



Human Powered Mobility in Graubünden

Langsamverkehr als wichtiges touristisches Standbein

Der Langsamverkehr spielt in der Freizeitgestaltung und im Tourismus eine zunehmend wichtigere Rolle. Das Projekt SchweizMobil hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, die verschiedenen Angebote für Wanderer, Radfahrer, Mountainbiker, Skater und auch Paddler schweizweit mit einer einheitlichen Signalisation besser zu verknüpfen und auch zu kommunizieren. Graubünden als wichtiger Tourismuskanton will hier nicht abseits stehen. Mit einem Beitrag von 300'000 Fr. stellt er sicher, dass auch die Bündner Interessen bei diesem gesamtschweizerischen Projekt gewahrt bleiben.

Nach dem grossen Erfolg von Veloland Schweiz mit seinen neun nationalen Radwanderwegen hat die Stiftung gleichen Namens schon im Jahr 2002 eine neue Vision entworfen, nämlich die Schweiz bis 2008 weltweit als Leader für nachhaltige Mobilität mit Schwerpunkt Freizeit und Tourismus zu positionieren. Die touristische Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz soll verbessert sowie das Wohlbefinden und die Erlebnisqualität der Schweizer Bevölkerung und der ausländischen Gäste durch eine nachhaltige Entwicklung des Tourismus- und Freizeitangebotes gefördert werden.

Der Langsamverkehr ist im Alltag eigentlich bereits bestens eingeführt. Gemäss dem Bericht des Bundesamtes für Raumentwicklung zur Mobilität in der Schweiz 2001 sind durchschnittlich 90 Prozent der Bevölkerung täglich mindestens einmal unterwegs, davon 47 Prozent zu Fuss oder mit dem Velo (Aufteilung bezüglich Wegetappen). Auch in der Freizeit steht der Langsamverkehr an erster Stelle mit 48 Prozent. Bei einer repräsentativen Umfrage bei Bündner Gästen haben sich vier von fünf als Wanderer bezeichnet.



Kantonsweit gut signalisierte und ausgebaute Wander- und Bikerouten sind eine der wichtigsten Stützen des Sommertourismus.

Graubünden ist von seiner topografischen Beschaffenheit her geradezu als "Wander- und Mountainbikeland" prädestiniert. Diese Chance gilt es zu nutzen für den wichtigsten Impulsgeber der Bündner Wirtschaft. Das Wirtschaftsleitbild Graubünden 2010 betont denn auch die Bedeutung des Tourismus für die Entwicklung der Wirtschaft in Graubünden: *Der Kanton Graubünden soll die führende Ferienregion der Alpen mit qualitativ hoch stehenden touristischen Produkten werden.* Das Regierungsprogramm für die Jahre 2005 - 2008 zielt in die gleiche Richtung. Unter dem Entwicklungsschwerpunkt 21/13, Chancen des Tourismus, wird festgehalten: *Die Konkurrenzfähigkeit im Tourismus ist zu steigern, indem effizientere Strukturen geschaffen und Kooperationen intensiviert werden.*

Im April 2003 hat die Stiftung Veloland Schweiz das Projekt "Basismodul SchweizMobil" präsentiert, das mit einem Budget von rund 15 Millionen Franken bis 2008 realisiert wer-

den soll. Verschiedene Bundesstellen kommen für 45 Prozent des Budgets auf. Für weitere 45 Prozent ist die Stiftung mit Beitragsgesuchen an die Kantone gelangt. Die Mehrheit der Kantone hat einem Beitrag zugestimmt, wenn auch teilweise mit Auflagen. Die restlichen 10 Prozent sollen von privaten Sponsoren getragen werden. Je nach Stand der Signalisation fallen in den Kantonen zusätzliche Kosten für die Wegweisung einzelner Routen an. Die ersten Planungsarbeiten sind in Graubünden bereits im Gange.

Was ist Langsamverkehr?

Langsamverkehr, auch Human Powered Mobility genannt, steht für die Fortbewegung zu Fuss, auf Rädern oder Rollen, angetrieben durch die menschliche Muskelkraft. Darunter fallen insbesondere Wandern, Radfahren, Mountainbiken und Skaten. Ausgenommen sind Wasser- und Luftverkehrsformen, Reiten und wintersportliche Aktivitäten wie Langlauf und Schneeschuhlaufen.

Graubünden als Wander- und Mountainbikeland

Das Basismodul Schweiz**Mobil** umfasst fünf "Länder": das Veloland, das Mountainbikeland, das Wanderland, das Skatingland und das Paddelland. Dazu kommt das MobilNet, welches die ortsbezogenen Informationen zur Infrastruktur und dem touristischen Angebot im Internet vernetzt. Damit werden kundenfreundliche Synergien geschaffen und genutzt. Nach vier Jahre intensiver Arbeit bei der Projektleitung und in den Kantonen soll dann im Jahr 2008 Schweiz**Mobil** national und international wirksam lanciert werden. Im laufenden Jahr sind die verschiedenen Routen in Planung. In Graubünden befindet sich zur Zeit das Routennetz, das auf bestehenden Wegen basiert, in der Vernehmlassung bei den touristischen Regionen und Verkehrsträgern.

Das **Veloland Schweiz** umfasst die neun 1998 lancierten nationalen Velowanderrouren mit neu rund 20 Highlights sowie ein Netz von regionalen Routen. Es sind keine zusätzlichen Signalisationsmassnahmen notwendig. Mit der Planung von Velo-

land Regional wurde schon im Jahr 2003 begonnen. In Graubünden sind diese Routen bereits realisiert.

Für das **Mountainbikeland Schweiz** werden drei nationale Routen vorgeschlagen. Dazu kommen 15 Mountainbike-Highlights. In Graubünden werden rund 300 anspruchsvolle, aber auch sehr lohnenswerte Kilometer zu liegen kommen, die das Bikerherz im wahrsten Sinne des Wortes höher schlagen lassen werden.

Das **Wanderland Schweiz** besteht aus vier nationalen Wanderrouren, welche als solche bereits bestehen und eine optimale Vermarktung zulassen. Zu den nationalen Routen kommen noch rund 40 mehrtägige Highlights. Sie repräsentieren in der Regel jeweils ein typisches Wandergebiet. In Graubünden werden es zum grössten Teil bestehende Routen sein wie beispielsweise die Via Spluga.

Das **Skatingland Schweiz** spielt bei uns naturgegebenemassen ausser im Engadin eine untergeordnete Rolle. Es ist aber vorgesehen, die natio-

nale Route im Rheintal bis nach Chur zu verlängern.

Beim **Paddelland Schweiz** wird sich unser Kanton entsprechend den vorhandenen Möglichkeiten auf die Raftingangebote am Vorderrhein und im Engadin beschränken.

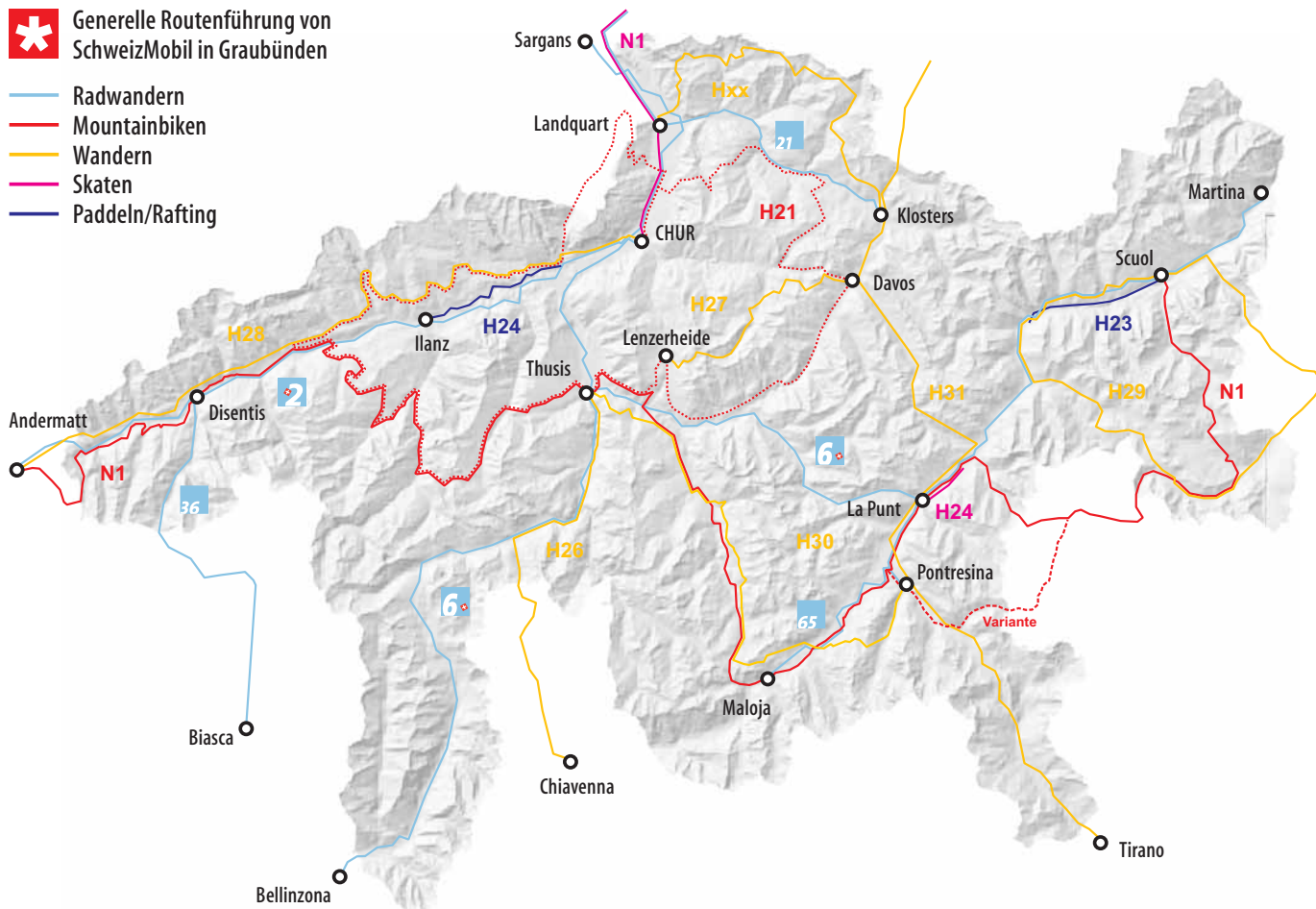
Wichtig für ein optimales Routennetz sind die Serviceorte. Sie sollen ein möglichst vielfältiges Angebot an Übernachtungs- und Verpflegungsmöglichkeiten bieten sowie über eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr verfügen. Sie bilden das Netz der Etappenorte und sind wichtig für die touristische Wertschöpfung.

Terminplanung Schweiz**Mobil**

2004	Vorbereitung von Finanzierung und Trägerschaft
2005	Routenplanung mit Kantonen; Entwicklung Info-Plattform
2006	Schlussbereinigung der Routenplanung
2007	Signalisation der Routen, Erarbeitung der Informationsmittel
2008	Lancierung von Schweiz Mobil

Generelle Routenführung von Schweiz**Mobil** in Graubünden

-  Radwandern
-  Mountainbiken
-  Wandern
-  Skaten
-  Paddeln/Rafting



Routen-Konzept mit Farben und Nummern

Radwanderwege und Mountainbikerouten schliessen als Ergänzung zu den Wanderwegen und dem Strassennetz eine Angebotslücke in unserer touristischen Infrastruktur. 1998 realisierte das Tiefbauamt Graubünden im Rahmen des Projektes Veloland Schweiz die Rheinroute Nr. 2 und die Graubündenroute Nr. 6 der Schweizer Radwanderwege mit einer Gesamtlänge von 400 Kilometern durch die schönsten Landschaften unseres Kantons. In den Jahren danach folgte die Signalisation des regionalen Radwanderweges Prättigau durch die Regionalorganisation Pro Prättigau und der Lukmanierroute zusammen mit dem Tessin. Zumeist abseits der Strasse wurden in den letzten Jahren zudem verschiedenste Mountainbikerouten unter der Federführung der BAW Bündner Wanderwege signalisiert.

Neben der Wegqualität ist die eindeutige Signalisation dieser Routen von entscheidender Bedeutung. Das Tiefbauamt hat in den letzten Jahren zusammen mit der BAW Bündner Wanderwege und Graubünden Ferien ein Konzept entwickelt, das im Einklang steht mit den gesamtschweizerischen Aktivitäten auf diesem Gebiet. Zur Zeit überarbeitet die Vereinigung der Schweizer Strassenfachleute (VSS) die



Ein kantonsweit einheitlich kommuniziertes Routenkonzept



Definition der Routenkleber für die Routensignalisation Mountainbiking

Norm 640 829, Signalisation von Routen für den Langsamverkehr, welche neu die Vorgaben für die einheitliche Wegweisung für Wandern, Velofahren, Biken und Skaten beinhaltet. Entscheidend ist dabei die Verwendung von Routensignalen entsprechend der Mobilitätsform. Die kantons- bzw. schweizweit einheitliche Erscheinungsform der Wegweisung im Langsamverkehr erleichtert dem Gast und Freizeitsportler das Erkennen "seiner" Route. Sie hilft damit mit, allfällige Konflikte zwischen Wanderern und Radfahrern oder Mountainbikern zu entschärfen. Auch für das Marketing des Wander- und Bikelandes Graubünden braucht es klar kommunizierbare Angebotskonzepte.

In Graubünden sind neben den markierten 10'000 Kilometer Wanderwegen mittlerweile 470 Kilometer Radwanderwege und über 50 Mountainbikerouten mit einer Länge von rund 700 Kilometern gemäss diesem Konzept signalisiert. Das Bau-, Verkehrs und Forstdepartement des Kantons Graubünden unterstützt den Ausbau der Infrastrukturen für das Wandern und Radfahren mit 400'000 Franken pro Jahr. Das Pro-

- Standardgrösse Kleber 90 × 90 mm
- Routenname
- Logo/Marke Graubünden
- allfällige lokale/regionale Logos
- allfällige Angaben zu Routenlänge und Höhenmetern
- 3-stellige Zahl, schweizweit eindeutige Nummerierung jeder signalisierten Route



Einträchtiges Nebeneinander von Radwander-, Mountainbike- und Wanderwegweisern

jekt SchweizMobil wird zusätzlich unterstützt vom Amt für Wirtschaft und Tourismus sowie dem Sport-Fonds.

Vertiefte Informationen zum Thema Langsamverkehr und SchweizMobil unter www.veloland.ch, www.schweizmobil.ch, www.tiefbauamt.gr.ch, www.buendnerwanderwege.ch und www.graubuenden.ch.

Die Verwaltung der Routen-Nummern erfolgt in Abstimmung mit Veloland Schweiz durch das Tiefbauamt Graubünden.

Alternativen zum Radwandern auf Hauptstrassen

Geeignete Wege für Radrouten abseits der Strasse zu finden und allenfalls noch auszubauen ist bei den topografischen Verhältnissen in Graubünden kein einfaches Unterfangen. Gerade in engen Tälern und Schluchten führt vielfach kein Weg an der vielbefahrenen Hauptstrasse vorbei. Meist stammt diese noch aus einer Zeit, in welcher auch der motorisierte Verkehr langsam war. Neuanlagen für Radwege sind dann auf Grund der topografischen Gegebenheiten kaum möglich oder werden extrem teuer.

Radwanderweg auf historischen Pfaden

In der Schinschlucht zwischen Thusis und Tiefencastel verläuft die Schweizer Radwanderroute Nr. 6 über sechs Kilometer auf der stark befahrenen Hauptstrasse. Diese wurde inklusive zwei längeren Tunnels Ende der sechziger Jahre mit einer für heutige Verhältnisse recht schmalen Strassenbreite ausgebaut. Entsprechend wird den Radwanderern für diese Strecke der Bahnverlad empfohlen. Angesichts des für alle Verkehrsteilnehmer gefährlichen Nebeneinanders auf der Hauptstrasse wurde nach Lösungen gesucht. Studien zeigten, dass die Verlegung des Radweges auf die nördliche Seite der Schlucht mit der dafür notwendigen Instandstellung der historischen Wegverbindung für alle Wegbenützer Vorteile bringt. Der reizvolle Weg wird zwar heute schon von Wanderern und Mountainbikern rege benützt. Der kritische Wegabschnitt mit dem Tunnel Moir in der steilen Schluchtfanke ist aber in einem so schlechten Zustand, dass schon in wenigen Jahren realistisch mit dem Abbruch des östlichen Tunnelportals gerechnet werden muss. Der Weg würde somit auch für Wanderer nicht mehr passierbar sein.

Das im Auftrag der Regionalverbände RegioViamala und Mittelbünden

ausgearbeitete Vorprojekt zeigt, dass die Instandstellung zu vertretbaren Kosten machbar ist. Für die Tunnelsicherung, wenig Neutrassierung, für Stützmauern, Abschrankungen und Fahrbahn ist inklusive Projektierung und Bauleitung mit 1.2 Millionen Franken zu rechnen. Nach Abzug von Kantons- und Bundesbeiträgen verbleiben noch Restkosten von rund 700'000 Franken, ein Betrag, welcher die finanziellen Möglichkeiten der beteiligten Gemeinden deutlich überschreitet. Es ist zu hoffen, dass sich das vielversprechende Projekt mit Beiträgen von Sponsoren doch noch realisieren lässt.

Verkehrstrennung dank Nationalstrassengeldern

Die Prättigauerstrasse zählt zu den am stärksten befahrenen Hauptstrassen des Kantons. Parallel dazu verläuft der attraktive regionale Radwanderweg 21 (Sargans - Klosters). Auf dem Abschnitt Landquart - Fideris Au verläuft er auf der alten Prättigauerstrasse und auf Flurwegen. Auf diesem Abschnitt ist die Prättigauerstrasse denn auch bereits mit einem Velofahrverbot belegt. Ab Fideris Au bis Klosters hingegen wird die A28 auch von Radfahrenden benutzt, was für alle Verkehrsteilnehmer ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt. Der Regionalverband ProPrättigau hat deshalb die Initiative ergrif-



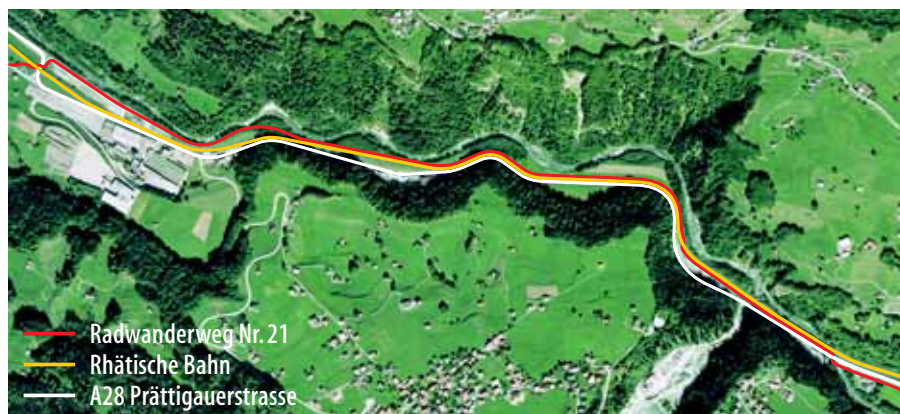
Der abbruchgefährdete Portalbereich des Tunnels Moir, der Höhepunkt der historischen Wegverbindung im Schin

fen und ein Projekt ausarbeiten lassen, das als erstes zwischen Fideris und Dalvazza den Bau eines separaten Radweges zwischen der Landquart und dem Trasse der RhB vorsieht.

Der Radweg wird so gestaltet, dass für die parallel verlaufende Nationalstrasse auf weiteren drei Kilometern ein Fahrradverbot verhängt werden kann. Kanton und Bund unterstützen das Projekt, da damit einerseits das Unfallrisiko zwischen Langsamverkehr und motorisiertem Verkehr auf der Nationalstrasse A28 von Fideris Au bis Dalvazza beseitigt und andererseits der regionale Radwanderweg 21 deutlich aufgewertet wird. Das Projekt rechnet mit Kosten von rund 1.8 Millionen Franken, welche zu 92 Prozent von der Nationalstrassenkasse getragen werden. Die Projektierungsarbeiten sind unter der Leitung des Tiefbauamtes bereits im Gange. Mit dem Beginn der Bauarbeiten kann frühestens im Jahr 2007 gerechnet werden.

Impressum

Text und Bilder: Tiefbauamt Graubünden. Die Weiterverwendung von Bild und Text mit Quellenangabe ist erwünscht. Weitere Exemplare können bestellt werden über Tel. 081 257 37 15, info@tba.gr.ch oder www.tiefbauamt.gr.ch.



Strasse, Bahn, Fluss und der neue Radweg teilen sich das Engnis bei Fideris