

Fragen & Antworten

Nachstehend werden Fragen beantwortet, welche an der Fachtagung Langsamverkehr über Slido gestellt, aber nicht direkt beantwortet worden sind.

Langsamverkehr Graubünden

Fachstelle Langsamverkehr (FLV)

Gemeinden haben den klaren Auftrag betreffend Unterhalt des Wegnetzes. Weshalb gibt es noch Gemeinden die diesen gar nicht im Jahresbudget aufnehmen?

Wir gehen davon aus, dass die Gemeinden sich ihrer Aufgabe bewusst sind und in ihrer Budgetplanung entsprechend berücksichtigen. Falls konkrete Anhaltspunkte bekannt sind, dass dies nicht der Fall ist, müsste die Frage an die entsprechenden Gemeinden gerichtet werden.

Welche Rolle spielen unsere Bergbahnen in Bezug auf die Verbreitung des Langsamverkehrs, wie sind sie in die Planungen eingebunden?

Die Hotspots des Biketourismus befinden sich grösstenteils im Umfeld der Bergbahnen. Die Bergbahnen sind über die Destinationen (und Gemeinden) eingebunden, und es bestehen auch direkte Kontakte zwischen der FLV und Bergbahnen Graubünden. Die Bergbahnen fördern den Wander- und Biketourismus darüber hinaus durch zielgruppenspezifische Angebote im Ticketbereich.

Welchen wirtschaftlichen Effekt hat die Entwicklung des Langsamverkehrs für den Kanton?

Insbesondere der Freizeitverkehr hat einen enormen Effekt für die wirtschaftliche Entwicklung. Die aktive Mobilität im Alltags- und Freizeitbereich trägt auch nachweislich zur Volksgesundheit und damit zur Senkung der Gesundheitskosten bei – direkt durch die Aktivität der Menschen und indirekt durch die Vermeidung von Luftschadstoffen.

Für den Bereich Velofreizeit – eingeschränkt auf das Veloland von SchweizMobil – gibt es nationale Zahlen. Gemäss Monitoring 2025 nutzten pro Jahr 1.15 Mio. Menschen die Veloland-Routen. Diese Daten stammen aus der Befragung im Rahmen der Studie Sport Schweiz (2020). SchweizMobil hat 2019 in einer zusätzlichen Befragung herausgefunden, dass Velofahrende auf einer Tagestour/Mehrtagestour für Reise, Verpflegung und Unterkunft pro Tag durchschnittlich CHF 89 ausgeben (bei mittlerer Anzahl von fünf Touren pro Jahr und Person). Daraus kann man einen jährlichen Umsatz von CHF 540 Mio. auf den Veloland-Routen errechnen. Die Aussagen:

«Der Velotourismus (inkl. Mountainbiken) generiert pro Jahr in der ganzen Schweiz über 1 Milliarde Franken» dürfte in der Grössenordnung stimmen. Selbstredend hat Graubünden aufgrund seines grossen Angebots einen grossen Anteil daran. Die Befragungen zeigen übrigens auch, dass diese Ausgaben überdurchschnittlich lokal wirksam sind, d. h. das Geld bleibt in den Regionen. Das ist gerade für Graubünden eine wichtige Aussage. Bereits im Bericht 2020 wurde festgestellt, dass sich der Umsatz von 2013 bis 2019 verdoppelt hatte. Wir gehen davon aus, dass dieser Trend – trotz oder wegen Corona – ungebrochen ist. Aber Genaueres wissen wir, wenn nächstes Jahr die Zahlen aus der laufenden Erhebung publiziert werden.

Welche Angebote fallen für euch unter das Thema Langsamverkehr ausser Velo, Trottis und Fussgänger?

Die Kernaufgaben der FLV sind der Fuss- und Veloverkehr im Alltag und in der Freizeit. Zusätzlich läuft die Koordination der Inlineskating-Routen über uns.

Welche finanziellen Förderungen gibt es bei der Realisierung von neuen Mountainbike-Teilstrecken?

Der Sachplan Velo Graubünden sieht Beiträge vor für die offiziellen SchweizMobil-Mountainbikerouten: lokale Routen = 30% / regionale und nationale Routen = 60%. Zudem kann bei punktuell sinnvollen Entflechtungsmassnahmen ebenfalls ein Beitrag von 60% gesprochen werden. Nicht beitragsberechtigt sind Mountainbikeanlagen (Pisten, Bikeparks, Pumptracks, Trailcenters, etc.).

Wann steht die Gesamtplanung einer bestmöglichen Entflechtung der Verkehrswege, damit mit der Umsetzung begonnen werden kann?

Eine solche Gesamtplanung gibt es nicht. Bei konkreten kommunalen und regionalen Planungen ist auch nicht eine bestmögliche Entflechtung das Hauptziel, sondern situations- und nutzergerechte Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr, welche planungsrechtlich und wirtschaftlich tragbar realisier-/ umsetzbar sind.

Welche Massnahmen sind geplant, um die Umsetzung von Veloinfrastrukturen zu erleichtern und die Planungen zu beschleunigen?

Der Aufwand für die Planung von Veloinfrastrukturen hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Dies ist vor allem dadurch bedingt, dass diverse Anliegen und Ansprüche berücksichtigt werden müssen. Damit der Prozess für solche Planungen optimiert werden kann, werden Erfahrungen von laufenden Planungen/Projektierungen gesammelt und dann in geeigneter Weise dokumentiert. Damit soll sichergestellt werden, dass der Prozess laufend optimiert wird, also die richtigen Planungsschritte zum richtigen Zeitpunkt gemacht werden. Die Initiative zur Realisierung von Veloinfrastrukturen wird aber letztendlich von den Gemeinden angestossen. Ob und in welcher Form die FLV im Planungsprozess involviert und abgeholt wird, ist nur

bedingt durch die FLV beeinflussbar. Die Gemeinden können Planungen/ Projektierungen auch an das Tiefbauamt übertragen.

Kürzliche Berichte in der SÜDOSTSCHWEIZ (SO) zu Konflikten zwischen Wandern und Mountainbikenden. Warum interveniert die FLV nicht konkreter?

Die FLV hat sich bewusst zurückgehalten, damit die Thematik nicht zusätzlich angefeuert wird. Man war sich innerhalb der Entscheidungsträger einig, dass ein aktives Agieren und positives Kommunizieren zielführender ist, als auf einzelne Berichte zu reagieren. Diese Berichterstattung in der SO und weiteren Medien und die darauf basierende Diskussion wird resp. wurde aus Sicht der FLV nicht sachlich, sondern emotional und subjektiv geführt. Wir können nur mit objektiven und abgestützten Argumenten (z.B. aus den jährlichen Reklamationsanalysen und dem Saisonbericht der Färdinands) darauf eingehen, aber wie erwähnt nicht als direkte Reaktion. Die Medien waren zur Fachtagung eingeladen, leider haben aber nur sehr wenige die Einladung wahrgenommen.

Inwiefern wird Ladeinfrastruktur für Micromobilität wie z.B. E-Bikes in der Strategie berücksichtigt?

So detailliert macht die Strategie noch keine Aussagen dazu.

Das Konfliktpotenzial zwischen Fussgängern und E-Bike-Fahrern steigt kontinuierlich. Wie soll damit in Zukunft das Problem angegangen werden?

Die beste Lösung ist eine gute und der Nutzung entsprechend dimensionierte Infrastruktur, je nach Situation bestenfalls getrennt. Zusätzlich sind auch betriebliche Massnahmen zu prüfen (Geschwindigkeitsbeschränkung T30 od. T20) sowie kommunikative Massnahmen.

Wie gross ist ein verantwortbarer Tempounterschied verschiedener Verkehrsteilnehmenden, die sich zusammen auf der gleichen Fahrbahn fortbewegen?

Eine exakte Zahl dazu gibt es nicht. Aber die neue Grundnorm Veloverkehr (voraussichtliche Publikation im 2026) wird Aussagen darüber enthalten. Eine Grafik daraus «Führungsform in Abhängigkeit von Verkehrsbelastung und Geschwindigkeitsregime» wurde an der Fachtagung präsentiert.

Der Langsamverkehr wird immer schneller. Welche Massnahmen werden gegen die steigenden Unfallzahlen in der Schweiz unternommen?

Auch hier ist die Verbesserung der Infrastruktur entscheidend, wo immer möglich sind Entflechtungen vom motorisierten Verkehr und Fussverkehr anzustreben. Die Erhebung und Behebung von Unfallschwerpunkten ist und bleibt so wichtig wie herausfordernd.

Ist ein Veloweg zwischen Davos Klosters in Planung?

Ja, dazu sind entsprechende Abklärungen im Gang. Zum jetzigen Zeitpunkt können dazu aber noch keine weiteren Infos kommuniziert werden.

Unter was gehen die Langlaufloipen?

Langlauf ist eine Freizeitaktivität wie jede andere Sportart, bspw. vergleichbar mit Skifahren. Hinsichtlich der Infrastrukturen bestehen gewisse Synergien, welche in die Planung der Veloinfrastrukturen im Tal einfließen können.

Wie kann die Sicherheit für Kinder sichergestellt werden, wenn ein E-Bike mit 45km/h auf der gleichen Spur unterwegs ist?

Durch Anpassung des Fahrverhaltens und Signalisation eines entsprechenden Verkehrs- und Geschwindigkeitsregimes (Tempo-30-Zone oder Begegnungszone mit T20), allenfalls begleitet durch kommunikative Massnahmen.

Wie viele Grossrätinnen und Grossräte sind heute an der Fachtagung anwesend?

Es waren 3 Grossrätinnen/Grossräte angemeldet, teilgenommen haben effektiv 2.

Verschiedene Anbieter von Applikationen tracken fast alles und zeigen viele «falsche» Trails. Wie kann man mit solchen Problemen als Gemeindebehörde vorgehen?

Rechtlich ist dies sehr schwierig anzugehen, da es sich oftmals um globale Plattformen handelt und es auch kein explizites Verbot gibt zum Veröffentlichen von solchen digitalen Daten. Falls der Endnutzer ein konkretes Verbot vor Ort missachtet, ist aber er dafür haftbar und kann sich nicht auf die Publikation des entsprechenden Trails auf einer (privaten, globalen) Plattform berufen.

Wann bekommen Radwege in Graubünden mehr Farbe verpasst? (Seitenlinien, Leitlinie)

Die FLV prüft zusammen mit Pilotgemeinden mögliche Massnahmen in diese Richtung. Basis hierfür sind das geltende Strassenverkehrsrecht, die aktuellen Normen und vergleichbare Massnahmen in anderen Kantonen, Regionen und Städte.

Wo ist die Grenze für oder gegen Beiträge des Kantons, wenn eine Sanierung (nicht Unterhalt) ansteht (bei Wegen/Brücken)?

Jedes Projekt wird schlussendlich einzeln geprüft und beurteilt, es kann keine pauschale Aussage gemacht werden. Im Zweifelsfall empfehlen wir die Kontaktaufnahmen mit der FLV.

Was ist die Logik, dass der Westen von GR in Flims und nicht in Disentis/ Sedrun endet...? (diese Frage wurde in Zusammenhang zum Input Graubünden-MTB-Route Nr. 90 gestellt)

Selbstverständlich ist der ganze Kanton im Bearbeitungssperimeter des Langsamverkehrs. Gerade in den letzten Jahren wurden in der Oberen Surselva mehrere, teils grössere, Projekte mit Unterstützung des Kantons realisiert.

Wie kann die raumplanerische Interessensabwägung stattfinden, für ein Netz, dass über Gemeindegrenzen funktionieren muss? Veloinfrastruktur ist in GR Gemeindehoheit.

Für die Koordination über die Gemeindegrenzen hinaus sind die regionalen Richtpläne das verbindliche raumplanerische Koordinationsinstrument (Festlegung behördenverbindlicher Netze). Wie an der Fachtagung erwähnt ist der Sachplan Velo bezüglich der Netze nicht behördenverbindlich für Gemeinden. Eine Überführung in die regionalen Richtpläne ist daher zwingend erforderlich und wird von der FLV angegangen, zusammen mit dem ARE, den Regionen und den Gemeinden.

Wie wird die Priorisierung von Alltagsverkehr zur Vermeidung von CO₂-Ausstoss gegenüber dem Freizeitverkehr sichergestellt?

Der Fuss- und Veloverkehr hat grosses Potenzial zur Erreichung einer nachhaltigen und umweltgerechten Mobilität, insbesondere auf Kurzstrecken bis ca. 10 km, mit E-Bikes auch bis zu 20 km. Er bildet zusammen mit dem öffentlichen Verkehr den sogenannten Umweltverbund und trägt damit zur Reduktion des Ausstosses von CO₂ bei.

«Der Bund hat Vorbildfunktion» - Was hat das ASTRA mit den Kreisel Landquart Outlet vor? Dort wurde jüngst die wichtigste Veloverbindung in GR unterbrochen

Die Situation in Landquart beim Kreisel vor dem Outletcenter ist momentan sicher nicht optimal gelöst und damit auch nicht vorbildlich, war aber schon vor den jüngsten Anpassungen nicht ideal. Die FLV ist zusammen mit dem ASTRA und der Gemeinde daran, die Situation grundsätzlich zu überprüfen und Lösungen zu entwickeln. Kurzfristig dürfen Verbesserungen aber schwierig umsetzbar sein.

Wie sieht der Prozess zur Umsetzung von Projekten aus?

Grundsätzlich sind die Gemeinden im Lead bei der Umsetzung von Projekten und damit verantwortlich für den konkreten Prozess. Die FLV berät die Gemeinden aber gerne bei der Projektentwicklung. Auch können Gemeinden Planungen und Projekte dem TBA übertragen.

Wie sieht der Prozess für Gemeinden in Bezug auf Fördermittel aus?

Die Gemeinden müssen ein entsprechendes Gesuch bei der FLV einreichen (siehe auch entsprechende Präsentation der FLV).

Velowende

Ursula Wyss

Sind die vier Jahreszeiten in die Statistik berücksichtigt? Bei gutem Wetter ist jeder Radfahrer. Gibt es konkrete Pläne, die «Fahrradmentalität» im Alltagsverkehr bei Regen in der Schweiz zu stärken?

Das Wetter und die Jahreszeiten haben umso weniger einen Einfluss auf die Anzahl Velofahrender, je besser die Infrastruktur ist. Gegen Regen gibt's super Kleider, gegen Schnee Spikes. Zudem zeigen die Schweizer Zählstellen schon heute immer weniger saisonale Schwankungen. In den Städten lassen sich vor allem die Ferienzeiten ablesen.

Zur Frage gibt es auch einen schönen Artikel im Veloplus von Felix Schindler:

<https://blog.veloplus.ch/2020/10/10/der-schoenwetter-velofahrer-ein-mythos/>

Bzw. ebenfalls von Felix Schindler im Infosperber zur finnischen Stadt Oulu, in der auch bei minus 20 Grad Velo gefahren wird: <https://www.infosperber.ch/umwelt/boden-raum-verkehr/die-stadt-in-der-kinder-bei-minus-20-grad-velo-fahren/>

Veloweggesetz auf Kurs, ASTRA

Silvio Zala

Der Bund fördert Fuss- und Veloverkehr – wie offen ist das ASTRA für hybride Lösungen, die im Berggebiet den Langsamverkehr mit emissionsfreier Mikromobilität?

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 13. Dezember 2024 die Regeln für E-Bikes aktualisiert. Mit diesem Entscheid harmonisiert er die Regelungen für Fahrzeuge des Langsamverkehrs, damit deren Potential noch besser ausgeschöpft werden. Die Vorschriften traten am 1. Juli 2025 in Kraft. Siehe auch dieses [Dokument](#).

Wie viele Mitarbeitende hat das ASTRA insgesamt?

Das ASTRA beschäftigt rund 650 Mitarbeitende – verteilt über neun Standorte in der ganzen Schweiz.

Das ASTRA hat die Verantwortung (inkl. Finanzierung) des LV im eigenen Perimeter. Sind Projekte mit dieser zusätzlichen Schnittstelle zu herausfordernd?

Mit der Präzisierung des Begriffs «Strassenkörper» im Art. 6 Nationalstrassengesetz (NSG) wird die Frage der Zuständigkeit auf Gesetzesstufe klar geregelt. Die Flächen für den Fuss- und Veloverkehr gehören bei Anschlüssen zu Nationalstrassen 1. und 2. Klasse sowie bei Nationalstrassen 3. Klasse zum Strassenkörper. Der Bund ist für den Bau, Betrieb und Unterhalt dieser Langsamverkehrsflächen zuständig. Die

Standortkantone sowie die Standortgemeinden werden bei der Planung einbezogen. Die Beschränkung auf Anschlüsse sowie auf Nationalstrassen 3. Klasse ergibt sich daraus, dass diese Strassen – im Gegensatz zu Nationalstrassen 1. und 2. Klasse (Autobahnen und Autostrassen) – auch dem Langsamverkehr offenstehen (vgl. Art. 4 Abs. 1 NSG).

Letztendlich wird mit der beantragten Anpassung von Artikel 6 NSG Rechtssicherheit geschaffen. Der Bund kann in seiner Rolle als Bauherr massgeblich zur Verbesserung der Velo- und Fussverkehrinfrastrukturen im Bereich der Nationalstrassen beitragen.

Rhätische Bahn (RhB)

Tobias Arnold

Die langen Züge im Prättigau, wo es je nach Haltestelle aus den hinteren Wagen nicht möglich ist auszusteigen: Bleibt das so?

Die Haltestelleninfrastruktur der RhB wird zukunftsweisend Schritt für Schritt auf die sogenannte Systemzuglänge ausgebaut. Das heisst, dass bei den regulären Halten die Perronlänge langfristig auf die Länge des Zuges abgestimmt ist. Aufgrund von ausserordentlichen Halten in Randzeiten (z.B. Fideris) oder noch nicht umgebauten Stationen (z.B. Jenaz) sind Abweichungen in den nächsten Jahren weiterhin möglich. Die RhB ist bestrebt, diese Abweichungen stetig zu minimieren.

Reservationspflicht: Ein Anbieter hat von einer 20er-Bike-Gruppe in Disentis berichtet, bei der er Transport-Probleme hatte. Was ist für Bike Hot Spots geplant?

Aktuell ist bei der RhB weiterhin keine Veloreservation geplant und wir möchten unseren Fahrgästen den freien Zugang zu dieser Dienstleistung gewähren. Bei Gruppengrössen von 20 Bikes stossen wir kapazitätsmässig mit oder ohne Reservation an unsere Grenzen, womit für solche Spitzenverkehre aufgrund des standardisierten Rollmaterials auch zukünftig keine Lösung präsentierbar ist, sofern das aktuelle Fassungsvermögen des Rollmaterials diese nicht sicherstellen kann.

Gibt es eine Machbarkeitsprüfung, wo das RhB Schienennetz für Velorouten geeignet wäre? (ideales Höhenprofil)

Die Platzverhältnisse entlang der Gleise sind auf zahlreichen Streckenabschnitten sehr begrenzt. Vor allem die zahlreichen engen Tunnels und Brücken verunmöglichen aus Sicherheitsgründen die Parallelführung von Velorouten entlang der Gleise. Aufgrund dieser starren Randbedingungen existiert keine generelle Machbarkeitsprüfung seitens RhB. Punktuell werden aber bei Projekten (z.B. Chur West) Synergien geprüft und falls sinnvoll umgesetzt.

graubünden Bike

Patric Collet

Synergiepotenzial «Kultour»: Die Geschichte(n) dürften auch Wandernde interessieren. Können/dürfen diese das Angebot auch nutzen?

Ja, das Angebot ist auch auf andere Fortbewegungsmittel anwendbar - somit auch als Wanderangebot.

WWGR

Stephan Kaufmann (in Absprache mit FLV)

Stephan Kaufmann: Wohin würden Wegweiser ohne Zielangaben als reine Routenhinweise, wie aktuell bei den Velowegen noch üblich, bei den Wanderwegen führen?

Die Frage, wohin es führen würde, wenn beim Wandern Wegweiser mit Routenfeldern ohne Wegweiser mit Zielangaben eingesetzt würden, kann ich nicht abschliessend beantworten. Denn gemäss Signalisations-Handbuch werden beim Wandern Wegweiser mit Routenfeldern nur an Wegweiserstandorten mit Zielangaben angebracht, d.h. an Ausgangspunkt, Ziel und Zwischenzielen der Routen sowie bei Wanderweg-Verzweigungen. Wenn die Frage jedoch darauf abzielt, dass bei der Wegweisung von Velowegen – im Gegensatz zur Wanderwegsignalisation – vielerorts noch grosses Optimierungspotenzial besteht, dann ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Mängel auf dem Wegnetz in Graubünden schrittweise behoben werden. Dazu ist zu ergänzen, dass SchweizMobil aktuell zu Händen des ASTRA (Bundesamt für Strassen) die Grundlagen für ein neues Handbuch zur Signalisation von Velorouten erarbeitet, welches dann unter Federführung des ASTRA verfasst wird und letztendlich auch zu einer Überarbeitung der Norm SN 640.829a führen wird.