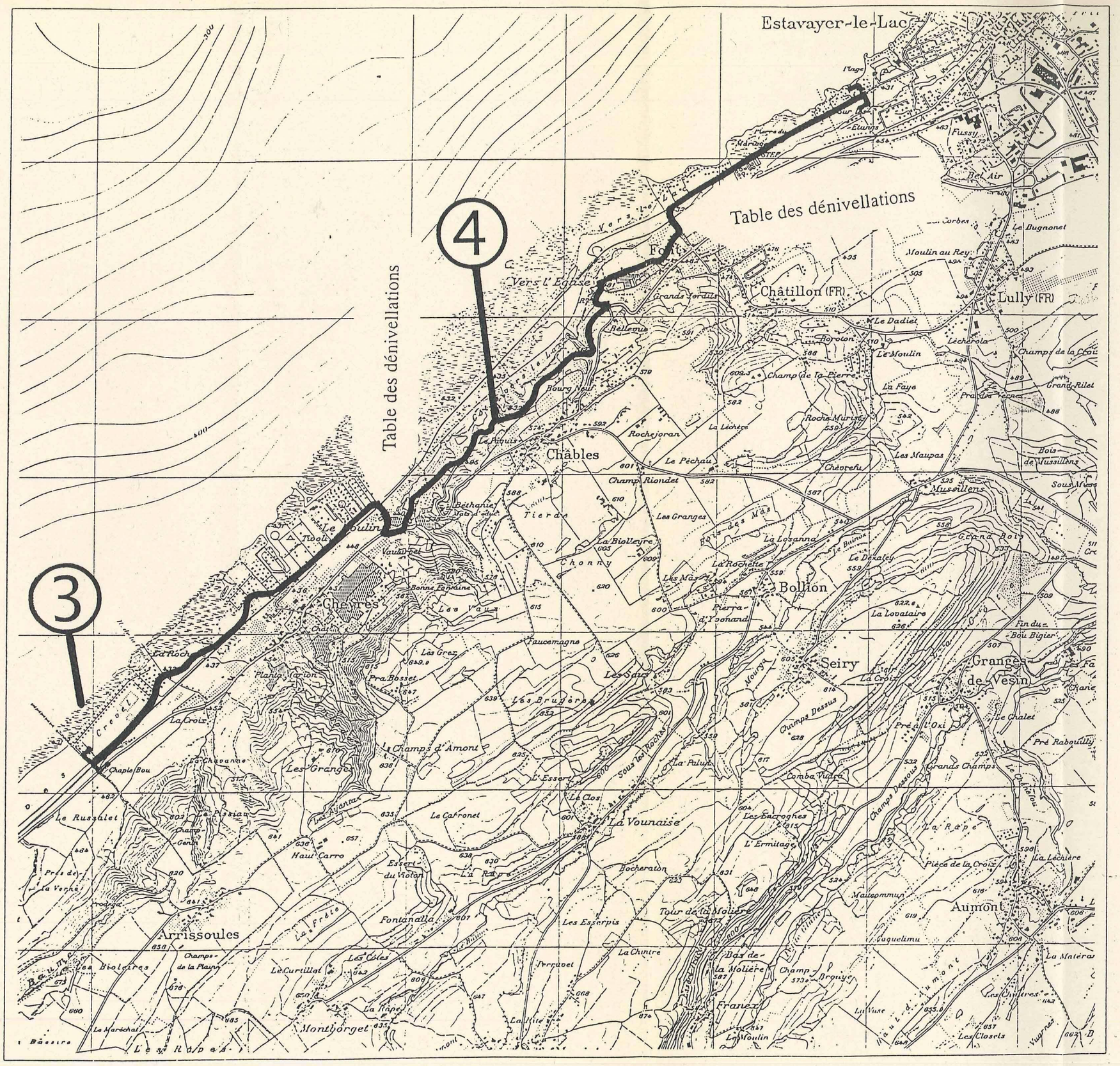
1:25'000

Fondation Suisse, pays du cyclisme
Secrétariat: Fédération suisse du tourisme

L'équipe responsable du projet:

Velobüro Olten
Baslerstrasse 77
4600 Olten
Tel: 062 212 06 50
Fax: 062 212 01 70

Fédération suisse du tourisme
Finkenhubelweg 11
Postfach 8275
3001 Bern
Tel: 031 302 16 41
Fax: 031 302 33 57



Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 20. 9. 1995

5

Route Mittelland

Itinéraires cyclables suisses

Feuille 5.9
Fribourg

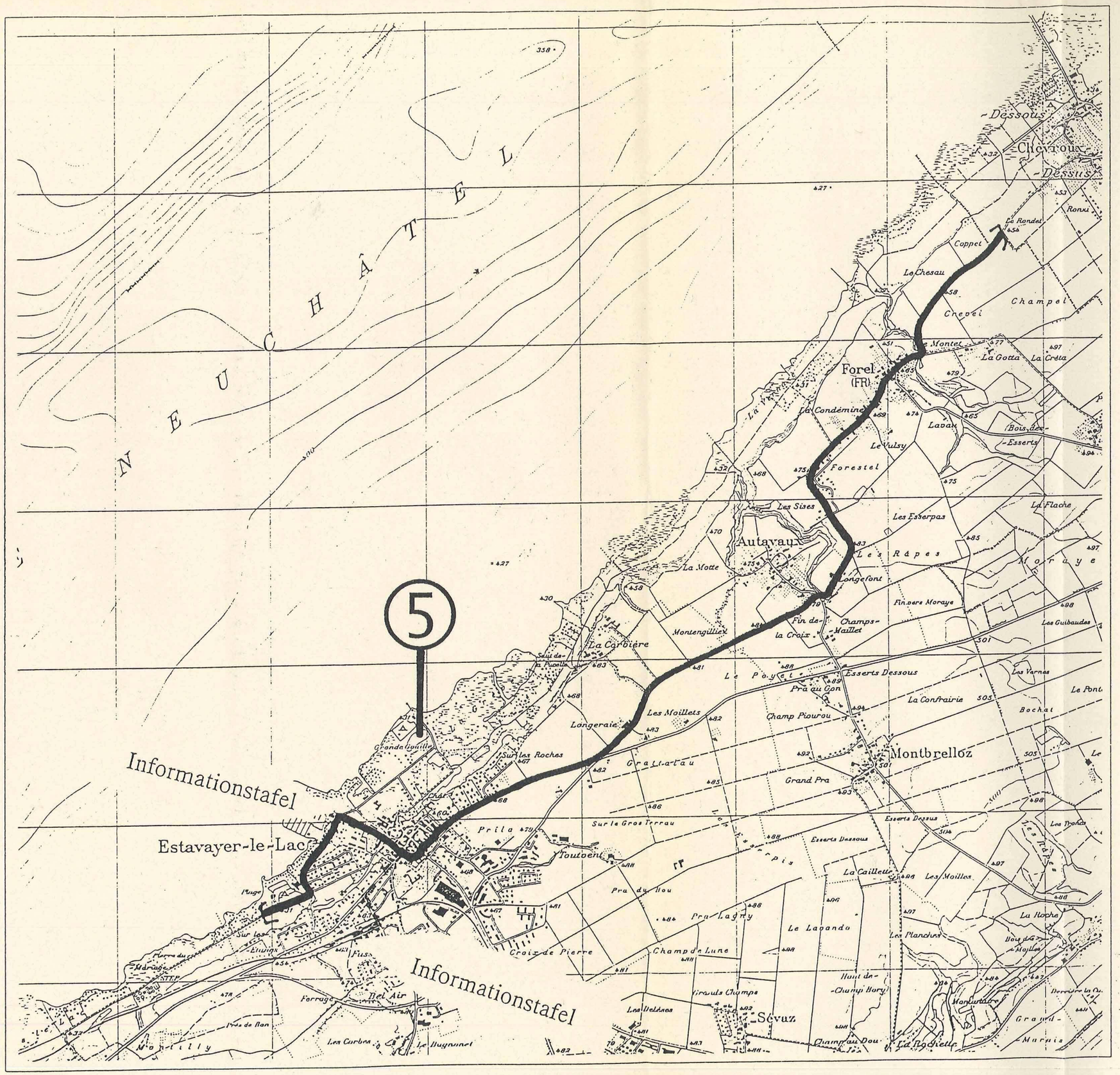
1:25'000

Fondation Suisse, pays du cyclisme
Secrétariat: Fédération suisse du tourisme

L'équipe responsable du projet:

Velobüro Olten
Baslerstrasse 77
4600 Olten
Tel: 062 212 06 50
Fax: 062 212 01 70

Fédération suisse du tourisme
Finkenhubelweg 11
Postfach 8275
3001 Bern
Tel: 031 302 16 41
Fax: 031 302 33 57



Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 20. 9. 1995

5

Route Mittelland

Itinéraires cyclables suisses

Feuille 5.10
Fribourg

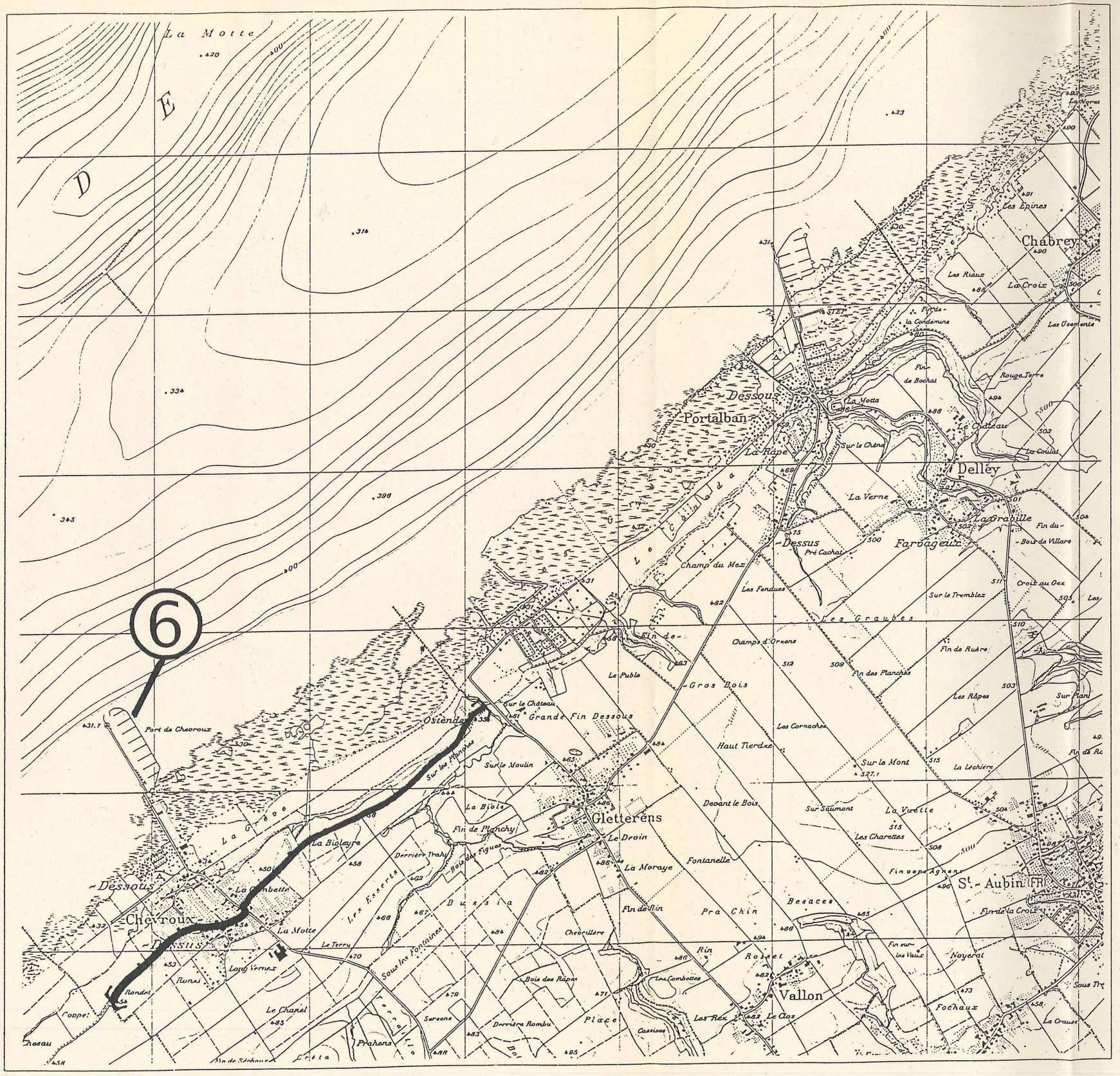
1:25'000

Fondation Suisse, pays du cyclisme
Secrétariat: Fédération suisse du tourisme

L'équipe responsable du projet:

Velobüro Olten
Baslerstrasse 77
4600 Olten
Tel: 062 212 06 50
Fax: 062 212 01 70

Fédération suisse du tourisme
Finkenhubelweg 11
Postfach 8275
3001 Bern
Tel: 031 302 16 41
Fax: 031 302 33 57



Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 20. 9. 1995

5

Route Mittelland

Itinéraires cyclables suisses

Feuille 5.11
Vaud

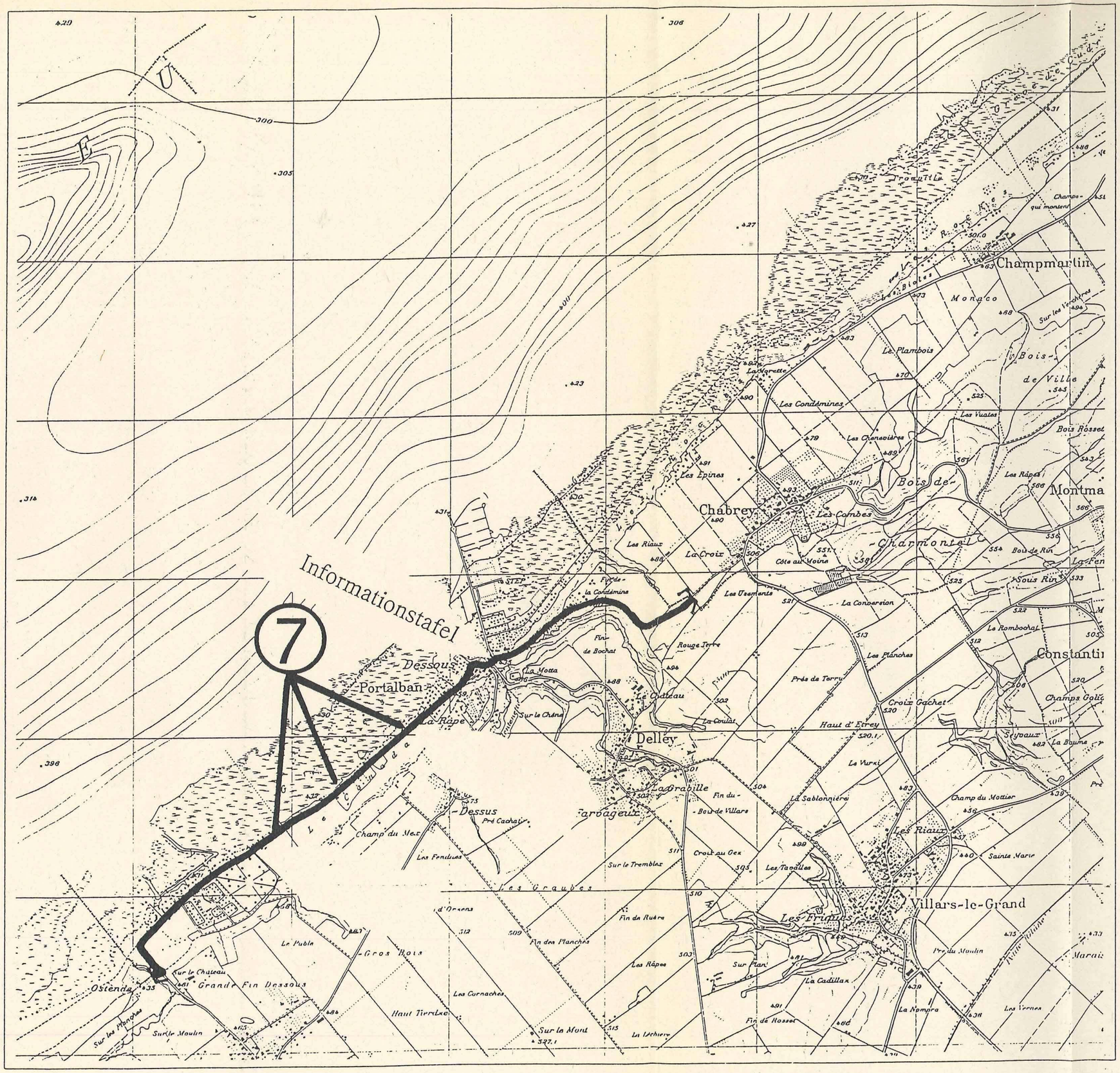
1:25'000

Fondation Suisse, pays du cyclisme
Secrétariat: Fédération suisse du tourisme

L'équipe responsable du projet:

Velobüro Olten
Baslerstrasse 77
4600 Olten
Tel: 062 212 06 50
Fax: 062 212 01 70

Fédération suisse du tourisme
Finkenhubelweg 11
Postfach 8275
3001 Bern
Tel: 031 302 16 41
Fax: 031 302 33 57



Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 20. 9. 1995

Route Mittelland

Itinéraires cyclables suisses

Feuille 5.12
Fribourg

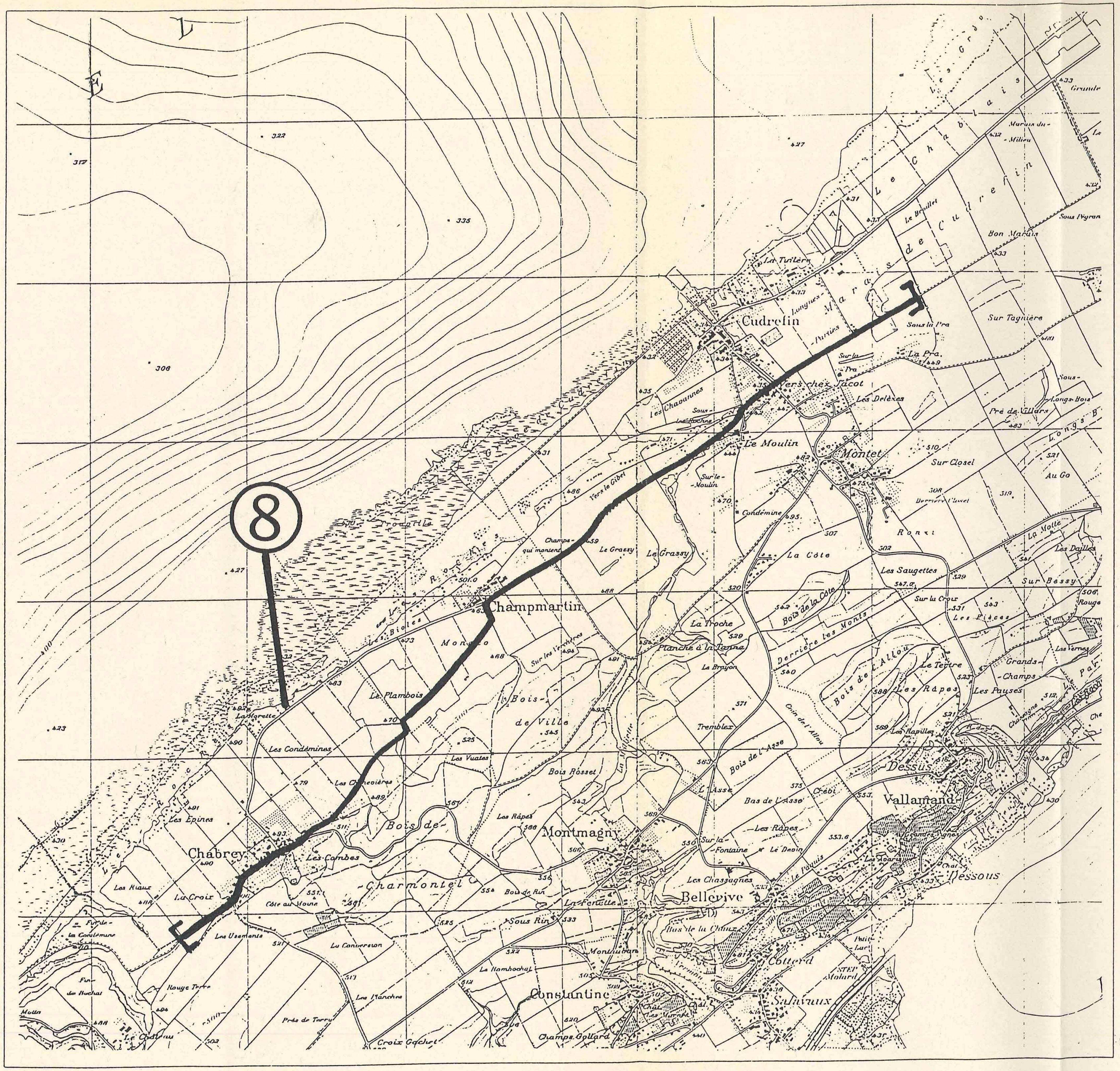
1:25'000

Fondation Suisse, pays du cyclisme
Secrétariat: Fédération suisse du tourisme

L'équipe responsable du projet:

Velobüro Olten
Baslerstrasse 77
4600 Olten
Tel: 062 212 06 50
Fax: 062 212 01 70

Fédération suisse du tourisme
Finkenhubelweg 11
Postfach 8275
3001 Bern
Tel 031 302 16 41
Fax: 031 302 33 57



Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 20. 9. 1995

Route Mittelland

Itinéraires cyclables suisses

Feuille 5.13
Vaud

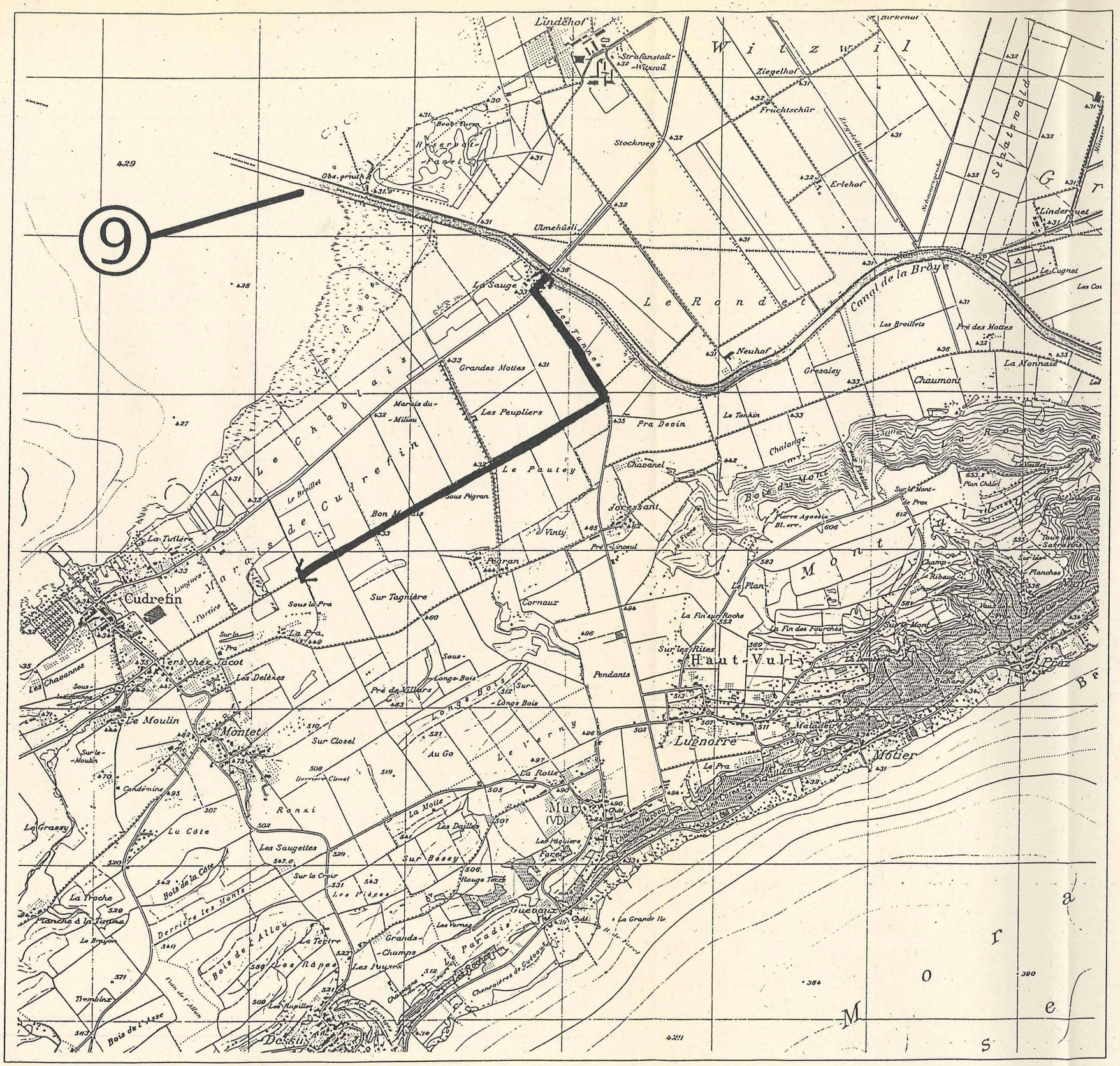
1:25'000

Fondation Suisse, pays du cyclisme
Secrétariat: Fédération suisse du tourisme

L'équipe responsable du projet:

Velobüro Olten
Baslerstrasse 77
4600 Olten
Tel: 062 212 06 50
Fax: 062 212 01 70

Fédération suisse du tourisme
Finkenhubelweg 11
Postfach 8275
3001 Bern
Tel. 031 302 16 41
Fax. 031 302 33 57



Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 20. 9. 1995

5

Route Mittelland

Itinéraires cyclables suisses

Feuille 5.14
Vaud

1:25'000

Fondation Suisse, pays du cyclisme
Secrétariat: Fédération suisse du tourisme

L'équipe responsable du projet:

Velobüro Olten
Baslerstrasse 77
4600 Olten
Tel: 062 212 06 50
Fax: 062 212 01 70

Fédération suisse du tourisme
Finkenhubelweg 11
Postfach 8275
3001 Bern
Tel: 031 302 16 41
Fax: 031 302 33 57

Anhang B

Fragebogen

Fragebogen zum Thema Naturschutz und Fahrradtourismus

Erarbeitet von Christoph Schöni in Zusammenarbeit mit dem Velobüro Olten

Als Student der Tourismusfachschule in Sierre schreibe ich meine Diplomarbeit über ein Teilstück der Schweizer Radwanderwege, welche 1998 eröffnet werden. Um eine gute und seriöse Arbeit abliefern zu können, bin ich auf Ihre Mithilfe angewiesen.

Es geht mir vor allem darum, herauszufinden wie weit man bereit ist, das Hauptziel des Naturschutzes, nämlich den Schutz von Naturlandschaften, zu respektieren und welche Art der Informationsvermittlung man bevorzugt.

Das Zielpublikum dieser kurzen Umfrage sind Familien und GenussfahrerInnen. Wenn Sie sich zu dieser Zielgruppe zählen (wenn Sie regelmässig oder auch nur **ab und zu eine gemütliche Radtour** mit der Familie oder anderen Begleitpersonen machen, gehören Sie zu dieser Gruppe), bin ich Ihnen dankbar, wenn Sie sich ein paar Minuten Zeit nehmen und den Fragebogen wahrheitsgemäss **(nicht das, was Sie nach Ihrem Wissen als richtig einstufen sondern wie Sie im Moment handeln!)** ausfüllen. Versuchen Sie sich also während des Ausfüllens Ihre letzte gemütliche Radtour an einem schönen und sonnigen Tag vorzustellen.

Retournieren Sie den Fragebogen so rasch wie möglich an folgende Adresse:

Christoph Schöni
Rue de l'Asile 5
3960 Sierre
Tel.: 027 455 70 89

Als Belohnung erhalten alle Teilnehmer, welche den Fragebogen vollständig ausgefüllt retournieren, einen offiziellen Führer der Solothurner Radwanderwege!
Ihre genaue Postanschrift sofern Sie das Belohnungsgeschenk gerne möchten:

_____

_____

_____

_____

_____

_____

1. Wieviele gemütliche und erholsame Radtouren machen Sie ungefähr pro Jahr (in Tagen)?

- ❑ Ich mache keine gemütlichen Radtouren
- ❑ 1 - 5 Tag(e)
- ❑ 6 - 10 Tage
- ❑ 11 - 15 Tage
- ❑ mehr als 16 Tage pro Jahr

2. Mit welcher Begleitung gehen Sie üblicherweise auf eine Radtour? *(häufigste Begleitung nennen)*

- ❑ LebenspartnerIn
- ❑ LebenspartnerIn und Kinder
- ❑ Freunde/innen
- ❑ Radsport-Kollegen/innen
- ❑ Alleine

3. Mit welchem Fahrradtyp gehen Sie üblicherweise auf eine Radtour?

- ❑ Rennrad
- ❑ Mountain Bike
- ❑ City Bike
- ❑ herkömmliches Fahrrad
- ❑ Diverse

4. Was ist für Sie auf einer Radtour wichtig? *(Mehrfachnennung möglich)*

- ❑ die Schönheit der Landschaft
- ❑ fahren auf verkehrsfreien bzw. verkehrsarmen Strassen
- ❑ die Erholung
- ❑ die sportliche Leistung (eine Strecke möglichst schnell zurücklegen; Pässe bezwingen)
- ❑ sich bewegen aber gemütlich

5. In welchen Veloorganisationen sind Sie Mitglied? *(Mehrfachnennung möglich)*

- ❑ TCS
- ❑ VCS
- ❑ IG Velo
- ❑ lokaler Veloclub
- ❑ andere: _____
- ❑ keiner

6. In welchen Umweltschutzverbänden sind Sie Mitglied? *(Mehrfachnennung möglich)*

- ❑ Schweizerischer Bund für Naturschutz
- ❑ Naturfreunde Schweiz
- ❑ WWF
- ❑ Greenpeace
- ❑ regionale/lokale Organisation
- ❑ andere: _____
- ❑ keinem

7. Sie fahren mit dem Velo durch ein Naturschutzgebiet, am Wegrand sind Informationstafeln postiert. Halten Sie an und lesen Sie sie?

- ❑ Ja.
- ❑ Ja, aber nur wenn es nicht zu viele sind.
- ❑ Eventuell.
- ❑ Nein.

8. Welche Art von Informationsvermittlung bevorzugen Sie, wenn Sie auf einer Radtour auf ein Naturschutzgebiet treffen (in Ihrem Radführer wurde auf das Gebiet aufmerksam gemacht und somit wissen Sie schon im voraus, dass es an dieser Stelle ein solches Gebiet hat)?
(Mehrfachnennung möglich)

- ❑ Informationstafeln mit Text und Bildern entlang des (Rad)Weges.
- ❑ Geführter (mit einem Biologen/in) Spaziergang durch das Gebiet (Buchung am Tag vorher).
- ❑ Naturlehrpfad (auf einem speziellen Rundweg von ca. 2km wird Ihnen anhand von Tafeln Wissenswertes über das Gebiet vermittelt) den man nur zu Fuss erkunden kann.
- ❑ Infopavillon (z.B. am Eingang des Naturschutzgebietes wird in einem separaten Gebäude anhand von Tafeln, audiovisuellen Mitteln, Riech- und Fühltests, Fotos, usw. Wissenswertes über das Gebiet vermittelt).
- ❑ sonstiges: _____

_____

9a. *Stellen Sie sich folgende Situation vor:*
Sie sind mit Ihrer Familie oder anderen Begleitpersonen auf einer gemütlichen Radtour entlang eines Sees. Vor Ihnen liegt nun ein Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung, welches nur Fussgängern geöffnet ist (allgemeines Fahrverbot). In Ihrem Radführer wurde auf diese Situation hingewiesen.
Die Umfahrungsstrecke sieht wie folgt aus:
Stark befahrene Kantonsstrasse *mit* Fahrradstreifen ohne zusätzliche Höhendifferenz und Länge im Vergleich zum Weg durch das Naturschutzgebiet.
Wie handeln Sie in dieser Situationen?

- ❑ Ich fahre mit dem Fahrrad durch das Gebiet und störe dadurch die Flora und Fauna.
- ❑ Ich stosse mein Fahrrad und nehme die Zeitverzögerung in Kauf, dafür kann ich die schöne Landschaft geniessen und störe die Natur weniger als wenn ich fahre.
- ❑ Ich nehme die Umfahrungsstrecke

9b. Gleiche Situation wie 9a nur hat die Kantonsstrasse *keinen* Fahrradstreifen.
Wie handeln Sie in dieser Situationen?

- ❑ Ich fahre mit dem Fahrrad durch das Gebiet und störe dadurch die Flora und Fauna.
- ❑ Ich stosse mein Fahrrad und nehme die Zeitverzögerung in Kauf, dafür kann ich die schöne Landschaft geniessen und störe die Natur weniger als wenn ich fahre.
- ❑ Ich nehme die Umfahrungsstrecke

9c. Gleiche Situation wie 9a nur sieht die Umfahrungsstrecke wie folgt aus:
Relativ stark befahrene Kantonsstrasse *mit* Fahrradstreifen, Höhendifferenz von ca. 100m und ein bisschen länger als die Strecke durch das Naturschutzgebiet (Mehraufwand ca. 50min). Als Belohnung kann man die wunderschöne Aussicht auf das Naturschutzgebiet und den See geniessen. Zusätzlich hat man auf dem „Gipfel" noch die Möglichkeit, den interessanten Naturlehrpfad zu erkunden.
Wie handeln Sie in dieser Situationen?

- ❑ Ich fahre mit dem Fahrrad durch das Gebiet und störe dadurch die Flora und Fauna.
- ❑ Ich stosse mein Fahrrad und nehme die Zeitverzögerung in Kauf, dafür kann ich die schöne Landschaft geniessen und störe die Natur weniger als wenn ich fahre.
- ❑ Ich nehme die Umfahrungsstrecke

9d. Gleiche Situation wie 9c nur hat die Kantonsstrasse *keinen* Fahrradstreifen. Wie handeln Sie in dieser Situationen?

- ❑ Ich fahre mit dem Fahrrad durch das Gebiet und störe dadurch die Flora und Fauna.
- ❑ Ich stosse mein Fahrrad und nehme die Zeitverzögerung in Kauf, dafür kann ich die schöne Landschaft geniessen und störe die Natur weniger als wenn ich fahre.
- ❑ Ich nehme die Umfahrungsstrecke

10. Sofern Sie bei den Fragen 9a - 9d mindestens einmal die erste Antwort (durch das Naturschutzgebiet fahren) gewählt haben, dann beantworten Sie bitte noch folgende Frage: Hätten Sie sich durch folgende Änderungen der Situation von diesem Entscheid abbringen lassen?

	Ja	Nein
Auf einer Tafel wird erläutert, dass es sich um eine sehr seltene Naturlandschaft handelt und dass sie sehr sensibel ist. Daher ist sie unbedingt zu schützen und sollte vom Menschen möglichst gemieden werden. Der Weg ist mit dem Fahrrad gut befahrbar, ist aber laut Informationstafel nur für Pflegearbeiten im Gebiet gebaut worden.	❑	❑
Auf einer Tafel wird erläutert, dass es sich um ein Naturschutzgebiet handelt, aber es wird nicht auf die Art der Schutzwürdigkeit verwiesen. Der Weg ist mit dem Fahrrad gut befahrbar.	❑	❑
Auf einer Tafel wird erläutert, dass es sich um ein Naturschutzgebiet handelt, aber es wird nicht auf die Art der Schutzwürdigkeit verwiesen. Der Weg ist teilweise sehr schmal und man muss anhalten um entgegenkommende Personen vorbeizulassen.	❑	❑
Auf einer Tafel wird kurz das Naturschutzgebiet beschrieben mit einem Hinweis, dass entlang des Weges weitere Informationstafeln über das Gebiet vorhanden sind. Der Weg ist mit dem Fahrrad gut befahrbar.	❑	❑
Auf einer Tafel wird kurz das Naturschutzgebiet beschrieben mit einem Hinweis, dass entlang des Weges weitere Informationstafeln über das Gebiet vorhanden sind. Der Weg ist teilweise sehr schmal und man muss anhalten um entgegenkommende Personen vorbeizulassen.	❑	❑

Wir danken Ihnen herzlich, dass Sie sich die Zeit genommen haben diesen Fragebogen wahrheitsgemäss auszufüllen.

Anhang C

Auszug aus dem Papier „Accueil du public" vom 1. März 1994

4. Parcours pour cyclistes

Le projet des réserves naturelles prévoit de garder ouverts aux cyclistes tous les tronçons où la chaussée existante permet de tolérer ce trafic sans dommage. Il ne garantit pas de continuité (par exemple entre agglomérations).

4.1 Parcours prévus par les cantons

La piste cyclable Yverdon - Yvonand (VD8) est actuellement la seule infrastructure balisée à l'intention des cyclistes dans la zone riveraine. Le Service des routes et autoroutes prépare un plan directeur cantonal dans lequel une prolongation VD8 - Yvonand - frontière figurera comme prioritaire. Le canton de Vaud ne prévoit pas d'autre aménagement à proximité de la Grande Cariçaie, notamment entre Chevroux et Cudrefin.

Sur Fribourg, les circuits balisés existants, que le Plan directeur d'Ascobroye a proposé d'étendre quelque peu, ne concernent pas la zone riveraine.

4.2 Parcours prévus à travers les réserves naturelles

En plus de la piste cyclable Yverdon - VD8, le projet des réserves prévoit d'autoriser le passage des vélos sur les trajets suivants :

- Yvonand - Les Colons - Cheyres
- Font - Estavayer
- Plage d'Autavaux - La Vernausa - Chevroux
- Pré-de-Riva (Gletterens) - Portalban
- Trouville (Champmartin) - Cudrefin
- Cudrefin - La Sauge.

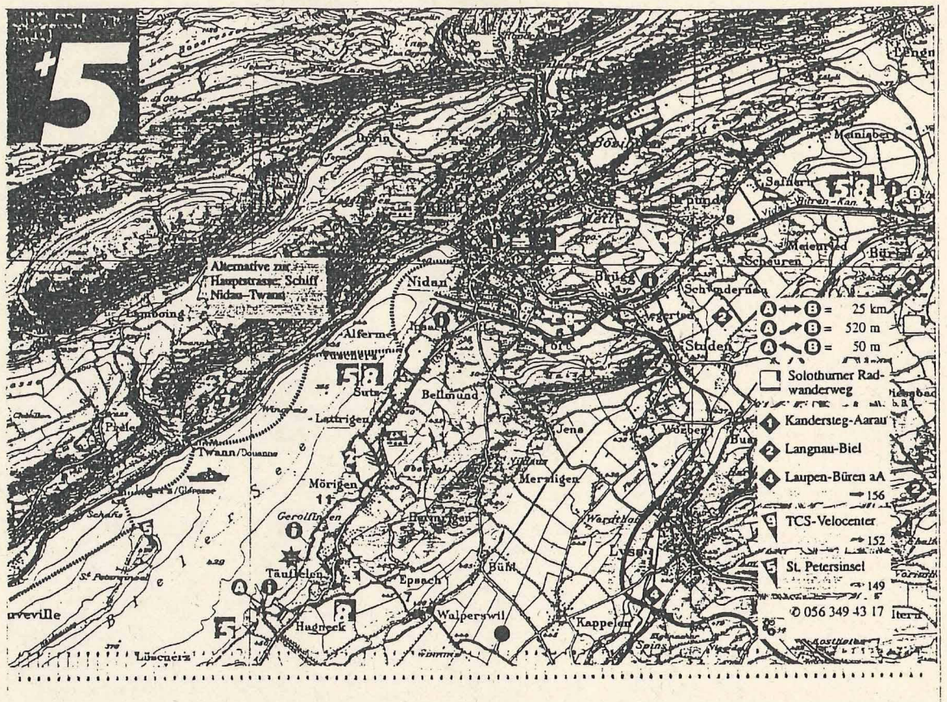
Ces trajets ont tous le caractère de routes gravelées d'environ 4 à 5 m de largeur. Leur utilisation par les cyclistes ne provoque pas de détérioration, ni ne crée de conflit avec l'usage par les piétons.

4.3 Itinéraires cyclotouristiques

Il n'y a donc pas d'itinéraire cyclotouristique touchant la zone riveraine, même à l'état de projet.

Anhang D

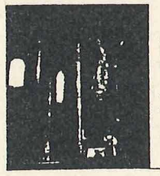
Ausschnitt aus dem Führer der Schweizer Radwanderwege (Muster)



Gallia est omnis divisa in partes tres quarum unam in colunt Belgae, aliaman Aquitani, tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur. Hi omes lingua institutis, legibus inter se differunt. Galliamnes lingua.

Quarum unam in colunt Belgae, aliam Aquitani, tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur. Hi omnes lingua, institutis, legibus inter se differunt. Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam in colunt.

Hi omes lingua institutis, legibus inter se differunt. Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam in colunt Belgae, aliam Aquitani, tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur. Hi omnes lingua, institutis.



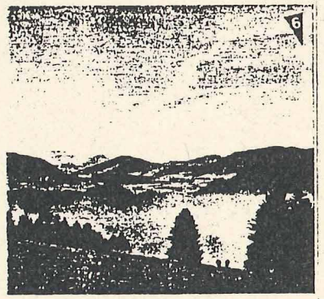
tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur. Hi omnes lingua, institutis, legibus inter se differunt. Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam in colunt Belgae, aliam Aquitani, tertiam qui ipsorum.

Gallia est omnis divisa in partes tres

Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam in colunt Belgae, aliaman Aquitani, tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur. Hi omes lingua institutis, legibus inter se differunt. Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam in colunt Belgae, aliam Aquitani, tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur. Hi omnes lingua, institutis, legibus inter se differunt. Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam in colunt Belgae, aliam Aquitani, tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur.

Legibus inter se differunt

Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam in colunt Belgae, aliam Aquitani, tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur. Hi omnes lingua, institutis, legibus inter se differunt. Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam in coluntar Belgae, aliam Aquitani, tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur. Hi omnes lingua, institutis, legibus inter se differunt. Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam in colunt Belgae, aliam Aquitani, tertiam qui ipsorum lin gua Celtae, nostra Galli appellantur. Hi omnes lingua, institutis, legibus inter se differunt.



Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam in colunt Belgae, aliam Aquitani, tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur. Hi omnes lingua, institutis, legibus inter se differunt. Gallia est omnis divisa in partes tres, quarum unam in coluntar Belgae, aliam Aquitani, tertiam qui ipsorum lingua Celtae, nostra Galli appellantur.

Tourismusbüro Unterfelden, Chabisallee 4, Mo–Sa 10–12.30h + 15–18h ✆ 01 777 344 56

Office du Tourisme de St Aurin, Place Central, Fr, Sa, So 17–18h ✆ 032 645 234 34

Muster eines Kartenblatts aus den drei Routenführern zu den Schweizer Radwanderwegen März 97

Bibliographie

A) Selbständig erschienene Quellen

Baudirektion:
„**Reglement** vom 12. Juli 1983 betreffend den **Natur- und Ortsbildschutz** von Châbles, Cheyres und Font"

BUWAL:
„**Cahier de l'environnement**; **No 266**; Chemins de randonnée pédestre; Responsabilité en cas d'accidents sur les chemins de randonnée pédestre"

Dieter Heinrich / Manfred Hergt:
„**dtv-Atlas zur Ökologie;** Tafeln und Texte"; Deutscher Taschenbuch Verlag; 2. Auflage Mai 1991; dtv-Nr. 3228

Ueli Mäder:
„**Sanfter Tourismus: Alibi oder Chance?**: Die Schweiz - ein Vorbild für Entwicklungsländer?"; Arbeitskreis Tourismus und Entwicklung; Rotpunktverlag; 1. Auflage Januar 1985;

Hansruedi Müller / Bernhard Kramer / Jost Krippendorf:
„**Freizeit und Tourismus**; Eine Einführung in Theorie und Politik"; FIF der Universität Bern; 6. Auflage 1995; Berner Studien zu Freizeit und Tourismus Heft 28

Wahrig:
„**dtv-Wörterbuch der deutschen Sprache**"; Deutscher Taschenbuch Verlag

Hans Weiss:
„**Die unteilbare Landschaft**; Für ein erweitertes Umweltverständnis"; Orell Füssli; 1. Auflage 1987;

Diverse Autoren:
„**Neue Wege in der Umweltbildung**; Beiträge zu einem handlungsorientierten und sozialen Lernen"; Greenpeace; AOL-Verlag und Verlag die Werkstatt; 1. Auflage August 1995

B) Unselbständig erschienene Quellen

Geo Saison 10/1995:
„**Kleines Land ganz grün**"; Bernd Schwer; S. 22 - 45

natur 7/96:
„**Wieviel Urlaub brauchte die Natur?**"; Martin Rasper / Angelika Jung-Hüttl; S. 16 - 20

C) Weitere Quellen

Grande Cariçaie, Groupe d'étude et de gestion:
„**Gestion des zones naturelles**"; Documentation, Feuille No, 3 Avril 1995

Grande Cariçaie, Naturschutzzentrum Champ Pittet:
diverse **Unterlagen** und **Gespräche**

Ingenieurbüro Chablais et Poffet S.A.:
diverse **Informationen**

Office du Tourisme Estavayer-le-Lac:
diverse **Unterlagen** und **Gespräch**

Office du Tourisme et du Thermalisme Yverdon-les-Bains:
diverse **Unterlagen** und **Gespräch**

Stiftung „Veloland Schweiz":
„**Die Schweizer Radwanderwege**"; Broschüre vom August 1996

Velobüro Olten:
diverse **Unterlagen** und **Gespräche**

Lebenslauf

Name und Vorname	Schöni Christoph
Adresse	Alte Zofingerstrasse 59 4663 Aarburg/AG
Telefon	062/ 791 41 87
Geburtsdatum	22. Februar 1971
AHV-Nr.	831.71.153.118
Heimatort	Sumiswald/BE
Militärische Einteilung	Pi Ristl Kp I/32 (A)
Zivilstand	ledig
Schul- und Berufsbildung	5 Jahre Primarschule Aarburg 4 Jahre Bezirksschule Aarburg 4-jährige Lehre als Elektroniker in der Grapha (neu Müller Martini) Elektronik AG in Zofingen Seit August 1994 Schweizerische Tourismusfachschule in 3960 Sierre
Berufliche Tätigkeiten	3 Monate als Hilfsinstruktor in der Grapha (neu Müller Martini) Maschinenfabrik AG in Zofingen 1 Jahr als Elektroniker in der Schweizer Elektronik AG in Zofingen Mehrere Monate als Lagermitarbeiter im Schweizer Buchzentrum in Hägendorf 6 Monate als Praktikant beim Schweizerischen Ski-Verband in der Abteilung Breitensport 4 Monate als Praktikant auf der Samay Lagoon Lodge in Costa Rica
Sprachen	Deutsch (Muttersprache) Gute Englischkenntnisse (Advanced Certificate of Cambridge; 4 Monate Sprachschule in Sydney) Gute Französischkenntnisse (2 Monate Sprachschule in Lausanne) Basiskenntnisse in Spanisch
Informatik	Windows, Ami Pro, Word, Excel, Power Point, Dires, Classic Line, Sabre, Jack for Windows
Hobbies	Fussball, Tennis, Mountain Biking, Inline Skating, Wintersport, Reisen, Fotographieren, kulturelle Anlässe besuchen
Referenzen	Martha Ricchardi Personalchefin Schweizer Buchzentrum Telefon: 062/ 209 61 61 Andreas Schild Abteilungsleiter und Lehrer an der STF Telefon: 027/ 455 11 15 Hans Bigler Chef Breitensport SSV Telefon: 031/ 950 61 11

Bestätigung

Hiermit bestätige ich, die vorliegende Diplomarbeit selbständig, auf Grund von schriftlichen und mündlichen Daten erarbeitet zu haben. Fremde Texte, Angaben und Zitate sind als solche gekennzeichnet.

Siders, 7. April 1997

Christoph Schöni