



Kanton Graubünden
Chantun Grischun
Cantone dei Grigioni

Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037



Abkürzungen

AEV	Amt für Energie und Verkehr
ARE	Amt für Raumentwicklung
AVS	Amt für Volksschule und Sport
AWT	Amt für Wirtschaft und Tourismus
FWG	Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege
GA	Gesundheitsamt
GEP	Genereller Erschliessungsplan
KAPO	Kantonspolizei
KKM	Kompetenzzentrum koordinierte Mobilität
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NRP	Neue Regionalpolitik
ÖV	Öffentlicher Verkehr
TBA	Tiefbauamt

Inhalt

Vorwort	5
<hr/>	
Zusammenfassung	6
In Kürze	6
In breve	8
Curtamain	10
<hr/>	
Einleitung	12
<hr/>	
1 Analyse	14
Modalsplit, aktuelle Situation und Prognose	15
Organisation und Aufgabenteilung	16
Stärken im Freizeitbereich	20
<hr/>	
2 Stärken und Herausforderungen	22
Netz, Infrastruktur, Betrieb	23
Mobilitätsangebote und Intermodalität	24
Anreize und Sensibilisierung	25
Organisaion und Prozesse	26
<hr/>	
3 Vision und Ziele	28
<hr/>	
4 Handlungsfelder	32
Netzplanung	34
Erhöhung der Nachfrage im Langsamverkehr	36
Verkehrsmittelübergreifende Planung	38
Prozesse und Organisation kantonale Verwaltung	40
Rechtliche Grundlagen	42
<hr/>	
Ausblick	45
<hr/>	



Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser

Sind Sie auch hin und wieder mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs? Fahren Sie mit dem E-Bike zur Arbeit, gehen Ihre Kinder zu Fuss in die Schule oder leihen Sie sich ein E-Trottinett für den Weg vom Bahnhof zum Coiffeur?

Die meisten Menschen denken beim Stichwort Langsamverkehr vor allem an die Freizeit: An die Wanderung vom letzten Wochenende oder die Biketour nach Feierabend. Und sie haben recht: Auch das ist Langsamverkehr. Aber Langsamverkehr ist noch viel mehr. Vor allem das Zufussgehen wird als etwas Alltägliches und Normales wahrgenommen – und kaum als eigenständige Mobilitätsform.

Trotzdem sind Wege zu Fuss oder mit dem Velo für kürzere bis mittellange Strecken im Siedlungsgebiet von grosser Bedeutung. In den letzten Jahren hat die aktive Fortbewegung in der Gesellschaft stark an Bedeutung gewonnen. Und sie hat sich durch die technologische Entwicklung spürbar verändert: Mit E-Bikes können vermehrt auch ältere Menschen aktiv mobil sein, und neue Transportmittel wie E-Scooter verändern die Mobilität gerade von jüngeren Menschen stark.

Die Strategie, die Sie gerade lesen, widmet sich dem Langsamverkehr. Sie legt fest, in welche Richtung er sich bis 2037 im Kanton Graubünden entwickeln soll. Klar ist: Der Langsamverkehr soll das zentrale Rückgrat einer nachhaltigen und attraktiven Mobilität in unserem Kanton werden.

Im Freizeitverkehr sind wir bereits sehr stark: Unsere Wanderwege sind hervorragend ausgebaut, das Biken geniesst einen hohen Stellenwert, und unsere nachhaltigen Mobilitätsangebote im Tourismus sind weit über die Kantongrenzen hinaus bekannt. Diese Stärke gilt es nun auch auf den Alltagsverkehr zu übertragen. Denn dort ist unser grosser Hebel.

In ihrem aktuellen Regierungsprogramm hat sich die Bündner Regierung explizit dafür ausgesprochen, den Langsamverkehr zu fördern. Der kantonale Aktionsplan «Green Deal für Graubünden» und das neue Gesetz über die Förderung und Finanzierung von Massnahmen zum Klimaschutz und Innovation (BKIG) verfolgen das Netto-Null-Ziel bis 2050. Und unsere kantonale Klimastrategie gibt vor, die Treibhausgasemissionen auch im Verkehr zu senken. Nachhaltige und umweltschonende Mobilitätsformen sind für eine CO₂-Reduktion also zentral. Wenn wir nicht nur in der Freizeit, sondern auch im Alltag unsere Mobilität nachhaltiger gestalten, reduzieren wir Treibhausgasemissionen und schützen unser Klima. Damit leisten wir einen Beitrag zur Erreichung der Reduktions- und Substitutionsziele der 2000-Watt-Gesellschaft.

Bis 2037 soll der Kanton Graubünden über die Kantongrenzen hinaus für seine attraktiven Angebote im Langsamverkehr bekannt sein. Unsere attraktiv gestalteten Strassenräume sollen die Bevölkerung, Beschäftigte und Besuchende dazu einladen, sich aktiv fortzubewegen. So stellen wir langfristig eine hohe Standortqualität sicher und stärken unseren Kanton als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum.

Die «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» bietet uns die Chance für eine zukunftsgerichtete Weiterentwicklung unseres Kantons. Nutzen wir sie – steigen wir gemeinsam um!

Marcus Caduff

Regierungspräsident
Vorsteher des Departements für
Volkswirtschaft und Soziales

Dr. Carmelia Maissen

Regierungsrätin
Vorsteherin des Departements für
Infrastruktur, Energie und Mobilität

In Kürze

Mit der «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» möchte der Kanton die aktive Mobilität gezielt fördern. Bis 2037 soll sich der Langsamverkehr im Alltag und in der Freizeit zu einem zentralen Rückgrat der Mobilität entwickeln.

Immer mehr Menschen pendeln mit dem Velo oder E-Bike zur Arbeit, legen Wege zu Fuß zurück oder verbringen ihre Freizeit aktiv mit Wandern oder Mountainbiken. Im Kanton Graubünden nimmt der Fuß- und Veloverkehr in der Freizeit seit längerer Zeit deutlich zu.

Als schweizweiter Vorreiter hat Graubünden bereits viel in Wanderwege, Biketrails, Velorouten oder Trailrunning-Strecken investiert. Im Vergleich zum Freizeitverkehr hinkt das Angebot für die aktive Mobilität im Alltag hinterher: Besonders im Alltagsverkehr erschweren komplexe Zuständigkeiten und eingeschränkte Ressourcen eine wirksame Förderung des Langsamverkehrs.

Durch die «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» will die Regierung des Kantons Graubünden die aktive Mobilität gezielt fördern. Die Vision sieht vor, dass der Langsamverkehr im Jahr 2037 ein zentrales Rückgrat der Mobilität im Kanton Graubünden bil-

det und dass die Hälfte aller Wege im Kanton mit dem Langsamverkehr zurückgelegt wird. Um diese Vision zu erreichen, formuliert die Strategie konkrete Ziele, welche in fünf Handlungsfeldern adressiert werden:

- Der Kanton übernimmt eine aktive und koordinative Rolle in der **Netzplanung** und unterstützt die Gemeinden stärker.
- Der Kanton wirkt aktiv und zieltgereicht auf eine **Erhöhung der Nachfrage im Langsamverkehr** im Alltags- und Freizeitverkehr hin.
- Der Kanton baut die **verkehrsmittelübergreifende Planung** aus und stärkt die Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote.
- Der Kanton vereinfacht die **Prozesse und die Organisation** der kantonalen Verwaltung und treibt die Förderung des Langsamverkehrs effizient voran.
- Der Kanton verankert angepasste und neue Rahmenbedingungen betreffend Langsamverkehr in den **rechtlichen Grundlagen**.

Jedes der fünf Handlungsfelder beinhaltet Aufgaben für den Kanton sowie Empfehlungen an Gemeinden und Regionen. So soll die starke Marktposition im Freizeitbereich weiter ausgebaut werden. Gleichzeitig soll sich der Langsamverkehr auch im Alltag zu einer selbstverständlichen und gleichwertigen Mobilitätsform neben dem Auto und dem öffentlichen Verkehr entwickeln.

Die «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» bietet eine umfassende Grundlage für die Entwicklung einer nachhaltigen und attraktiven Mobilität im Kanton Graubünden und trägt damit zu einer hohen Lebens- und Standortqualität bei.



Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037

Vision 2037

Im Jahr 2037 ist der Langsamverkehr ein zentrales Rückgrat der Mobilität im Kanton Graubünden. Die aktive Mobilität ist im Alltag und in der Freizeit selbstverständlich und wird aktiv gefördert, so dass die Hälfte aller Wege im Kanton zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wird.

Ziele



Gleichwertige
Mobilitätsformen



Erhöhung des
Langsamverkehrs-Anteils



Eindeutige Zuständig-
keiten und Prozesse

Handlungsfelder



Netzplanung



Erhöhung der Nachfrage
im Langsamverkehr



Verkehrsmittelüber-
greifende Planung



Prozesse und Organisa-
tion
kantonale Verwaltung



Rechtliche
Grundlagen

In breve

Con la «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» il Cantone desidera promuovere in modo mirato la mobilità attiva. Entro il 2037 il traffico lento dovrà diventare un pilastro centrale della mobilità, nella vita quotidiana e nel tempo libero.

Sempre più persone si recano al lavoro in bicicletta o con la e-bike, percorrono tratti a piedi e trascorrono il tempo libero attivamente facendo escursioni o in sella alla mountain bike. Nel Cantone dei Grigioni il traffico pedonale e ciclistico nel tempo libero sta registrando un sensibile aumento da anni.

I Grigioni sono pionieri in Svizzera, hanno infatti già investito molto in sentieri escursionistici, percorsi ciclistici, piste ciclabili e sentieri di trail running. Rispetto al traffico per il tempo libero, l'offerta per la mobilità attiva nella vita quotidiana registra un certo ritardo: le complesse sfere di competenza e le risorse limitate ostacolano un'efficace promozione della mobilità lenta, in particolare per la quotidianità.

Con la «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» il Governo del Cantone dei Grigioni intende promuovere in modo mirato la mobilità attiva. La visione prevede che il traffico lento nel 2037 costituisca un pilastro centrale della mobilità nel Cantone dei Grigioni e che la metà di tutti i sentie-

ri presenti nel Cantone sia percorribile in questa modalità. Per attuare questa visione, la strategia formula degli obiettivi concreti, che si articolano in cinque campi d'azione:

- Il Cantone assume un ruolo attivo e di coordinamento nella **pianificazione della rete** e fornisce maggiore sostegno ai Comuni.
- Il Cantone si adopera attivamente e in modo mirato per **aumentare la domanda di mobilità lenta** per gli spostamenti quotidiani e del tempo libero.
- Il Cantone amplia la **pianificazione intermodale** e potenzia il collegamento delle diverse offerte di mobilità.
- Il Cantone semplifica i **processi e l'organizzazione** dell'amministrazione cantonale e promuove in modo efficiente il traffico lento.
- Il Cantone integra nelle **basi giuridiche** condizioni quadro nuove e adattate, riguardanti la mobilità lenta.

Ognuno dei cinque campi d'azione include dei compiti per il Cantone e delle raccomandazioni rivolte ai Comuni e alle regioni. Si intende così consolidare ulteriormente la forte posizione di mercato nell'ambito del tempo libero. Al contempo è necessario che la mobilità lenta si sviluppi anche nella vita quotidiana come una forma di spostamento assodata e di pari livello, accanto all'auto e al trasporto pubblico.

La «Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037» offre una base completa per lo sviluppo di una mobilità sostenibile e interessante nel Cantone dei Grigioni, che possa in questo modo contribuire a una qualità della vita e del territorio di livello elevato.



Strategia per la mobilità lenta Grigioni 2037

Visione 2037

Nel 2037 la mobilità lenta rappresenta un pilastro centrale della mobilità nel Cantone dei Grigioni.
La mobilità attiva nella vita quotidiana e nel tempo libero è una pratica comune e viene promossa attivamente, tanto che la metà di tutti gli spostamenti nel Cantone avviene a piedi o in bicicletta.

Obiettivi



Forme di mobilità equivalenti



Aumento della percentuale di mobilità lenta



Competenze e procedure inequivocabili

Campi d'azione



Pianificazione della rete



Aumento della domanda di mobilità lenta



Pianificazione intermodale



Procedure e organizzazione dell'amministrazione cantonale



Basi giuridiche

Curtamain

Cun la «Strategia per il traffic betg motorisà dal Grischun 2037» vul il chantun promover sistematicamain la mobilitad activa. Fin l'onn 2037 duai il traffic betg motorisà sa sviluppar en il mintgadi ed en il temp liber ad ina pitga centrala da la mobilitad.

Adina dapli persunas penduleschan cun il velo u cun il e-bike a la lavur, van a pe u passentan lur temp liber activamain cun viandar u cun ir cun velo da muntogna. En il chantun Grischun s'aumenta il traffic da peduns e da velos durant il temp liber cleramain dapi pli ditg.

Sco pionier en l'entira Svizra ha il Grischun gia investì bler en sendas da viandar, en biketrails, en rutas da velo u en trajects da trailrunning. En cumparegliaziun cun il traffic da temp liber è la purschida per la mobilitad activa en il mintgadi main avanzada: Spezialmain en il traffic quotidian èsi pli difficil da promover en moda efficazia il traffic betg motorisà, quai pervia da cumpetenzas complexas e pervia da resursas restrenschedidas.

Cun la «Strategia per il traffic betg motorisà dal Grischun 2037» vul la Regenza dal chantun Grischun promover sistematicamain la mobilitad activa. Tenor la visiun duai il traffic betg motorisà esser l'onn 2037 ina pitga centrala da la mobilitad en il chantun Grischun e la mesadad da tut las

vias en il chantun vegnir fatgas cun il traffic betg motorisà. Per cuntanscher questa visiun formule-scha la strategia finamiras concretas che vegnan adressadas en tschintg champs d'acziun:

- Il chantun surpiglia ina rolla activa e coordinativa en la **planisaziun da raits** e sostegna pli fitg las vischnancas.
- Il chantun agescha en moda activa ed intenzi-unada **per augmentar la dumonda dal traffic betg motorisà** en il traffic quotidian e da temp liber.
- Il chantun extenda la **planisaziun che cumpiglia plirs medis da transport** e rinforza la collia-zun da las differentas purschidas da mobilitad.
- Il chantun simplifitgescha ils **process e l'organisaziun** da l'administraziun chantunala e fa avanzar en moda efficiente la promozion dal traffic betg motorisà.
- Il chantun franchisescha en las **basas giuridicas** cundiziuns generalas adattadas e novas concerment il traffic betg motorisà.

Mintgin dals tschintg champs d'acziun cuntegna incumbensas per il chantun sco er recumanda-zions a las vischnancas ed a las regiuns. Uschia duai la ferma posiziun sin il martgà en il sectur dal temp liber vegnir extendida anc pli fitg. Il medem mument duai il traffic betg motorisà sa sviluppar er en il mintgadi ad ina furma da mobilitad evidenta ed equivalenta sper l'auto e sper il traffic public.

La «Strategia per il traffic betg motorisà en il Grischun 2037» porscha ina basa cumplessiva per sviluppar ina mobilitad persistenta ed attractiva en il chantun Grischun e gida uschia ad obtegnair in'auta qualitat da viver ed attractivitat dal lieu.



Strategia per il traffic betg motorisà en il Grischun 2037

Visiun 2037

L'onn 2037 è il traffic betg motorisà ina pitga centrala da la mobilitad en il chantun Grischun. La mobilitad activa è evidenta en il mintgadi ed en il temp liber e vegn promovida activamain, uschia che la mesedad da tut las vias en il chantun vegn fatga a pe u cun il velo.

Finamiras



Furmas da mobilitad equivalentas



Augment da la cumpart dal traffic betg motorisà



Cleras cumpetenzas e clers process

Champs d'acziun



Planisaziun da la rait



Augmentaziun da la dumonda en il traffic betg motorisà



Planisaziun che cumpiglia plirs meds da transport



Process ed organisaziun da l'administraziun chantunala



Basas giuridicas

Einleitung

Die Mobilität zu Fuss, mit dem Velo und verschiedene Formen der Mikromobilität gewinnen im Kanton Graubünden zunehmend an Bedeutung – nicht nur in der Freizeit. Auch der Weg zur Arbeit wird immer häufiger mit dem Velo oder E-Bike zurückgelegt. Dass immer mehr Menschen auf die aktive Mobilität setzen und sich mit eigener Muskelkraft oder elektrisch unterstützt fortbewegen, lässt sich messen: An den kantonalen Zählstellen des Langsamverkehrs haben die gemessenen Werte sowohl im Fussverkehr als auch im Veloverkehr zwischen 2019 und 2023 um rund 55 % zugenommen. Laut dem Regierungsprogramm 2025 – 2028 soll der Langsamverkehr neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr zu einer wichtigen und gleichwertigen Mobilitätsform entwickelt werden.

Warum eine «Strategie Langsamverkehr»?

Die «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» legt fest, in welche Richtung sich der Langsamverkehr (LV) in Graubünden bis ins Jahr 2037 entwickeln soll. Sie beachtet die steigenden Nutzungsansprüche der Bevölkerung und koordiniert die Aufgaben der kantonalen Stellen. Damit bietet sie einen zuverlässigen Orientierungsrahmen für die Entwicklung einer nachhaltigen und attraktiven Mobilität im Kanton Graubünden und trägt zu einer hohen Lebens- und Standortqualität bei. Sie ist auf die gesetzlichen Vorgaben des Bundes abgestimmt und berücksichtigt Schnittstellen zu kantonalen Strategien wie der Klima- oder der Tourismusstrategie.

Die «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» definiert Ziele und bezeichnet konkrete Handlungsfelder mit Aufgaben für den Kanton sowie Empfehlungen an Regionen und Gemeinden. Sie stimmt die Aktivitäten zwischen den kantonalen Departementen und Ämtern sowie zwischen Kanton, Regionen, Gemeinden und Dritten ab. So dient sie als übergeordneter Rahmen für verkehrspolitische Entscheidungen bei der kantonalen, regionalen und kommunalen Planung.

Die Ziele der «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» sind mit der Verfassung des Kantons Graubünden, mit dem Regierungsprogramm, dem Strassenbauprogramm, mit dem Gesetz über die Förderung und Finanzierung von Massnahmen zu Klimaschutz und Innovation in Graubünden, mit der Klimastrategie sowie der Tourismusstrategie abgestimmt. Sie zählt

zudem auf das gesetzlich festgelegte Netto-Null-Ziel bis 2050 ein. Zudem trägt sie dazu bei, die Vorgaben des Bundes im Rahmen des Veloweggesetzes sowie des Fuss- und Wanderweggesetzes zu erfüllen.

Sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr können Nutzungs- und Interessenkonflikte zwischen unterschiedlichen Nutzungsgruppen sowie zwischen dem LV und landwirtschaftlichen, landschaftlichen, umweltbezogenen oder wirtschaftlichen Interessen auftreten. Bei Angeboten und Infrastrukturen des Langsamverkehrs müssen Aspekte der Waldwirtschaft, der Jagd, des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes sowie der Schutz von Kulturdenkmälern berücksichtigt werden.

Was ist Langsamverkehr?

Gemäss kantonalem Strassengesetz (Art. 6) gehören zum LV insbesondere der Fussverkehr und das Wandern, das Velofahren sowie die Fortbewegung mit fahrzeugähnlichen Geräten wie z.B. Rollschuhe, Inline-Skates oder Trottinettes – und zwar im Alltag genauso wie in der Freizeit. Der Begriff kann missverständlich sein, weil die Fahrgeschwindigkeit mit einem Velo, E-Bike oder fahrzeugähnlichen Gerät nicht unbedingt langsam sein muss. In dieser Strategie wird LV deshalb nicht anhand bestimmter Verkehrsmittel definiert, sondern anhand der folgenden Kriterien:

- alle Mobilitätsformen der «aktiven Mobilität» – also Mobilitätsformen, für die ein gewisses Mass an Muskelkraft benötigt wird, inkl. elektrischer Unterstützung und

- alle Mobilitätsformen, die auf Strassen und Wegen sowie Trails und Wanderwegen ausübt werden.

Der Fussweg zum Quartierladen oder Fussballplatz, die Trottinettfahrt vom Bahnhof zum Büro sowie die Velofahrt morgens zur Arbeit werden in der «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» gleich behandelt wie der sonntägliche Spaziergang, die Fahrt auf dem Rennvelo nach Feierabend oder der Bike-Ausflug am Wochenende.

Verkehrsdrehscheiben als Umsteigepunkte

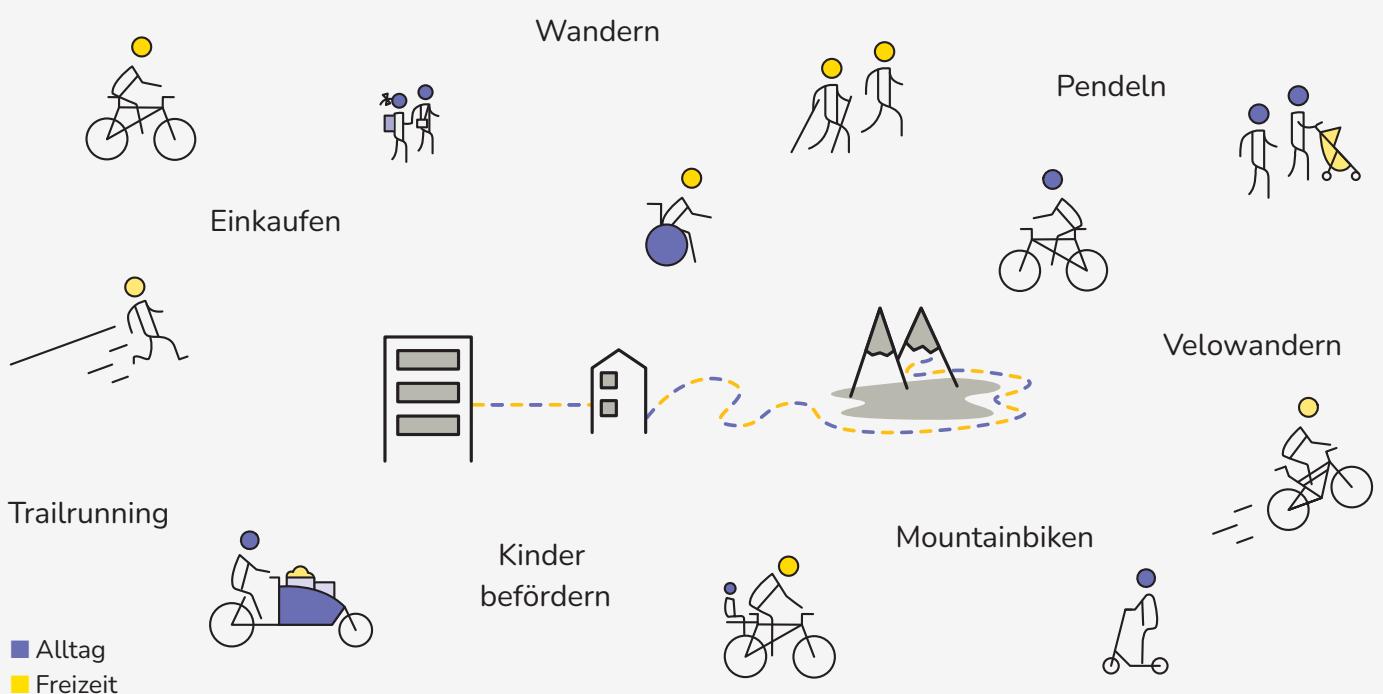
Längere Wege werden häufig mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) oder dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt und mit kürzeren Strecken zu Fuss oder mit dem Velo kombiniert. Die sogenannte Intermodalität ist für die LV-Planung deshalb von zentraler Bedeutung: Verkehrsdrehscheiben sind wichtige Umsteigepunkte, die das Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel ermöglichen. Hier müssen die unterschiedlichen Verkehrsmittel optimal aufeinander abgestimmt und verknüpft werden. An Verkehrsdrehscheiben vorhandene Sharingflotten (z. B. Bike-Sharing) sind wichtige Voraussetzungen, um den LV für Nutzende attraktiver zu machen, da sie die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel erhöhen.

nander abgestimmt und verknüpft werden. An Verkehrsdrehscheiben vorhandene Sharingflotten (z. B. Bike-Sharing) sind wichtige Voraussetzungen, um den LV für Nutzende attraktiver zu machen, da sie die Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel erhöhen.

Alltags- und Freizeitverkehr

Das Bundesgesetz über Veloweges unterscheidet zwischen Alltags- und Freizeitverkehr. Entsprechend müssen die Kantone spezifische Wegnetze für den Alltag und solche für die Freizeit planen. Obwohl die Bedürfnisse der Mobilitätsnutzenden im Alltag andere sind als in der Freizeit, gibt es in der Realität grosse Überschneidungen: Netze und Infrastrukturen lassen sich nicht deutlich voneinander abgrenzen und werden oft für beide Zwecke benutzt. Dies wird bei der Netzplanung oder dem Bau von Infrastrukturen berücksichtigt, um Synergien zu nutzen. Die «Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037» umfasst somit den LV im Alltag sowie auch in der Freizeit.

Synergien zwischen Alltags- und Freizeitnetzen im Fuss- und Veloverkehr



1. Analyse

Der Kanton Graubünden gilt schweizweit als Vorreiter in der Förderung des Langsamverkehr im Freizeitbereich. Im Bereich des Alltagsverkehrs zeigt sich aber Nachholbedarf: Die Velonetzplanung erfolgt wegen komplexen Zuständigkeiten und teilweise eingeschränkten personellen Ressourcen nur schleppend. Im Fussverkehr sind die Gemeinden für die Netzplanung zuständig – kantonale Empfehlungen oder Qualitätsstandards fehlen. Auch die Mitfinanzierung der Infrastrukturen des Langsamverkehrs durch den Kanton ist teilweise komplex geregelt. So bleibt die Alltagsinfrastruktur nur unzureichend ausgebaut, obwohl das Verlagerungspotenzial vom Auto zum Langsamverkehr gross ist.

Modalsplit, aktuelle Situation und Prognose

Velobesitz

Im Kanton Graubünden verfügten im Jahr 2021 rund 70 % aller Haushalte über mindestens ein Velo. Diese Entwicklung ist seit 2010 leicht abnehmend, was sich auch im schweizweiten Vergleich bestätigt. Eine umgekehrte Entwicklung zeigt sich im Besitz von E-Bikes: Dieser hat zwischen 2015 und 2021 deutlich zugenommen. Während im Jahr 2015 erst 8 % aller Haushalte über mindestens ein E-Bike verfügten, besassen im Jahr 2021 schon 26 % der Haushalte mindestens ein E-Bike.¹

Weglänge

Die Distanzen, die mit E-Bikes zurückgelegt wurden, betragen grösstenteils weniger als 3 Kilometer. Nur 17 % der Wege waren länger. Bei den normalen Velos ist der Anteil an längeren Wegen leicht höher: 22 % sind länger als 3 Kilometer. Ein möglicher Grund dafür könnte sein, dass längere Freizeitausfahrten respektive sportliche Aktivitäten mit dem unmotorisierten Velo zurückgelegt werden. Dabei ist allerdings zu erwähnen, dass die Stichprobengrösse mit 50 E-Bike-Wegen sehr klein und damit bedingt aussagekräftig ist.¹

Modalsplit (Anteil am Gesamtverkehr)

An einem durchschnittlichen Werktag fielen im Kanton Graubünden im Jahr 2017 rund 700 000 Wege an. Die Hälfte aller Personenwege wurden dabei mit dem Auto zurückgelegt (51 % MIV). Jeder dritte Weg wurde zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt (37 % LV) und 12 % mit dem ÖV. Der LV-Anteil am Gesamtverkehr liegt im Kanton Graubünden damit unter dem gesamtschweizerischen Wert von 41 %. Zudem zeigt ein näherer Blick auf die Daten, dass die LV-Wege relativ kurz ausfallen.²

Verlagerungspotenzial

Auch im Autoverkehr fallen relativ viele kurze Personenwege an: Fast jede vierte MIV-Fahrt ist kürzer als 2 Kilometer (23 %) und knapp jede zehnte Fahrt sogar kürzer als 1 Kilometer (9 %). Im Kanton Graubünden werden somit mehr kurze Wege mit dem MIV zurückgelegt als im schweizweiten Mittel, wo 19 % der Fahrten unter 2 Kilometer und 7 % der Fahrten unter 1 Kilometer lang sind. Das bedeutet: Aufgrund der Kürze der zurückgelegten Distanzen besteht im Kanton Graubünden ein deutliches Verlagerungspotenzial hin zum LV, sofern dies entsprechend gefördert wird.¹

Prognostizierte Entwicklung Langsamverkehr in Graubünden

- █ MIV
- █ ÖV
- █ Velo
- █ Fuss



¹ Die Zahlen stammen aus dem Bericht «Mobilität in Graubünden» (2023), welcher den Mikrozensus Mobilität 2021 für den Kanton Graubünden ausgewertet hat.

² Die Zahlen stammen aus dem nationalen Personenverkehrsmodell.

Prognose bis 2040

Für den Kanton Graubünden wird bis 2030 keine Bevölkerungszunahme erwartet, und der Verkehr dürfte generell weniger stark wachsen als die Bevölkerung.³ Einerseits nimmt der Anteil der mobilen Arbeitsbevölkerung aufgrund der demografischen Entwicklung ab. Andererseits führt die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung zu weniger Arbeits- und Einkaufsverkehr. Hingegen ist ein Anstieg des Freizeitverkehrs zu erwarten.

Aufgrund dieser Entwicklungen zeigt sich im Kanton Graubünden bis ins Jahr 2050 insgesamt eine Verkehrsabnahme. Im Jahr 2040 werden pro Tag voraussichtlich rund 37 000 Personenwege weniger zurückgelegt als im Jahr 2017. Dies entspricht einer Abnahme von rund 5 %. Da der Bund bei dieser Prognose von verkehrspolitischen Massnahmen ausgeht, wird die Verkehrsabnahme insbesondere im MIV erfolgen. Die Anzahl Wege bei den anderen Verkehrsmitteln stagniert oder nimmt sogar leicht zu. Im prognostizierten Modalsplit zeigt sich bis 2040 deshalb insgesamt eine geringe Veränderung in der Verkehrsmittelwahl. Der LV wird sowohl im Alltag als auch in der Freizeit um rund 3 % zunehmen.



Organisation und Aufgabenteilung

Die heutige Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden wird in der kantonalen Gesetzgebung geregelt. Laut Strassengesetz sind im Kanton Graubünden die Gemeinden für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der LV-Infrastruktur zuständig – und im Grundsatz somit auch für die Finanzierung. Diese Regelung gilt für kantonale genauso wie für kommunale Netze sowie für die Infrastruktur des Alltags- und Freizeitverkehrs.

Das Tiefbauamt als Fachstelle LV sorgt für die Koordination und Kontrolle, die Erstellung und Nachführung von Netzplänen und sichert finanzielle Beiträge zu. Es berät inhaltlich und stellt Planungsgrundlagen bereit. Bestimmte Aufgaben werden auch an Fachorganisationen delegiert oder an private Unternehmen übertragen.

Das neue Veloweggesetz des Bundes nimmt die Kantone allerdings stärker in die Pflicht: Es gibt vor, dass sie bis 2027 bestehende und geplante Velowegnetze in behörderverbindlichen Plänen festhalten und bis 2042 realisieren. Dazu gehören auch Veloparkierungsanlagen und ähnliche Infrastrukturen. Falls ein Kanton die Planung der kommunalen Velowegnetze an die Gemeinden delegiert, wie dies in Graubünden der Fall ist, muss er laut Veloweggesetz trotzdem für die fristgerechte Erfüllung der Aufgaben und die notwendigen Planungsinstrumente auf kommunaler Ebene sorgen. Der Kanton Graubünden bleibt also für die Verwirklichung der geplanten LV-Netze verantwortlich. Seine Handlungsmacht ist allerdings beschränkt. Dies führt zu komplexen Verantwortlichkeiten und insbesondere im Alltagsverkehr zu einer schleppenden Umsetzung.

³ Die Entwicklung stammt aus den Verkehrsperspektiven des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE).

Es wurden vier verschiedene Szenarien berechnet. Die vorliegende Berechnung basiert auf dem Basis-Szenario, an welchem sich auch der Bund orientiert. Es berücksichtigt die Mobilitätsziele des Bundes und geht von verkehrspolitischen Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs und zur Reduzierung von Emissionen aus.

Netzplanung Velo

Im Veloverkehr gibt es ein kantonales Alltags- und Freizeitnetz. Der Kanton legt beide Netze seit 2019 im Sachplan Velo fest und definiert darin auch die Schwachstellen. Die Velonetze des Sachplans sind eine verbindliche Vorgabe für kantonale Aufgaben und für regionale Richtplanungen. Ferner sind sie eine wichtige Grundlage für die kommunalen Nutzungsplanungen. Die parzellenscharfe Festlegung findet in der Praxis auf Gemeindeebene im Generellen Erschliessungsplan (GEP) statt (siehe «Festsetzung und Bewilligungsprozess»).

Aus diesem Grund beauftragte der Grosse Rat den Kanton 2021, bei der Planung, und im Auftrag der Gemeinden auch bei der Projektierung und beim Bau des kantonalen Velonetzes für den Alltag die Federführung zu übernehmen (Auftrag Cahenzli-Philipp «Velonetz Alltagsverkehr als Kantonsaufgabe»). Die Finanzierung verbleibt bei den Gemeinden, allerdings wurden die kantonalen Beitragssätze erhöht (siehe «Finanzierung»).

Netzplanung Fusswege

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) verpflichtet die Kantone zur Planung von Fuss- und Wanderwegnetzen. Zudem gibt das kantonale Strassengesetz vor, dass die Regierung alle LV-Wegnetze in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Regionen festlegt.

Im Fussverkehr gibt es mit dem Wanderwegnetz bisher nur ein kantonales Freizeitnetz. Dieses legt der Kanton mit dem kantonalen Richtplan fest. Obwohl das Wanderwegnetz laut Strassenverordnung in einem Sachplan festgehalten werden müsste, gibt es für den Fussverkehr keinen Sachplan. Es gibt aber ein kantonales Wanderwegnetzinventar, für welches Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten geregelt sind.

Das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet, welches für den Alltagsverkehr relevant ist, wird durch die Gemeinden im Rahmen der Nutzungsplanung festgelegt. So verfügt im Kanton Graubünden ein Grossteil der Gemeinden über einen Fusswegnetzplan, der regelmässig überprüft wird. Allerdings sind die kommunalen Fusswegnetzpläne für den Kanton nicht verbindlich. Zudem gibt es keine kantonalen Empfehlungen, wie diese Pläne zu erstellen sind. Der Bund befindet deshalb die Anforderungen, welche der Kanton an die Qualität der kommunalen Fusswegnetzpläne stellt, als zu gering.⁴

⁴ Fussverkehr Schweiz hat 2024 im Auftrag des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) den Stand des Vollzugs des FWG und der Fusswegnetzplanung in den Kantonen systematisch geprüft und den Umsetzungsstand dokumentiert.

Festsetzung und Bewilligungsprozess

Für die Gemeinden ist die Umsetzung der kantonalen LV-Netze auf kommunaler Ebene herausfordernd. Teilweise fehlen auf Gemeindeebene die nötigen Instrumente, da die Erarbeitung von kommunalen Richtplänen, Gesamtverkehrskonzepten und verwandten Planungsinstrumenten im Kanton Graubünden freiwillig ist. Zudem sind die übergeordneten LV-Netze teilweise räumlich nicht konkret festgelegt. Für die Gemeinden ist es anspruchsvoll, die übergeordneten LV-Netze und ihre kommunalen Ergänzungsnetze in den GEP zu übernehmen, da dieser grundeigentümerverbindlich ist und eine Anpassung Widerstände hervorrufen kann. Dennoch liegt es schliesslich an den Gemeinden, die LV-Verbindungen im Einzelfall durchzusetzen.

Die Bewilligungsprozesse der LV-Infrastrukturen sind durch unterschiedliche Verfahren geregelt: Werden auf Kantonsstrassen LV-Infrastrukturen gebaut, müssen diese durch das Auflageverfahren genehmigt werden (Art. 19 StrG). Projekte auf Gemeindeebene werden in der Regel im Baubewilligungsverfahren genehmigt, wobei sich die Verfahren je nach Lage innerhalb oder ausserhalb von Bauzonen unterscheiden. Kantonale LV-Pro-

jekte können aber entweder durch den Kanton auf Gemeindegebiet oder durch die Gemeinden selbst geplant und realisiert werden. Dies kann zu Uneindeutigkeiten und Herausforderungen in Bezug auf die Verfahrensart im Bewilligungsprozess führen.

Finanzierung und Förderinstrumente

Der Kanton fördert bauliche Vorhaben der Veloinfrastruktur des Alltags- und Freizeitnetzes sowie Wanderwege mit Kantonsbeiträgen. Mit dem überwiesenen Auftrag Cahenzli-Philipp und der Teilrevision der Strassenverordnung wurden die Beitragssätze erhöht (siehe Kasten «Kantonale Beitragssätze gemäss Strassengesetzgebung»).

Obwohl der Kanton den Ausbau der LV-Infrastruktur somit finanziell fördert, bestehen bei der heutigen Aufgabenteilung und Finanzierung Fehlanreize, die sich negativ auf die LV-Entwicklung auswirken: So werden Velostreifen auf Kantonsstrassen vollständig durch den Kanton finanziert, während abgetrennte Velowege entlang von Kantonsstrassen nur teilweise finanziert werden. Im Fussverkehr liegt die Verantwortlichkeit und Finanzierung von Fussverkehrsinfrastrukturen des Alltags grundsätzlich bei den Gemeinden.

Kantonale Beitragssätze gemäss Strassengesetzgebung

	Alltagsverkehr	Freizeitverkehr
Veloverkehr	80 % Grundnetz 50 % Ergänzungsnetz	60 % Grundnetz 30 % Ergänzungsnetz, resp. 60 % sofern die Anlage der Entflechtung dient
Fussverkehr	keine kantonalen Beiträge	30 % Wanderwege von kantonalem Interesse, resp. 60 % Wanderwege von kantonalem Interesse, die der Entflechtung dienen, oder Wanderwege von überwiegendem kantonalem Interesse

Insbesondere im Freizeitverkehr ist eine Vielzahl von Ämtern und Fachorganisationen in die Finanzierung der LV-Infrastruktur involviert: Das Amt für Wirtschaft und Tourismus (AWT) entrichtet Förderbeiträge zur Wirtschaftsentwicklung oder gewährt Projektbeiträge im Rahmen der Neuen Regionalpolitik (NRP) des Bundes. Das Amt für Volksschule und Sport (AVS) spricht Beiträge an Sport-Infrastrukturen, und das Amt für Energie und Verkehr (AEV) unterstützt teilweise den Bau und Unterhalt spezifischer LV-Infrastrukturen und -Angebote.

Im Alltagsverkehr sind die Agglomerationen ein wichtiger Treiber für die Umsetzung und Finanzierung von LV-Infrastrukturen: Die Agglomeration Chur hat in den vergangenen 15 Jahren verschiedene Agloprogramme erarbeitet. Die darin enthaltenen LV-Massnahmen werden vom Bund zu 30–40 % mitfinanziert. Die Agglomeration Davos hat im März 2025 erstmals ein Agglomerationsprogramm eingereicht und beantragt ebenfalls zahlreiche LV-Infrastrukturen zur Mitfinanzierung. Sie dürfte ab 2028 von relevanten Finanzbeiträgen an deren Umsetzung profitieren. Neben Chur und Davos wäre auch das Oberengadin und die Bündner Gemeinde San Vittore in der Agglomeration Bellinzona berechtigt, beim Bund Finanzierungsanträge im Rahmen eines Agglomerationsprogramms zu stellen.

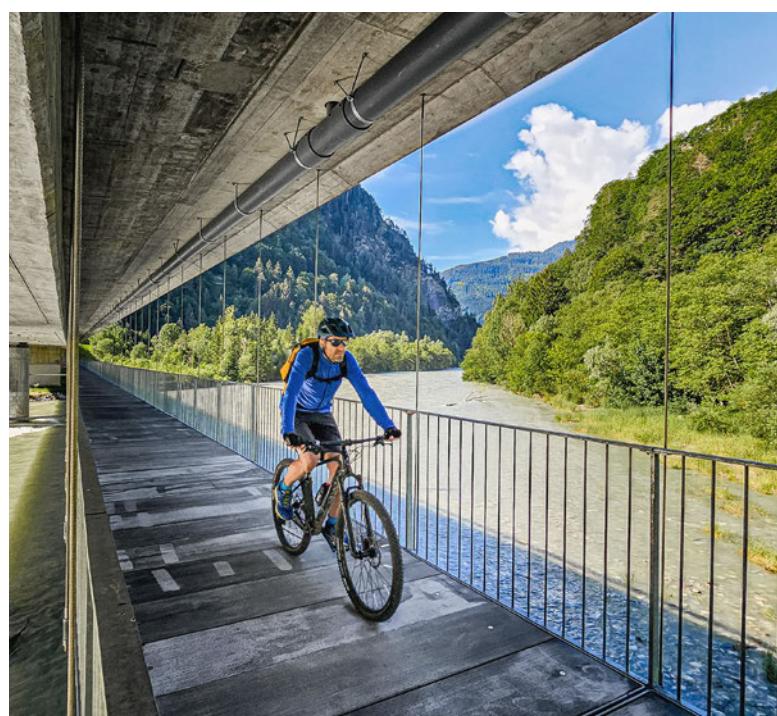
Zuständigkeit des Tiefbauamts und weiterer involvierter Ämter

Im Kanton Graubünden sind es die Gemeinden, welche die LV-Anlagen projektieren, bauen und unterhalten. Das kantonale Tiefbauamt (TBA) koordiniert als Fachstelle LV die Planung, den Bau und die Signalisation. Bei Anlagen entlang von Kantonsstrassen, die deren Entlastung dienen, kann der Kanton selber Bauherr sein. Zudem können die Gemeinden den Kanton zur Projektierung und zum Bau von LV-Anlagen ermächtigen. Innerhalb des TBA ist die Abteilung LV für die Koordination von LV-Anlagen zuständig. Dazu gehören hauptsächlich das Bündner Wanderwegnetz und die kantonalen Alltags- und Freizeitnetze für den Veloverkehr. Weitere Abteilungen des TBA erbringen ebenfalls Leistungen für den LV. Bestimmte Aufgaben werden auch extern delegiert.

Darüber hinaus haben weitere Departemente und Ämter mit dem LV zu tun: Bezugspunkte zum AEV gibt es insbesondere bei der Inter- und Multimodalität. Das Amt für Raumentwicklung (ARE) ist bei raumplanerischen Aspekten involviert. Das AVS, das AWT und das Gesundheitsamt (GA) sind in unterschiedlicher Art in die Förderung des LV involviert und unterstützen beispielsweise Projekte mit Förderbeiträgen. Die Kantonspolizei (KAPO) ist für die Verkehrssicherheit zuständig.

Nutzungs- und Interessenkonflikte

Die zunehmende Verbreitung und Förderung des Langsamverkehrs können zu verschiedenen Interessenkonflikten führen. Die Infrastrukturen werden von verschiedenen Nutzungsgruppen in unterschiedlicher Weise beansprucht, wodurch soziale Konflikte entstehen können. Weiter können sie in sensiblen Gebieten zu liegen kommen und so zu ökologischen Konflikten mit Natur- und Umweltinteressen, Wildtieren, Fauna oder dem Landschaftsbild führen. Wirtschaftliche Konflikte entstehen, wenn die Wald-, Alp- oder Jagdwirtschaft durch den zunehmenden Langsamverkehr erschwert wird. Bei der Planung und Projektierung der Infrastrukturen sowie Regeln für deren Betrieb ist deshalb eine sorgfältige Interessenabwägung notwendig.



Stärken im Freizeitbereich

Der Fuss- und Veloverkehr für Freizeitzwecke wird im Kanton Graubünden schon lange aktiv gefördert. Der Kanton kann als nationaler Vorreiter im Bereich der Förderung der aktiven Mobilität im Freizeitbereich betrachtet werden. So hat er jahrelang umfassend in Wanderwege und Biketrails sowie in Veloverbindungen investiert.

Mit «graubünden MOBIL» hat sich der Kanton bereits 2008 für eine längerfristige Strategie zur Förderung der aktiven Mobilität in Freizeit und Tourismus ausgesprochen. 2010 bis 2023 wurden koordiniert und destinationsübergreifend Angebote entwickelt. Dazu gehören die zahlreichen Teilprojekte «graubünden Bike», «graubünden Hike», «graubünden E-MTB», «graubünden Trailrun» und «Fairtrail Graubünden».

Diese Projekte wurden verschiedentlich ausgezeichnet und haben zum Ziel, Graubünden zu einer der vielfältigsten und umfassendsten mit ÖV und Bergbahnen erschlossenen Bikeregion zu entwickeln. Sie positionieren die Bikeregion Graubünden als führende Anbieterin von touristischen Mountainbikeprodukten, nutzen die Potenziale von E-MTB und Trailrunning, gestalten und vermarkten das Wanderangebot zeitgemäß und minimieren das Konfliktpotenzial zwischen Bikenden und Wandernden.

Die Projekte finanzieren sich unter anderem aus Mitteln der NRP des Bundes und sind äusserst erfolgreich. Insgesamt wurden zahlreiche Massnahmen entwickelt und umgesetzt. Diese starke Marktposition soll dank Nachfolgeprojekten wie beispielsweise «Fairtrail Graubünden 2024 – 2027» oder mit dem Förderprogramm «GRdigital» weiter ausgebaut werden.

Eine besondere Bedeutung hat das Projekt «Digitalisierung im LV». Ziel des Projekts ist es, die neuen technologischen Möglichkeiten für den LV optimal einzusetzen. Dabei sollen möglichst viele Stakeholder einbezogen und vernetzt werden. Durch die Sammlung und Bereitstellung von LV-Daten soll zudem eine wichtige Basis geschaffen werden, um innovative Ideen und Vorhaben im LV zu entwickeln und umzusetzen.



2. Stärken und Herausforderungen

Langsamverkehr-Infrastrukturen benötigen Fläche, die in Konkurrenz zu anderen Raumnutzungen und Lebensraumansprüchen steht. Bei der Erstellung separater Infrastrukturen des Langsamverkehrs müssen daher die verschiedenen Ansprüche sorgfältig abgewogen werden. Neben dieser Herausforderung erschweren komplexe Zuständigkeiten bei den Behörden und finanzielle Fehlanreize die wirksame Förderung des Langsamverkehrs. Eine wichtige Chance besteht in der strategischen Gesamtverkehrsplanung: Diese würde ermöglichen, dass die verschiedenen Mobilitätsformen gleichwertig behandelt und bedarfsgerecht aufeinander abgestimmt werden.

Stärke und Herausforderung 1

Netz, Infrastruktur, Betrieb



Langsamverkehr im Alltag

Mit dem **Sachplan Velo** liegt eine wertvolle Grundlage für die Netzplanung und die Finanzierung der Infrastruktur vor. Einzelne umgesetzte **Leuchtturmprojekte** sind vorhanden (Stampaweg Chur, Veloweg unteres Misox, Rad- und Fussgängerbrücke Plessur / Italienische Brücke). Politik und Behörden haben die **Bedeutung des LV** erkannt.

Die Veloinfrastruktur ist ungenügend auf die **Bedürfnisse aller Nutzenden** ausgelegt und es gibt Defizite in der **Verkehrssicherheit**. Die **Strassenräume** sind priorität auf den Autoverkehr ausgerichtet und nur bedingt LV-freundlich. Insbesondere entlang von **Hauptstrassen** fehlt es an sicherer Veloinfrastruktur. Es werden keine einheitlichen, kantonalen **Standards** umgesetzt. Eine adäquate **Signalisation und Markierung** für den Alltagsveloverkehr ist nur teilweise vorhanden. Eine erfolgreiche LV-Förderung bedingt **durchgehende Verbindungen** mit einer Infrastruktur, die **kurze Reisezeiten** fördert. Der LV im Alltag muss für alle Zielgruppen **zugänglich und nutzbar** sein. Bei der Netzplanung muss noch verstärkt Rücksicht auf die übrigen raumwirksamen Interessen und auf Ansprüche aus Natur-, Umwelt- und Gewässerschutz genommen werden. Dies gilt sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitverkehr.

Langsamverkehr in der Freizeit

Die LV-Netze im Freizeitbereich sind ebenfalls im Sachplan Velo festgehalten. Die **Infrastruktur ist hochwertig** und gut unterhalten. Die **Signalisation** ist weitgehend einheitlich und attraktiv. Die Kommunikation rund um die Nutzung spricht die Koexistenz von Bikenden und Wandernden sowie die Belange von Natur und Umweltwirkungsvoll an. Vorhandene Konflikte zwischen dem LV und der Landwirtschaft oder der Natur werden aktiv adressiert, und nach Lösungen wird gesucht.

Im Veloverkehr gibt es auch im Freizeitbereich **Netzlücken** und **Sicherheitsdefizite** (z. B. auf Alpenpässe). Insbesondere beim Mountainbike bestehen auch Diskrepanzen zwischen dem geplanten Netz und den tatsächlich gefahrenen Strecken. Weiter sind Nutzungskonflikte, beispielsweise mit der Land- und Alpwirtschaft oder der Flora und Fauna, nicht überall zu vermeiden. Handlungsbedarf besteht auch in der Abstimmung der LV-Netze über **Kantons- und Landesgrenzen** hinaus. Die Freizeit-Signalisation ist Aufgabe der Gemeinden, weshalb die Qualität unterschiedlich ist. Die **Qualitätssicherung** und der Unterhalt des Wegnetzes werden von den Gemeinden sehr unterschiedlich gelebt.

Stärke und Herausforderung 2

Mobilitätsangebote und Intermodalität



Langsamverkehr im Alltag

Eine **Verknüpfung der Verkehrsmittel** und multimodale Angebote sind vorhanden – allerdings nur begrenzt. Punktuell sind **Bike-Sharing-Angebote** oder Cargo-velo-Sharing-Angebote vorhanden und könnten ausgebaut werden.

Die Verkehrsmittel und **multimodale Angebote** sind unzureichend verknüpft. An **Verkehrsdrehscheiben** ist der Zugang zum ÖV für den Fussverkehr und den Velo-verkehr nicht immer zufriedenstellend. Zudem fehlt es an **Informationen** für Zufussgehende oder an attraktiven Veloabstellanlagen. Multimodale Umsteigeknoten müssen gefördert und finanziert werden. Zudem müssen Mobilitätsangebote unterschiedlicher Anbieter koordiniert werden, um die Entwicklung eines funktionierenden **Gesamtverkehrssystems** zu ermöglichen. Das **Sharing-Angebot** ist erst sehr lokal auf einzelne Gemeinden im Agglomerationsperimeter Chur ausgerichtet, so dass die letzte Meile meist nicht abgedeckt ist.

Langsamverkehr in der Freizeit

Die Wegnetze im Freizeitbereich werden intensiv genutzt. Zahlreiche Projekte im Bereich Wandern, Biken und Trailrun sind **grosse Erfolge** (z. B. graubünden Bike, Fairtrail Graubünden, graubünden Trailrun). Weitere Projekte sind in Entwicklung. Die Angebote sind gut kommuniziert und werden **erfolgreich vermarktet**. Zur Förderung der **Intermodalität** gibt es einzelne Angebote.

Die **Intermodalität** wird erst punktuell gefördert und die Mobilitätsangebote sind primär auf das Mountainbiken ausgerichtet. Für die Transportunternehmungen stellt der zunehmende **Transport von Velos und E-Bikes** eine grosse Herausforderung dar. Teils reichen die Kapazitäten nicht aus oder der eigenständige **Verlad** ist nicht immer möglich, was die Fahrplanstabilität beeinträchtigt. Die technologischen Entwicklungen (z. B. E-Mountainbike) und die zunehmende Mobilität im Alter führen zu einer **intensiveren Nutzung der Wegnetze** sowie zu **neuen Bedürfnissen** im Freizeitbereich, was die Freizeitnetze teils überlastet. Zudem wird die Störungsproblematik in der Natur weiter verschärft.

Stärke und Herausforderung 3

Anreize und Sensibilisierung



Langsamverkehr im Alltag

Der **politische Wille** zur LV-Förderung ist klar kommuniziert: Das Regierungsprogramm 2025 – 2028 hält explizit fest, dass sich der LV gegenüber dem MIV und dem ÖV im Alltag zu einer gleichberechtigten Mobilitätsart entwickeln soll. Dies wider spiegelt sich auch in der kantonalen **Mitfinanzierung der Veloinfrastruktur**.

Die Strasseninfrastruktur wird weiterhin **vom MIV dominiert** – von der Planung, Projektierung, Umsetzung, Signalisation, bis zum Betrieb und zum Unterhalt. Der **politische Wille** bei der Umsetzung konkreter Massnahmen ist nicht immer deutlich erkennbar. Die grossen **Potenziale** des LV kommen in der Realität so unzureichend zum Ausdruck. Die Bevölkerung betrachtet den LV nur bedingt als vollwertiges Transportmittel – was auch auf die historisch gewachsene Ausrichtung der Infrastrukturentwicklung und die Fokussierung auf den motorisierten Strassenverkehr zurückzuführen sein dürfte. Die **Gewohnheit**, sich im Alltag zu Fuss oder mit dem Velo fortzubewegen, ist zu stärken. Zudem sind **Anreize** zu schaffen, die im Alltag zur LV-Nutzung motivieren.

Langsamverkehr in der Freizeit

Die Freizeitangebote sind gut vernetzt, und die **Informationen** werden überregional bereitgestellt (z. B. Apps, Wanderkarten, SchweizMobil etc.). So werden **Anreize** für die LV-Nutzung geschaffen und die Bevölkerung für **LV-Freizeitangebote** sensibilisiert.

Generell liegt der Fokus im Freizeitbereich stark auf dem **Mountainbiken** und dem **Wandern**. Anreize zur **Nutzung multimodaler Angebote** werden nur beschränkt geschaffen, obwohl dadurch **Potenziale** für unterschiedliche LV-Arten genutzt werden könnten.

Stärke und Herausforderung 4

Organisation und Prozesse



Langsamverkehr im Alltag

Mit der **Fachstelle LV** gibt es eine zuständige Organisationseinheit für den LV im Alltag. Sie führt **Fachtagungen** durch und fördert die **schweizweite Vernetzung**. Die LV-Netze für den Alltag und die Freizeit überlappen sich oft, und die Infrastrukturen werden häufig für beide Zwecke genutzt. Diese **Verschmelzung** wird in diversen Projekten als Chance genutzt.

Bisher fehlt eine strategische **Gesamtverkehrsplanung**. Der gesamtverkehrliche Blick ist notwendig, um die Mobilitätsformen gleichwertig zu behandeln und bedarfsgerecht aufeinander abzustimmen. Die **Verschmelzung** des Freizeit- und Alltagsnetzes kann sich ungünstig auswirken, da die **Anforderungen** an die Infrastrukturen unterschiedlich sind. Zudem führt dies betreffend Zuständigkeit und Finanzierung zu **Unklarheiten**. Das geltende Gesetz verursacht **komplexe Zuständigkeiten**: Im LV reden verschiedene Dienststellen des Kantons, die Gemeinden sowie zahlreiche weitere Akteure mit. Die aktuellen Rollen der Gemeinden und des Kantons müssen kritisch hinterfragt werden. Aktuell sind in erster Linie die Gemeinden für die Umsetzung im LV verantwortlich. Der Kanton agiert vor allem unterstützend. Der Bund hat in Bezug auf den Fussverkehr kritisiert, dass die Fachstelle LV wenig personelle Ressourcen hat und keine Koordinationsaufgabe im Bereich Fussverkehr wahrnimmt. Er verlangt eine Vervollständigung der Fusswegnetzpläne sowie eine Erhöhung der Anforderungen an die Qualität der Fusswegnetzplanung. Er empfiehlt den Ausbau der Fachstelle LV für den Bereich Fussverkehr.

Langsamverkehr in der Freizeit

Die **Stakeholder** im Bereich Freizeitverkehr sind gut vernetzt. Zahlreiche auch private Akteure engagieren sich stark für diesen Bereich.

Trotz der guten Zusammenarbeit ist die **Koordination** zwischen den vielen verschiedenen Akteuren herausfordernd, da besonders im Bereich Freizeitverkehr zahlreiche Ämter und Fachorganisationen in die LV-Förderung involviert sind. Auch der **Wissenstransfer** von der kantonalen Verwaltung zur operativen Ebene in den Regionen und Gemeinden funktioniert nicht immer reibungslos. Immer mehr **Auflagen und Regulatorien aus unterschiedlichsten Interessensbereichen** erschweren zudem die Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten.



3. Vision und Ziele

Im Jahr 2037 ist der Kanton Graubünden über die Kantonsgrenzen hinaus bekannt für seine attraktiven Angebote im Langsamverkehr. Die bestehende Vorreiterrolle in der Freizeit und im Tourismus wird als Chance für eine attraktive Weiterentwicklung genutzt: Die aktive Mobilität im Alltag und in der Freizeit ist selbstverständlich und wird aktiv gefördert. Das vorhandene Angebot und die langsamverkehrsfreundlich gestalteten und sichereren Verkehrsinfrastrukturen laden die Bevölkerung, Beschäftigte und Besuchende unabhängig von Alter, Fähigkeiten, körperlicher Verfassung oder allfälligen Einschränkungen zur aktiven Mobilität ein. Die Infrastrukturen für den Veloverkehr werden dabei nach dem Prinzip «von 8 bis 80 Jahren» geplant, diejenigen für den Fussverkehr für alle Altersgruppen. Dies trägt wesentlich zur hohen Lebens- und Standortqualität des Kantons Graubünden bei.

Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037

Vision 2037

Im Jahr 2037 ist der Langsamverkehr ein zentrales Rückgrat der Mobilität im Kanton Graubünden.

Die aktive Mobilität ist im Alltag und in der Freizeit selbstverständlich und wird aktiv gefördert, so dass die Hälfte aller Wege im Kanton zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt wird.

Ziele



Gleichwertige Mobilitätsformen

Im Kanton Graubünden ist der Langsamverkehr eine gleichwertige und gleichberechtigte Mobilitätsform neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr.



Erhöhung des Langsamverkehr-Anteils

Im Kanton Graubünden hat sich der Langsamverkehrsanteil infolge gezielter Förderung deutlich erhöht.



Eindeutige Zuständigkeiten und Prozesse

Im Kanton Graubünden sind die Zuständigkeiten und Prozesse betreffend Langsamverkehr eindeutig geregelt und koordiniert.

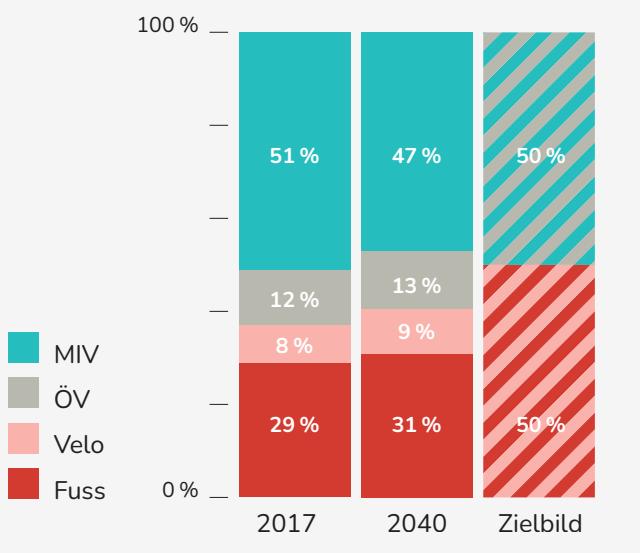
Zielbild und räumliche Verteilung

Im Jahr 2037 soll die Hälfte aller Wege im Alltag und in der Freizeit mit dem LV zurückgelegt werden. Um das Ziel 2 der Strategie Langsamverkehr zu erreichen, muss der LV-Anteil am Gesamtverkehr gegenüber 2017 also um 13 % auf 50 % zunehmen. Das ist eine deutlich stärkere Zunahme als der vom Bund prognostizierte Anstieg von 3 % (siehe Abschnitt «Prognose bis 2040» in Kapitel 1).

Da der Bund bei seiner Prognose bereits von gewissen verkehrspolitischen Massnahmen ausgeht, sind verstärkte Anstrengungen nötig, um dieses Ziel zu erreichen. Der LV-Anteil muss dazu aber nicht überall gleich stark wachsen: Im Alltagsverkehr soll das grösste LV-Wachstum im urbanen Raum stattfinden – hier ist das Verlagerungspotenzial besonders gross. Auch im suburbanen und ländlichen Raum soll der LV-Anteil im Alltag aber moderat zunehmen.

Im Freizeitverkehr sollen die touristischen Gebiete überproportional zur erhöhten LV-Nutzung beitragen. Da diese jedoch überall zu finden sind, betrifft dies den urbanen, suburbanen und ländlichen Raum gleichermaßen.

Entwicklung Langsamverkehr in Graubünden



Ziel 1

Gleichwertige Mobilitätsformen

Im Kanton Graubünden ist der Langsamverkehr eine gleichwertige und gleichberechtigte Mobilitätsform neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr.

So wird Ziel 1 erreicht:

- **Veloinfrastruktur für Alltag ausbauen:** Die Veloinfrastrukturen des Alltagsnetzes werden nach dem Prinzip «von 8 bis 80 Jahren» bedürfnisgerecht ausgebaut, einheitlich markiert und auf relevanten Verbindungen signalisiert.
- **Ausbau des Fusswegnetzes für Alltag unterstützen:** Der Kanton unterstützt die Gemeinden beim Ausbau des Alltags-Fusswegnetzes für alle Altersgruppen im Siedlungsgebiet.
- **Freizeitnetze weiter fördern:** Infrastrukturen für die aktive Mobilität in der Freizeit werden weiter gefördert.
- **Strassenräume siedlungsorientiert gestalten:** Strassenräume im Siedlungsgebiet werden verkehrsberuhigt, sicher und LV-freundlich gestaltet. Dabei werden die zentralen Qualitätsanforderungen für LV-Netze und -Infrastrukturen erfüllt.
- **Schnittstellen abstimmen:** Die Netze und Infrastrukturen der verschiedenen Verkehrsmittel werden optimal und nahtlos aufeinander abgestimmt. Dabei werden die Schnittstellen zwischen ÖV, MIV und LV bedarfsgerecht und attraktiv gestaltet.
- **Konflikte reduzieren:** Konflikte zwischen unterschiedlichen Mobilitätsformen, innerhalb des LV sowie zwischen LV-Nutzenden und der Natur werden nach Möglichkeit reduziert.

**Ziel 2**

Erhöhung des Langsamverkehr-Anteils

Im Kanton Graubünden hat sich der Langsamverkehrsanteil infolge gezielter Förderung deutlich erhöht.

So wird Ziel 2 erreicht:

- **Zum Umsteigen motivieren:** Bevölkerung, Pendelnde, Besuchende und Personen mit einem Zweitwohnsitz in Graubünden werden durch Anreize zum Umsteigen auf den LV motiviert und gezielt auf ihr Mobilitätsverhalten sensibilisiert.
- **Multimodalität fördern:** Verkehrsmittel sollen effizient kombiniert werden. Dazu werden multimodale Angebote weiterentwickelt und ausgebaut.
- **Verleihangebote unterstützen:** Verleihangebote zur Förderung der aktiven Mobilität werden bedarfsgerecht unterstützt.
- **Innovationen fördern:** Zukunftsweisende Trends und Innovationen werden gefördert, sofern sie zu einer CO₂-armen und flächeneffizienten Mobilität beitragen.

**Ziel 3**

Eindeutige Zuständigkeiten und Prozesse

Im Kanton Graubünden sind die Zuständigkeiten und Prozesse betreffend Langsamverkehr eindeutig geregelt und koordiniert.

So wird Ziel 3 erreicht:

- **Prozesse vereinfachen:** Die Prozesse betreffend Planung, Projektierung, Realisierung, Unterhalt und Finanzierung der kantonalen LV-Infrastruktur werden möglichst einfach gehalten.
- **Zuständigkeiten regeln:** Zuständigkeiten sind eindeutig geregelt sowie nach innen und aussen transparent.
- **Zusammenarbeit koordinieren:** Die erfolgreiche Zusammenarbeit mit Dritten wird koordiniert und weiterhin gefördert.
- **Rechtsgrundlagen prüfen:** Die kantonalen Rechtsgrundlagen betreffend LV werden überprüft.

4. Handlungsfelder

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037 wurden fünf thematische Handlungsfelder identifiziert. Diese stellen Kernaspekte dar, welche der Kanton angehen will, um die Ziele der Strategie zu erreichen. Jedes der fünf Handlungsfelder beinhaltet Aufgaben für den Kanton sowie Empfehlungen an Gemeinden und Regionen. In ihrer Gesamtheit ermöglichen die Aufgaben und Empfehlungen eine optimierte und effiziente Planung der Netze im Langsamverkehr, die Realisierung der dafür notwendigen Netze des Langsamverkehrs sowie deren Betrieb und Unterhalt.

Fünf Handlungsfelder im Überblick

Aufgaben für Kanton und Empfehlungen an Gemeinden und Regionen



Netzplanung

Der Kanton übernimmt eine aktive und koordinative Rolle in der Netzplanung und unterstützt die Gemeinden stärker.



Erhöhung der Nachfrage im Langsamverkehr

Der Kanton wirkt aktiv und zielgerichtet auf eine Erhöhung der Nachfrage im Langsamverkehr im Alltags- und Freizeitverkehr hin.



Verkehrsmittelübergreifende Planung

Der Kanton baut die verkehrsmittelübergreifende Planung aus und stärkt die Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote.



Prozesse und Organisation kantonale Verwaltung

Der Kanton vereinfacht die Prozesse und die Organisation der kantonalen Verwaltung und treibt die Förderung des Langsamverkehrs effizient voran.



Rechtliche Grundlagen

Der Kanton verankert angepasste und neue Rahmenbedingungen betreffend Langsamverkehr in den rechtlichen Grundlagen.

Handlungsfeld 1

Netzplanung

Der Kanton ist gesetzlich dazu verpflichtet, Velowegnetze für den Alltag- und Freizeitverkehr sowie die Fuss- und Wanderwege festzulegen und zu realisieren. Die Gemeinden sind für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt der Infrastrukturen des Langsamverkehrs zuständig. Die Umsetzung der kantonalen Netze für den Langsamverkehr ist für Gemeinden herausfordernd. Der Kanton soll sie deshalb verstärkt dabei unterstützen und eine aktive und koordinative Rolle in der Netzplanung einnehmen.



Aufgaben des Kantons

- **Prüfung Netzklassierung und partielle Gleichstellung Alltags- und Freizeitnetze**

Der Kanton analysiert und überarbeitet die Klassierung der LV-Netze. Er prüft zudem, wo Netze für den Alltag und für die Freizeit im Sinne eines ressourcenschonenden und effizienten Mitteleinsatzes zusammengelegt werden können. Dabei sind die unterschiedlichen Bedürfnisse und allfällige Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzungsgruppen zu berücksichtigen.

- **Erstellung von Konzepten für Fuss- und Veloverkehr**

Zusammen mit Gemeinden und Regionen erarbeitet der Kanton regionale und / oder kommunale Konzepte für den Fuss- und Veloverkehr, die sich an den nationalen Vorgaben orientieren. Wo sinnvoll, sollen die LV-Netze Alltag und Freizeit gleichgestellt werden. Dabei werden zentrale Themen wie Schwachstellenanalysen, Schulwegsicherheit, Veloabstellanlagen, Signalisation sowie nicht-infrastrukturelle Aspekte wie die Lenkung des Mobilitätsverhaltens oder potenzielle Nutzungs-konflikte – etwa mit dem Natur- und Landschaftsschutz – vertieft behandelt und praxisnahe Lösungen für alle Verwaltungsebenen erarbeitet.

- **Bereinigung der Doppelinstrumentalisierung**

Regionale Richtpläne / Sachplan Velo / GEP: Der Kanton überprüft die Planungsinstrumente zur Festsetzung der LV-Netze, bereinigt die Doppelinstrumentalisierung und reduziert Schnittstellen-probleme. Dabei klärt er auch ab, ob der Sachplan Velo vom Finanzierungsinstrument zum Planungsinstrument erweitert werden soll.

- **Festsetzung der Netze und Abstimmung der Planungsinstrumente**

Der Kanton setzt alle LV-Netze behördlich fest und überprüft sie regelmässig. Er sorgt dafür, dass Fuss- resp. Wanderwege sowie Veloverbindungen von kantonaler Bedeutung in den entsprechenden Planungsinstrumenten auf allen Ebenen übernommen werden.

Empfehlungen an Gemeinden und Regionen

- **Übernahme der Netze in untergeordnete Planungsinstrumente**

Gemeinden übernehmen die kantonalen LV-Netze in ihre GEP, ergänzen die übergeordneten Netze durch kommunale Fuss- und Velonetze und setzen sie in einem geeigneten kommunalen Planungsinstrument fest. So werden Schnittstellen zwischen Netzen optimal geplant, Netzlücken geschlossen und Schwachstellen behoben.

- **Umsetzung von SchweizMobil-Routen**

Die Regionen und Gemeinden setzen die aktualisierten Veloland-Routen von SchweizMobil, soweit dies mit anderen öffentlichen Interessen vereinbar ist, lückenlos um. Dabei achten sie insbesondere auf eine Ausrichtung der Netze auf die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen, die Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen sowie infrastrukturelle Verbesserungen, beispielsweise durch bauliche Massnahmen.

- **Überprüfung und Weiterentwicklung kommunaler LV-Netze**

Den Gemeinden wird empfohlen, ihre Langsamverkehrsnetze in Zusammenarbeit mit dem Kanton sowie der Bevölkerung zu überprüfen, zu verbessern und zu kommunizieren

Handlungsfeld 2

Erhöhung der Nachfrage im Langsamverkehr

Damit die Modalsplit-Zielsetzung bis zum Jahr 2037 erreicht wird, müssen mehr Menschen öfters aktiv mobil sein. Dazu braucht es mehr als nur Vertrauen in individuelle Verhaltensänderungen. Vielmehr muss das Umsteigen proaktiv gefördert werden. Der Kanton soll zielgerichtet auf eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung, von Beschäftigten, Personen mit Zweitwohnsitz sowie Gästen hinwirken und diese zum freiwilligen Umsteigen motivieren. Dabei gilt es, sowohl die Mobilität im Alltag wie auch in der Freizeit zu beeinflussen.



Aufgaben des Kantons

- **Bereitstellung von Informationen für die Öffentlichkeit**

Der Kanton sorgt dafür, dass die Öffentlichkeit über LV-Verbindungen und Angebote der aktiven Mobilität informiert ist, damit sie diese nutzen kann. Er kommuniziert proaktiv Informationen über Projekte oder die generelle LV-Förderung.

- **Sensibilisierung bezüglich des Mobilitätsverhaltens**

Der Kanton lanciert Kampagnen zur Sensibilisierung der Bevölkerung bezüglich ihres Mobilitätsverhaltens und macht den Menschen die Vorteile des LV bewusst. Mit Präventionskampagnen trägt er zu mehr Verkehrssicherheit im LV bei. Zusätzlich organisiert er Veranstaltungen oder Fachtagungen zum Thema LV. Die Kommunikation richtet sich zielgruppenspezifisch an Fachleute, die Bevölkerung, Beschäftigte oder Gäste sowie auch an Kinder und Jugendliche.

- **Bereitstellung von Beratungsangeboten für Gemeinden und Unternehmen**

Der Kanton berät Gemeinden und Unternehmen bei Massnahmen zum Mobilitätsmanagement und unterstützt diese bei der LV-Förderung. Er berät Gemeinden beim Einfordern von Mobilitätskonzepten bei Arealentwicklungen oder Unternehmen bei der Entwicklung eigener Mobilitätskonzepte.

- **Initiierung von Pilotprojekten**

Der Kanton initiiert Pilotprojekte mit und unterstützt Regionen und Gemeinden bei der Umsetzung von innovativen Projekten. Um dies zu ermöglichen, überprüft er Planungsprozesse und das bestehende Beitragswesen. Pilotprojekte werden begleitet und ausgewertet, um daraus zu lernen.

- **Weiterentwicklung bewährter Fördermassnahmen und Kampagnen**

Der Kanton behält bewährte Fördermassnahmen für destinationsübergreifende Projekte und Kampagnen bei und entwickelt sie gezielt weiter oder baut sie aus. So kann er seine Positionierung als touristische Outdoor-Region langfristig erhalten.

- **Initiierung Anreize zum Umsteigen**

Der Kanton initiiert sinnvolle Anreize, um die Bündner Bevölkerung zum Umstieg auf den LV zu motivieren.

- **Überprüfung LV-Förderung für Gäste**

Der Kanton wertet bestehende LV-Fördermassnahmen für Gäste aus und führt sie bei positiver Wirkung weiter oder gestaltet sie attraktiver. Er prüft gemeinsam mit Tourismusdestinationen und Gemeinden neue Angebote, die zur Reduktion der MIV-Verkehrsbelastung durch Gäste beitragen.

- **Überprüfung Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Arbeitnehmende im Kanton**

Der Kanton geht mit gutem Beispiel voran und entwickelt ein Mobilitätsmanagement für kantonale Mitarbeitende zur Reduktion des MIV-Anteils im Pendler- und Geschäftsverkehr. Der Kanton prüft, ob das Mobilitätsmanagements auf den privaten Sektor ausgeweitet werden kann.

Empfehlungen an Gemeinden und Regionen

- **Nutzung und Adaption kantonaler Grundlagen, Konzepte und Standards**

Der Kanton wird Gemeinden und Regionen künftig bei der LV-Netzplanung, Schwachstellenanalyse und LV-freundlichen Strassenraumgestaltung stärker unterstützen. Die Gemeinden orientieren sich an den neuen Grundlagen, Vorgaben, Qualitätsstandards und weiteren Planungsgrundlagen. Dabei nutzen sie Synergien und sorgen für eine gemeindeübergreifende, homogene LV-Planung.

Handlungsfeld 3

Verkehrsmittel- übergreifende Planung

Damit sich der Langsamverkehr zu einer gleichwertigen Mobilitätsform neben dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr entwickeln kann, ist eine ganzheitliche, verkehrsmittelübergreifende Verkehrsplanung nötig. Nur mit einem Blick auf den Gesamtverkehr können der Stellenwert des Langsamverkehrs und sein Anteil am Gesamtverkehr erhöht werden. Die koordinierte, verkehrsmittelübergreifende Planung soll deshalb ausgebaut werden. Die Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsangebote und eine Behandlung des Langsamverkehrs als gleichwertige Mobilitätsform sind dabei zentral.



Aufgaben des Kantons

- **Erarbeitung Mobilitätsstrategie 2040**

Der Kanton erarbeitet eine verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstrategie 2040, um das Zusammenspiel von LV, MIV und ÖV stufengerecht sicherzustellen. Im Bereich Fuss- und Veloverkehr soll die Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037 als Grundlage für die Mobilitätsstrategie 2040 dienen.

- **Erarbeitung Qualitätsstandards für gesamtheitliche Planung des Strassenraums**

Der Kanton definiert Planungsprozesse, die sicherstellen, dass bei der Strassenraumgestaltung LV-Bedürfnisse frühzeitig und angemessen beachtet werden. Zudem definiert er Qualitätsstandards für die Gestaltung und den Betrieb sowie Empfehlungen für den Unterhalt.

- **Erarbeitung Verkehrsdrehscheiben-Konzept**

Der Kanton fördert die Kombination verschiedener Verkehrsmittel gezielt und raumspezifisch. Dazu erarbeitet er ein Verkehrsdrehscheiben-Konzept für verschiedene Raumtypen und definiert Qualitätsansprüche für relevante Umsteigeorte, welche die Bedürfnisse der potenziellen Nutzenden berücksichtigen. Für die Planung verschiedener Verkehrsdrehscheiben erstellt er Checklisten zur optimalen Abstimmung zwischen LV und ÖV.

- **Erweiterung der Angebote für Inter- und Multimobilität**

Der Kanton verbessert die Verkehrsdrehscheiben nicht nur baulich, sondern erweitert auch das multimodale Angebot und optimiert die Personenlenkung. So schafft er Möglichkeiten für das Kombinieren von Verkehrsmitteln und attraktive Alternativen zum MIV. Im Rahmen seiner Möglichkeiten setzt sich der Kanton auch kantonsübergreifend für den Ausbau intermodaler Angebote ein.

- **Unterstützung bei Agglomerationsprogrammen**

Der Kanton unterstützt beitragsberechtigte Agglomerationen proaktiv in der Erarbeitung oder Weiterführung ihrer Agglomerationsprogramme und stellt alle dafür notwendigen Informationen und Werkzeuge bereit. Dadurch können Gemeinden von Bundesbeiträgen von 30 bis maximal 50 % für die Erstellung von LV-Infrastrukturen profitieren.

- **Überprüfung Ausbau LV-Datengrundlagen**

Der Kanton prüft einen Ausbau der Datengrundlagen im LV. Diese ermöglichen das Monitoring der Umsetzung sowohl von der LV-Strategie als auch der zu erarbeitenden Mobilitätsstrategie 2040. Zusätzlich wird die Einrichtung einer gemeinsam bewirtschafteten LV-Datenbank geprüft, welche die Zusammenarbeit der beteiligten Dienststellen unterstützt und auch für Kommunikation, Information und Vermarktung genutzt werden kann.

Empfehlungen an Gemeinden und Regionen

- **Nutzung kantonaler Grundlagen, Konzepte und Standards**

Der Kanton wird Gemeinden und Regionen künftig bei der LV-Netzplanung, Schwachstellenanalyse und LV-freundlichen Strassenraumgestaltung stärker unterstützen. Die Gemeinden orientieren sich an den neuen Grundlagen, Vorgaben, Qualitätsstandards und weiteren Planungsgrundlagen. Dabei nutzen sie Synergien und sorgen für eine gemeindeübergreifende, homogene LV-Planung.

- **Nutzung Agglomerationsprogramm**

Die beitragsberechtigten Agglomerationen Chur, Davos und Oberengadin nutzen die Chance auf eine gesamtverkehrliche Planung und eine Mitfinanzierung wirksamer LV-Massnahmen durch Bundesgelder. Chur und Davos führen ihre bereits eingereichten Planungen in der 6. AP-Generation fort, das Oberengadin prüft die Eingabe eines ersten Agglomerationsprogramms im Jahr 2029. Der Kanton unterstützt alle beitragsberechtigten Gemeinden dabei.

Handlungsfeld 4

Prozesse und Organisation kantonale Verwaltung

Die komplexe Aufgabenteilung innerhalb der kantonalen Verwaltung bremst die erwünschte Entwicklung des Langsamverkehrs. Der Kanton soll die Prozesse und die Organisation der kantonalen Verwaltung entflechten, so dass die beteiligten Departemente und Ämter in der Lage sind, die Ziele der Strategie ressourcenschonend und effizient voranzutreiben. Dazu braucht es Koordination, eine überdepartementale Zusammenarbeit sowie eine langsamverkehrsfreundliche Planungskultur. Die Zuständigkeiten sollen gegenüber Gemeinden und anderen Partnern transparent und nachvollziehbar kommuniziert werden.



Aufgaben des Kantons

– Etablierung einer LV-freundliche Planungskultur

Der Kanton stellt sicher, dass die Anliegen des LV in der Planungskultur der kantonalen Verwaltung stärker berücksichtigt werden. Die zuständigen Stellen beziehen die Bedürfnisse und Anforderungen des LV in allen Prozessen und Planungen frühzeitig und gleichwertig mit ein. Bestehende Planungsprozesse optimiert der Kanton entsprechend.

– Durchführung regelmässiger Kontrollen der Umsetzung der Strategie

Der Kanton überprüft periodisch die Wirkung und Zielerreichung der LV-Strategie. Dazu klärt er die organisatorischen Aufgaben und Zuständigkeiten und schafft durch die Bereitstellung der relevanten Daten die fachlichen Grundlagen für eine Wirkungs- und Zielkontrolle.

– Sicherstellung von Wissen zu Trends und Digitalisierung

Der Kanton sorgt für eine regelmässige Schulung der Mitarbeitenden, um aktuelles Wissen über zeitgemäss Massnahmen zur LV-Förderung sowie neue Trends, deren Chancen und Risiken sicherzustellen. Erkenntnisse und Erfahrungen aus bisherigen Projekten und Partnerschaften werden ausgewertet und fliessen in die Weiterentwicklung von Angeboten ein.

– Überprüfung der Aufgabenteilung und Organisation

Der Kanton prüft, ob die Umsetzung der LV-Strategie und deren Ziele mit der heutigen Organisation erreicht werden kann. Dabei klärt er, mit welcher Organisation und welchen Prozessen die LV-Anliegen bestmöglich in eine verkehrsmittelübergreifende Planung integriert werden können. Er stellt eine ausreichende Ressourcenausstattung sicher. In diesem Zusammenhang klärt er auch die Weiterführung der bisherigen Aufgaben des Kompetenzzentrums koordinierte Mobilität (KKM). Ziel ist es, das vorhandene LV-Fachwissen in der Verwaltung zielgerichtet zu nutzen und Schnittstellen zwischen Kanton und Dritten durch die Schaffung einer zentralen Anlaufstelle in Sachen LV zu vereinfachen.

Handlungsfeld 5

Rechtliche Grundlagen

Die Umsetzung der Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037 wird voraussichtlich zu Anpassungen im Planungsprozess und zu einer veränderten Anwendung der Planungsinstrumente führen. Solche neuen Rahmenbedingungen bedingen Änderungen der aktuellen rechtlichen Grundlagen und sind in den Gesetzen, Verordnungen und weiteren Instrumenten entsprechend zu verankern. Auch neu geklärte Kompetenzen und Verantwortlichkeiten sind soweit nötig rechtlich festzulegen.



Aufgaben des Kantons

– Überprüfung und Bereinigung der Rechtsgrundlagen

Der Kanton prüft, ob zur Umsetzung der LV-Strategie bestehende Gesetze, Verordnungen und weitere Regelwerke angepasst oder neue rechtliche Grundlagen geschaffen werden müssen. Die Rechtsgrundlagen sollen die Planung, die Realisierung, den Betrieb, den Unterhalt und die Finanzierung von LV-Infrastrukturen und LV-Angeboten wirksam unterstützen.

– Förderung zukunftsträchtiger LV-Angebote

Der Kanton prüft, inwiefern er nicht-infrastrukturelle LV-Fördermassnahmen und zukunftsträchtige Projekte im Alltag und in der Freizeit finanziell fördern kann. Bestehende Bestrebungen entwickelt er weiter.

– Überprüfung der Verfahrensarten

Der Kanton prüft die gesetzlichen Rahmenbedingungen der Verfahrensart der Projektauflagen von kantonalen LV-Projekten. Er prüft, ob effiziente Auflage- und Genehmigungsvorgehen vorangetrieben werden können, die eine möglichst unkomplizierte Umsetzung von LV-Projekten ermöglichen.



Ausblick

Die Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037 legt den Grundstein für eine koordinierte und wirkungsvolle Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Kanton Graubünden. Die Bündner Regierung hat sie im Herbst 2025 verabschiedet. Die Aufgaben bilden die Grundlage für konkrete Umsetzungsmassnahmen und garantieren so die nächsten Schritte zur Umsetzung der Strategie.

Zur Umsetzung der Strategie wurden verwaltungintern erste konkrete Massnahmen und Zuständigkeiten definiert. Diese Umsetzungsplanung wird laufend überprüft, weiterentwickelt und ergänzt. Damit werden u.a. die anstehenden Schritte priorisiert und die weitere Zusammenarbeit zwischen den Ämtern geregelt.

Die Priorisierung der Massnahmen wurde und wird durch Fachleute des Kantons vorgenommen. Massnahmen, die als besonders wirksam beurteilt wurden und mit hoher Wahrscheinlichkeit realisiert werden können, erhalten dabei eine höhere Priorität. In diesem Zusammenhang wird auch geprüft, welche Massnahmen dank bestehender rechtlicher Grundlagen zeitnah umgesetzt werden können und bei welchen zunächst rechtliche Anpassungen erforderlich sind. Kurzfristig liegt der Fokus auf der Umsetzung derjenigen Massnahmen, die innerhalb des geltenden gesetzlichen Rahmens umsetzbar sind. Gleichzeitig wird darauf hingearbeitet, die Voraussetzungen für die Umsetzung der übrigen Massnahmen zu schaffen, sodass auch diese kontinuierlich vorangetrieben werden können.

Die strategische Verantwortung liegt weiterhin bei einem Projektlenkungsausschuss unter der Leitung des Tiefbauamts Graubünden. Die betroffenen Dienststellen begleiten und steuern die Umsetzung. Ein Projektteam widmet sich unter der Leitung des Tiefbauamts als kantonale Fachstelle Langsamverkehr den operativen Themen, wie beispielsweise die inhaltliche Ausarbeitung der konkreten Massnahmen sowie die fachliche Abstimmung zwischen den Ämtern.

Die Umsetzung erfolgt schrittweise und unter Einbezug aller relevanten Akteurinnen und Akteure. So wird sichergestellt, dass die Umsetzung breit abgestützt und praxisnah erfolgt. Der Kanton setzt dafür eine Begleitgruppe ein, in der Fachpersonen, Vertreterinnen und Vertreter aus Regionen und Gemeinden, relevante Stakeholder aus betroffenen kantonalen Dienststellen sowie externen Fachverbänden und Organisationen vertreten sind. Die Begleitgruppe wird regelmässig über den Stand der Umsetzung informiert und nach Bedarf in die Umsetzung konkreter Massnahmen einbezogen.

Impressum

Auftraggeber Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität
Departement für Volkswirtschaft und Soziales

Projektlenkungs-
ausschuss Atzmüller Richard, Leiter Amt für Raumentwicklung
Bleisch Reto, Leiter Amt für Wirtschaft und Tourismus
Knuchel Reto, Leiter Tiefbauamt
Küchler Kathrin, Jur. Mitarbeiterin, Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität
Schmid Thomas, Leiter Amt für Energie und Verkehr

Projektleitung Marco Hörler, Verantwortlicher öffentliche Beschaffung / Projektleiter, Tiefbauamt

Projektteam Caduff Daniel, Projektleiter öffentlicher Verkehr (ab Juni 2025), Amt für Energie und Verkehr
Caflisch Michael, Leiter Tourismusentwicklung, Amt für Wirtschaft und Tourismus
Caluori Claus, Leiter Abteilung Langsamverkehr (bis Juni 2024), Tiefbauamt
Müller Thierry, Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr (bis Juni 2025), Amt für Energie und Verkehr
Oetiker Christoph, Leiter Abteilung Langsamverkehr (ab Juni 2024), Tiefbauamt
Wild Linus, Abteilungsleiter Nutzungsplanung und BAB, Amt für Raumentwicklung

An Workshops Amt für Energie und Verkehr
eingeladene Ämter Amt für Jagd und Fischerei
und Organisationen Amt für Natur und Umwelt
Amt für Raumentwicklung
Amt für Volksschule und Sport
Amt für Wald und Naturgefahren
Amt für Wirtschaft und Tourismus
Departement für Infrastruktur, Energie und Mobilität
Gesundheitsamt Graubünden
Kantonspolizei Graubünden
Sozialamt Graubünden
Tiefbauamt Graubünden
Bergbahnen Graubünden
Bündner Planerkreis
CHACOMO – Swiss Alliance for Collaborative Mobility
Fussverkehr Schweiz
Graubünden Ferien
PostAuto Schweiz AG
Pro Velo Graubünden
Rhätische Bahn AG
SchweizMobil
Swiss Cycling
Wanderwege Graubünden

Externe Begleitung EBP Schweiz AG
Inhalt: Samuel Graf, Fabienne Perret
Gestaltung: Mario Burch, Noa Spörri, Raffaela Breda, Myriam Erulin, Stefanie Pfändler

Bilder Armin Bearth, Tiefbauamt Graubünden (Seiten 1, 6, 19, 27, 34, 38, 44)
Standeskanzlei Graubünden (Seite 4)
Adrian Flütsch, Graubünden Ferien (Seite 16)
Paedii Luchs, Graubünden Ferien (Seite 21)
Hugo Vincent, TCS Mobility Academy (Seite 36)
iStock.com/PeopleImages (Seite 40)
iStock.com/filadendron (Seite 42)

Zitervorschlag Strategie Langsamverkehr Graubünden 2037

Disponibile anche in italiano.

Chur, im November 2025



Kanton Graubünden
Chantun Grischun
Cantone dei Grigioni



Kanton Graubünden
Tiefbauamt
Fachstelle Langsamverkehr
Loëstrasse 14, 7001 Chur
www.langsamverkehr.gr.ch
flv@tba.gr.ch