

Fachtagung Langsamverkehr

Fragen & Antworten

Langsamverkehr Graubünden

Regierungsrätin Dr. Carmelia Maissen

- Du bist Vorbild für Mobilität im Kanton. Wievielmals nutzt du ein Velo/Bike pro Woche?

Im Alltag bin ich auf den weiten Strecken vor allem mit dem ÖV unterwegs, im Nahen zu Fuss. Das Velo brauche ich vor allem in der Freizeit.

Bikesharing «Mooinz»

Simon Gredig

- Wie steht es mit der "Umplatzierung" der Velos, weil sie meist nur in eine Richtung gebraucht werden?

Die Ausgleichslogistik wird von einem lokalen Dienstleister sichergestellt. Im Fall von Chur fährt die integrative Stiftung Feschland an Wochentagen alle Stationen ab, kontrolliert die Velos und nimmt Velos von zu vollen Stationen an zu leere.

- Gibt es eine Mindestgrösse einer Gemeinde / eines Einzugsgebietes, damit das Angebot Sinn macht?

Prinzipiell funktioniert das Bikesharing überall. Es reicht zB eine Station am Bhf. und eine im Dorfzentrum - jedoch sind allerlei Individuallösungen möglich.

- Wann kommen die Sharing Mountainbikes in den Destinationen? Dann können Gäste ohne Bike mit dem Zug anreisen und ganz einfach ein Bike abholen und auf den Berg.

Der MTB Verleih ist bereits ein etabliertes Angebot in den meisten Destinationen. Unser Bikesharing zielt auf den Alltagsverkehr, also eine Ergänzung zum ÖV, um die Feinverteilung und die Randzeiten abzudecken. Da unsere Velos zwar robust, aber nicht geländegängig sind, stellt das Bikesharing keine Konkurrenz zum bestehenden Bike-Verleih dar, sondern ergänzt diesen.

graubünden Bike

Dave Spielmann, Vanesa Gorgal, Colin Thalmann, Darco Cazin

- In welchem Alter definiert ihr die Baby Boomer?

Menschen, die zwischen 1946 und 1965 geboren sind.

- Was ist mit den weniger gut situierten Bikern, die aus Kostengründen ein Sandwich zum Zmittag essen?

Die finden in Graubünden weiterhin die besten Sandwichs.

- Massgeschneiderte / individuelle Touren für Babyboomer: Wer bietet solche an? Wer stellt diese in GR zusammen?

Noch gibt es diese nicht. Die Potenzialanalyse weist eben gerade darauf hin, dass hier noch ein unbearbeitetes Potenzial liegt. Die ganze Analyse steht für alle Partner in Graubünden im geschützten [Download-Bereich](#) des Projektes graubünden Bike zur Verfügung. Das Passwort kann bei der Projektleitung angefragt werden.

- Wenn in der MTB-Netzplanung bei Wanderwegen von Bike-Trails gesprochen wird, kann das in Bezug auf die Koexistenz das Konfliktpotenzial erhöhen. Macht das Sinn?

Nein, danke für den Hinweis.

Ausbau Bahnhof Chur West als multimodale Verkehrsdrehscheibe

Martin Arpagaus & Roland Arpagaus

- Chur West: Fährt die SBB weiterhin bis Chur Bhf. oder bis Chur West? Und die Postautos nach Lenzerheide, Laax etc.? Ab Chur West oder weiterhin Chur Bhf.?

Die SBB fahren nur bis Chur Bahnhof. In Chur West sind keine Halte von SBB Zügen vorgesehen. Es ist geplant, dass die Postautoverbindung Chur - Flims/Laax und Bellinzona direkt am Bahnhof Chur West hält.

- Warum ist so ein Prestigeprojekt sinnvoll, während der Bhf. in Wiesental eher wenig genutzt wird? Beim Bahnhof Haldenstein ist sogar die Schliessung in Gespräch.

Die künftige Entwicklung im Stadtgebiet Chur West, sowohl aus Sicht der zunehmenden Bewohner wie auch der Arbeitsplatzentwicklung definiert die Anforderungen an den neuen Bahnhof. Chur wird ein neuer Stadtteil und sich in den nächsten Jahren von heute 2'200 auf 6'300 Wohnende und Arbeitende weiter entwickeln.

- Wie wird der Velo-Transitverkehr auf beiden Achsen geführt und wie werden Konflikte mit Fussgängern und ÖV vermieden?

Der Veloverkehr erfolgt auf beiden Achsen. Die Querung erfolgt in der Raschärenstrasse und diese wird im Abschnitt Bahnhofplatz als Begegnungszone mit Geschwindigkeit 20 km/h geführt und die Bodenmarkierungen helfen, die Fahrstreifen zwischen Fussgängern, Velofahrern und ÖV zu trennen. Gemäss Verkehrskonzept Chur West wird versucht mit einem zielbewussten Modalsplit zumindest den Verkehr Chur West erheblich zu reduzieren und die dort Anwohnenden auf den öV oder Fuss- und Veloverkehr zu verlagern.

- Mit wie vielen Plätzen ist die Velostation konzipiert?

Die autonome Veloabstellanlage hat 170 gebührenpflichtige Abstellplätze und im Aussenbereich werden mind. weitere 50 überdachte Veloabstellplätze zur Verfügung stehen.

- Gibt es Pläne, dass zukünftig mehr Züge halten als nur die S2? (vgl. Altstetten und Wankdorf auf der Strecke Zürich-Bern)

Der Bahnhof Chur West wird von der S-Bahn (S1 und S2) bedient. In Richtung Surselva besteht im Zielkonzept eine optimale halbstündliche Transportkette mit Rückanschlüssen in Chur. Die Verbindung ins Engadin erfolgt ebenfalls über den Bahnhof Chur, im Stundentakt. Der Bahnhof Chur West erfüllt somit eine ähnliche Funktion wie der Bahnhof Stadelhofen.

- Ist die Velostation kostenpflichtig?

Die autonome Velostation für 170 Velos wird kostenpflichtig. Eine Jahresgebühr beträgt Fr. 90.- pro Jahr. Auf dem Bahnhofplatz haben wir seit 2007 zwei Velostationen mit 300 Abstellplätzen und die Auslastung ist gut. Zukünftige günstigere Preismodelle werden geprüft.

- Ist auch Carsharing anstelle von Parkplätzen angedacht?

Ein Carsharing ist im Projekt Ausbau Bahnhof Chur West nicht geplant. Mit dem Ausbau Chur West und angrenzendem Teilgebiet E wird ein Carsharing geprüft.

Test Veloreservation auf Postautolinien ab Chur

Fabio Zen

- Bleiben nicht viele Plätze frei, weil viele Leute verschiedene Kurse reservieren und dann kurzfristig absagen?

Aufgrund der direkten Anbindung an das Inventarsystem werden die annullierten Plätze gleich wieder freigegeben. Wir möchten die Flexibilität möglichst hochhalten. PostAuto wird jedoch die Entwicklung der Absagen genau prüfen und bei Bedarf eine Anpassung der Annullationsfrist in Absprache mit der Branche diskutieren.

- Wird die Reservationspflicht schweizweit eingeführt? Wann?

Die Reservationspflicht wird ab Saison 2025 schweizweit eingeführt. Ausnahme ist das Tessin, da dort die Infrastruktur genügend Transportplätze bietet, um die Nachfrage (noch) abzudecken. Wir beobachten die Entwicklung im Tessin jedoch genau und führen bei Bedarf auch dort eine Reservationspflicht ein.

- Ist die Reservationspflicht auch angedacht, um die Kapazität anzupassen? (Anhänger)

Durch die systemische Erfassung der Reservationen verfügen wir über die genauen Zahlen bezüglich der Auslastung. Dementsprechend wird bei stark ausgebuchten Kursen mit Heckträgern der Einsatz und/oder allfällige Beschaffung von Anhängern geprüft. Leider können wir aus finanziellen und topographischen Gründen aber nicht auf allen PostAuto-Linien Anhänger einsetzen.

- Kennen Sie optimiertere Modelle, z.B. im nahen Ausland?

Es gibt verschiedene Modelle, welche im Einsatz sind. Grundsätzlich ist die Ausgangslage nicht überall dieselbe und deshalb sind auch nicht alle Modelle überall einsetzbar. Einige ausländische Unternehmen sind mit offenen Fragen an uns gelangt oder haben um konkrete Hilfestellungen gebeten.

Der Vergleich mit ResaBike hinkt bzgl. Mehrfachreservationen mit Fantasienamen. Weil Buchungen in SBB App auf EINEN verifizierten Namen lauten. Oder nicht?

Man kann natürlich auch über SBB Mobile als Gast reservieren. Der primäre Unterschied liegt jedoch darin, dass die Reservation in ResaBike kostenlos ist und somit die Hürde für Mehrfachreservierungen wesentlich kleiner ist.

- Haben die Verkaufszahlen auf Kurzstrecken abgenommen aufgrund der Verdoppelung des Ticketpreises?

Wir haben die Verkaufszahlen auf Kurzstrecken nicht überprüft. Danke für den Hinweis. Wir werden dies nachholen. Tatsache ist jedoch, dass die Zahl der beförderten bzw. in diesem Falle im System erfassten Fahrräder einiges über derjenigen von 2020 liegt. Und dies ohne Berücksichtigung der aus Kulanzgründen ohne Reservation mitgenommenen Fahrräder.

- Als E-Scooter-Fahrer konnte ich bisher meinen Scooter kostenlos in Zug & Bus transportieren. Wird das in Zukunft immer noch so sein?

Es wird immer noch so sein. Unentgeltlich transportiert werden gemäss Tarif T600 der Alliance SwissPass unter anderem Trottinett/Elektro-Trottinett mit einem Raddurchmesser des grössten Rades von weniger als 12 Zoll (30.48cm), unabhängig davon, ob zusammengeklappt oder nicht.

- Wie sieht die Kommunikation aus, wie weiss der Gast, dass eine Reservation nötig ist? Insbesondere bei Einführung?

Wir werden die Einführung breit kommunizieren - sei dies über die Medien und nach Möglichkeit auch über Tourismusorganisationen und Interessenverbände. In erster Linie ist jedoch die Publikation der Reservationspflicht über den Fahrplan massgebend, da sich eine Reservationspflicht immer auf eine bestimmte Linie und Fahrt bezieht. Wie an der Tagung erwähnt, stellen wir die Velotransport-Infrastruktur (Heckträger, Anhänger) generell vom 1. Mai bis 31. Oktober zur Verfügung. Durch die Befahrbarkeit von Alpenpässen oder lokalen, saisonalen Verfügbarkeiten bei Bergbahnen kann der Start oder das Ende der Saison jedoch variieren.

- Wäre es für Postauto lukrativer, gar keine Velos zu transportieren?

Die Frage ob lukrativ oder nicht stellt sich bei PostAuto nicht. Die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme ist in den Tarifvorschriften und im Personenbeförderungsgesetz verankert. Wir setzen alles daran, wo immer möglich eine entsprechende Transport-Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Wo es nicht möglich ist, sei dies aus topografischen Gründen oder weil Kleinbusse im Einsatz sind, steht dies im Fahrplan. Bei eingeschränkten Möglichkeiten (keine Träger oder Anhänger), nehmen wir Fahrräder nach Möglichkeit und unter Berücksichtigung der Sicherheit immer im Fahrgastraum mit. Rollstühle und Kinderwagen haben aber Vorrang.

- Verdoppelung des Ticketpreises auf Kurzstrecken mit den CHF 2.-. Wie könnt ihr dies rechtfertigen mit dem Auftrag den MIV zu reduzieren?

Unsere Kundinnen und Kunden nehmen ihre Velos grossmehrheitlich auf längeren Strecken mit. In diesem Fall ist die Anreise trotz der CHF 2.- und dem allenfalls benötigten Ticket immer noch weit günstiger als die Anreise mit dem MIV. Es sind beim MIV nicht nur die Abschreibungskosten pro Km und der Benzinverbrauch zu rechnen, sondern auch die Parkgebühren vor Ort und die allenfalls benötigte Fahrradtransport-Infrastruktur zu berücksichtigen. Bei Kurzstrecken stellen die CHF 2.- sicherlich eine Verdoppelung dar. Es ist jedoch nicht möglich Kurzstrecken systemisch differenziert zu handhaben. Zudem zahlt der Fahrgast nur einmal CHF 2, auch wenn er mehrere Transportmittel benutzt. Wenn er beispielsweise von Zürich nach Lenzerheide fährt, kostet der Velotransport einmalig CHF 2. -

Update Bewirtschaftung Wegmängel

Stephan Kaufmann

- Absturzsicherung bei Wanderwege! (Werkeigentümerhaftung)

Und was ist genau die Frage?

→ Verweis auf [Fachpublikation](#) Gefahrenprävention und Verantwortlichkeit auf Wanderwegen

- Gilt dies nur für offizielle Wander- und Velowege?

Grundsätzlich Nein, funktioniert auch abseits der offiziellen Wege. Es ist aber zu berücksichtigen, dass die Unterhaltspflicht für die Gemeinden nur für offizielle Wege gilt.

- Wie lange ist der durchschnittliche Zeitraum für die Behebung eines Mangels?

Schwierig zu beantworten, da dies von der schwere des Mangels abhängt. Für die "üblichen Alltagsmängel" gilt als Faustregel die 2-Wochen-Frist.

- Ist dieses Mängelsystem eine Bündner Erfindung?

Ja, die IH-APP als solche schon. Sie wurde auch von einem Bündner Unternehmen entwickelt. Andere Kantone haben allerdings ähnliche Mängelmeldesystem. Die Instandhaltungsapplikation ist jedoch speziell auf die Bedürfnisse und die Strukturen des Kantons Graubünden abgestimmt.

- Werden die Meldungen unterschiedlich priorisiert?

Grundsätzlich ja. Kriterien: Risikorelevanz, Schadenumfang, ...

- Wie häufig kommen Meldungen rein welche nicht das Wanderwegnetz betreffen?

Bis heute selten bis nie.

- Hat Stephan heute rote Socken an?

Ja, wie an jedem einzelnen Arbeitstag seit meinem Arbeitsbeginn bei WWGR am 5. August 2019! ;-)

Umsetzung des Themas Barrierefreiheit im Unterengadin

Claudia Alini

- Wie wird das Thema Inklusion in der kantonalen Verwaltung koordiniert? Koordination über GraubündenFerien (Martina Hollenstein Stadler)

Projekt-Pitches

hikeo, Mik Häfliger

- Wie wird hikeo bekannt gemacht?

Via owned channels: Webseite, Newsletter, SoMe: Insta, WhatsApp-Kanal GRF, FB, etc. sowie auf Webseiten der Destinationen und der Kooperationspartner; derzeit läuft keine paid media.

- hikeo: Geht das nur im Kanton GR? Wenn ja, was muss ein anderer Kanton machen, um das auch zu haben?

hikeo funktioniert in der ganzen CH und auch im Ausland, wenn dort auch mit geringerer Genauigkeit. Ausserkantonale Interessierte können sich mit Mik Häfliger unter mik.haefliger@graubuenden.ch in Verbindung setzen, um Kooperationspartner zu werden. Die Kosten dafür sind kaum nennenswert, also sehr gering.

- Hikeo: Wird die Reisezeit Standard nach SAC berechnet oder basiert sie auf der Zeit, die jeder Benutzer für das Zurücklegen einer bestimmten Route benötigt?

Es wird eine Standard-Wanderzeit errechnet, wir erheben keine Bewegungsdaten der Nutzer.

- Hikeo: wird das Ziel über das offizielle WW-Netz geführt? Oder werden auch nicht offizielle Wege vorgeschlagen?

Alle Vorschläge gehen über das offizielle Wanderwegnetz und orientiert sich punkto Schwierigkeitsgraden auch der SAC-Wanderskala. hikeo zeigt dank Anbindung entsprechender Schnittstellen übrigens auch gesperrte Routen auf, und zwar realtime.

graubünden Trailrun, Thomas Häusermann

- Wer sind die Mitglieder des Vereins graubünden Trailrun (ausser Einzelpersonen)?

Der Verein hat aktuell über 100 Mitglieder. Neben Einzelpersonen zählen Tourismus-Destinationen (8), Eventorganisationen (9), Guides (7) sowie je ein Verein, ein Sportgeschäft und einen Sponsor.

- Trailrun: Was ist die Absicht mit hoffentlich weiteren NRP Geldern zu machen?

Das NRP-Folgeprojekt graubünden Trailrun plant zahlreiche Massnahmen zur Förderung der Trailrunning-Kultur im Kanton Graubünden. Diese Massnahmen zielen darauf ab, Trailrunning als Volkssport zu etablieren und die Wertschöpfung im Kanton Graubünden zu steigern.

Fairtrail, Kevin Suhr

- Sind Wanderwege Graubünden auch Teil von Fairtrail?

Selbstverständlich! Wanderwege Graubünden ist überzeugt, dass eine friedliche Koexistenz auf Wanderwegen grundsätzlich möglich ist, wenn alle ihren Teil dazu beitragen. Deshalb unterstützt WWGR die Fairtrailkampagne zu 100% und ist seit Anfang an aktiver Teil der Kampagne.

- Kann man Fairtrail / Koexistenz im Gesetz verankern?

Noch besser wäre, ein Gesetz, dass Toleranz und Respekt grundsätzlich verankern würde. Und am besten wäre, wenn das gar nicht nötig wäre. Aber eigentlich ist Fairtrail bereits in der Präambel zur Bundesverfassung verankert: (...): in gegenseitiger Rücksichtnahme und Achtung ihre Vielfalt in der Einheit zu leben(...) Im Ernst: Das ist durchaus über die üblichen Wege unserer Demokratie möglich.

- Fairtrail Webseite: unübersichtlich; ich suchte zB. lange nach den Zaunschliesswimpeln zum Bestellen!

Danke für den Hinweis. Nach Möglichkeit werden wir das Bestellportal <https://gr-shop.fairtrail.ch/> noch vereinfachen.

- Wird Fairtrail irgendwann interkantonal expandieren?

Fairtrail wird bereits im Wallis eingesetzt, mit anderen Kantonen ist man im Gespräch. Besonders die Grundhaltung von Fairtrail soll möglichst breit getragen werden.

- Wie genau können Gemeinden Fairtrail bei sich einbinden?

Wir stellen den Gemeinden, Destinationen und Leistungsträger erstens div. Materialien (Datenpaket, Give Aways, usw.) zur Verfügung, die sie selbst einsetzen können. Zweitens können Fairdinands gebucht werden, um auf den Wegen die Menschen zu sensibilisieren. Drittens gibt es über die Pro Pakete die Möglichkeit, Herausforderungen auf lokaler Ebene direkt anzugehen. Viertens versuchen wir, immer wieder Feedback aus den Gemeinden einzuholen. Dreh- und Angelpunkt für alles ist unser Newsletter: <http://gr-shop.fairtrail.ch/pages/newsletter>