

Chur, 6. November 2023

Willkommen an der Medienkonferenz Velokanton Graubünden!

Heute lancieren wir im Kanton Graubünden die erste Sensibilisierungskampagne zum Thema **Velofahren im Alltag** in drei Kantonssprachen. Den Anstoss zu diesem Projekt geben uns das Schweizerische Veloweggesetz, das Kantonale Regierungsprogramm 2021-2024, unsere persönlichen Überzeugungen und viele Erfahrungen, die wir teilen und weitergeben.

Auf der Webseite www.velokanton.gr finden Sie fünf inspirierende Stories und einige Hintergrundinformationen, die zeigen warum es sich lohnt, aufs Velo umzusteigen und das Velo in allen Infrastrukturplanungen einzubeziehen.

Die Kampagne wird im Rahmen von graubünden Bike umgesetzt, von Pro Velo Graubünden realisiert und von der RhB bzw. invia sowie dem Verkehrsclub Schweiz, Sektion Graubünden, als Projektpartner:innen unterstützt. Im Sinne eines *best practice* Beispiels erzählt uns Silvio Dietrich von der Gemeinde Ilanz/Glion heute von seinen Praxiserfahrungen beim Umsatteln aufs Velo in Schule und Gemeinde.

Tauchen Sie ein, trampeln Sie mit und geben auch Sie uns ein Echo!

Weitere Auskünfte zum Projekt und den Zielen erteilen Ihnen gerne:

Rea Furrer, Projektleiterin Velokanton Graubünden
E-Mail: rea.furrer@provelogr.ch / Telefon: +41 78 907 07 15

Simon Gredig, Geschäftsführer Pro Velo Graubünden
E-Mail: simon.gredig@provelogr.ch / Telefon: +41 81 511 94 61

Darco Cazin, Projektleiter graubünden Bike
E-Mail: darco@helloallegra.com / Telefon: +41 76 585 57 07

Velofreundliche Grüsse

Rea Furrer
Projektleitung Velokanton Graubünden
Pro Velo Graubünden

Medienmitteilung

graubünden Bike

Start aus einer Position der Stärke

Graubünden hat die Entwicklung des Bike-Tourismus maßgeblich mitgestaltet und nimmt heute eine Spitzenposition in dieser Bewegung ein. Das Projekt graubünden Bike nutzt diese starke Ausgangsposition, um das Bike-Angebot im Kanton auf die nächste Stufe zu heben.

«Bike» in seiner ganzen Vielfalt

graubünden Bike steht für eine umfassende und inklusive Definition von „Bike“. Neben dem Mountainbiken werden explizit auch Personen, die das Fahrrad im Alltag nutzen, sowie Nutzer:innen von Gravel, Rennvelos und weiteren Fahrradtypen angesprochen. Mit der heutigen Stellung des Fahrrades in der Gesellschaft, in der Freizeit und im Alltag, eröffnet sich graubünden Bike die Chance, durch die Weiterentwicklung des Bike-Angebotes, einen aktiven Beitrag zur Naturmetropole zu leisten.

Für Bündnerinnen und Bündner. Und alle die Bündnerinnen und Bündner werden wollen.

Das Bike-Angebot verbindet Tagesgäste, über Übernachtungsgäste und Workation-Besucherinnen, zu Stammgästen und Zweitheimischen, bis hin zu Bündner Einwohnern, die ihren Lebensmittelpunkt in Graubünden haben.

Gemeinsam gestalten

graubünden Bike lebt von der aktiven Beteiligung aller Partner. An OKR-Workshops und Open-Space-Anlässen sind alle Partner:innen eingeladen, die relevanten Zielformulierungen und deren Erreichung aktiv mitzugestalten. Als Kollektiv übernehmen sie die Verantwortung für die Umsetzungsprioritäten von graubünden Bike.

Aktuell befinden sich 12 Massnahmen in der Bearbeitung. Das Projekt dauert bis Ende 2026 und ist mit einem Budget von CHF 2.4 Millionen ausgestattet.

Eine starke Steuergruppe für klare Richtungen

Die Steuergruppe, bestehend aus TBA FLV, GRF und AWT, sorgt für eine fachlich fundierte Begleitung des Projekts und stellt sicher, dass die Schnittstellen zu anderen Aktivitäten im Bereich des Langsamverkehrs berücksichtigt werden.

Bleiben Sie informiert

Wir laden Sie ein, sich für unsere Projekt-Updates anzumelden und aktiv an der Gestaltung der Bike-Zukunft in Graubünden teilzunehmen.

Darco Cazin
Projektleiter graubünden Bike



Anmeldung zum Projekt-Newsletter: 

Willkommen im Velokanton Graubünden



Heute lancieren wir im Kanton Graubünden die erste Sensibilisierungskampagne zum Thema **Velofahren im Alltag** in drei Kantonssprachen. Den Anstoss zu diesem Projekt geben uns das Schweizerische Veloweggesetz, das Kantonale Regierungsprogramm 2021-2024, unsere persönlichen Überzeugungen und viele Erfahrungen, die wir weitergeben möchten.

Alle Projektbeteiligten teilen die Vision einer velofahrenden Bevölkerung in Dörfern, Tälern und Randregionen! In interdisziplinären **Workshops** haben wir die Eigenheiten des Kantons unter die Lupe genommen. Demografisch, infrastrukturell, topografisch, kulturell. Basierend auf den Resultaten, erzählen wir mittels Animationsfilmen fünf Geschichten die sich **zwischen Realität, Fiktion und Vision** bewegen. Es sind Geschichten von fünf Personen aus fünf Regionen im Kanton. Sie sollen inspirieren, zum Nachdenken anregen und ein Echo auslösen.

Wir stellen vor:

Corina ist 17 und fährt seit kurzem immer mit dem Velo zum Bahnhof, so macht sie sich vom Elterntaxi unabhängig und geniesst das sehr. Sie weiss nicht, warum sie nicht früher schon auf diese gute Idee gekommen ist.

Laurin ist 78, sein Vater war schon täglich mit dem Velo unterwegs. Der Verkehr hat seither zugenommen, er ist froh um die Tempo 30 Zone im Dorf, so fühlt er sich auf seinem Drahtesel viel sicherer und behält den Überblick.

Familie Affolter hat eine Zweitwohnung und verbringt viel Zeit in Graubünden. Die Kinder werden langsam selbständig und möchten sich immer öfter und weiter mit dem Velo fortbewegen. Damit sich alle entspannen können, ist die angebotene Sicherheit auf der Strasse zentral.

Peider, 33, ist ein Macher und Pionier im Tal. Alle seine Transporte und Kundendienstleistungen wickelt er mit dem Cargovelo ab. Er hat lange davon geträumt und es irgendwann einfach ausprobiert. Es funktioniert.

Margot, 52, fährt täglich mit dem Velo zur Arbeit, sie liebt die Bewegung und Flexibilität. Auf der von der Autostrasse getrennte Velokomfortroute fahren immer mehr Velopendler:innen. Einige ihrer Teamkolleg:innen haben das Velofahren auch dank dem *bike to work* Challenge entdeckt.

Alle fünf Geschichten befassen sich auch mit **Infrastrukturthemen**, die im Kanton teilweise bereits gut umgesetzt sind, vielerorts aber immer noch fehlen oder in der Planung untergehen. So geht es um die Wichtigkeit von Langsamverkehr in Dorfkernen, vielschichtige Sicherheitsbedürfnisse, soziale Aspekte, Velounterstände oder Angebote wie *bikesharing* oder Ladestationen. Das **Nachschlagewerk** dient der Hintergrundinformation und soll aufzeigen, wo es Möglichkeiten und Herausforderungen gibt.

Damit das Velo in der Naturmetropole Graubünden als vollwertiges Verkehrsmittel alltagstauglich wird, braucht es mehr **Aufmerksamkeit** an Schulen, in Gemeinden und bei Arbeitgeber:innen. Wir rufen die Bevölkerung, Planer:innen, HR-Abteilungen, Lehrpersonen und Verkehrspolizist:innen auf, das Velo ins **Förderprogramm** aufzunehmen, regelmässig zu thematisieren, an Challenges mitzumachen und uns zu kontaktieren, wenn Sie Support und Ideen brauchen.

Wir sind gespannt auf Ihr Echo!

Rea Furrer
Projektleitung Velokanton Graubünden

Dem Velo gehört die Zukunft

Das grosse Potential des Velos als umweltfreundliches Alltags- und Freizeitverkehrsmittel ist bekannt. Trotzdem wird dieses Potential im Kanton Graubünden noch nicht ausgeschöpft. Der Grund ist einfach: Es fehlt an der dafür nötigen, sicheren und attraktiven Infrastruktur. Werden Velowege gebaut, werden sie auch genutzt. Hat es keine sicheren Velowege, fährt auch niemand Velo.

Verkehrsplanung im Kanton Graubünden funktioniert heute so: Man schaut, wo es viele Verkehrsteilnehmer:innen hat und wo das der Fall ist, baut man die Infrastruktur aus. Im Fachjargon nennt sich das «nachfrageorientierte Verkehrsplanung». Dieses Vorgehen erscheint auf den ersten Blick logisch: Wer soll denn besser beurteilen können, ob ein Bedarf für Verkehrswege besteht, als die Nutzer:innen selbst? Nur: nachfrageorientiertes Planen hat zwei Probleme: Sicherheit und Gewohnheit.

Zur Gewohnheit: Menschen sind träge und ändern ungern ihre Gewohnheiten. Wer also schon immer mit dem Auto zur Arbeit gefahren ist, tut sich schwer damit, plötzlich mit dem Velo, mit dem Zug oder sogar mit einer Kombination davon zu pendeln. Die gute Nachricht ist aber: Vorbilder können unsere Gewohnheiten ändern. Wenn wir jemanden kennen, der auf das Velo umgestiegen ist, fällt es uns einfacher, das auch einmal auszuprobieren. Und genau dafür haben wir die Kampagne Velokanton Graubünden lanciert, die Rea Furrer bereits vorgestellt hat.

Als zweites Problem habe ich die Sicherheit erwähnt: Verkehrsmittel sind nicht alle gleich gross, gleich schnell und gleich stark. Aus diesem Grund ist es unangenehm, mit einem Velo auf einer Kantonsstrasse zu fahren, auf der Tempo 80 gilt. Wer auf dem Velo schon einmal von einem Auto oder einem Lastwagen mit hoher Geschwindigkeit überholt worden ist, kann es bestätigen: Sogar, wenn man auf einem Radstreifen fährt, fühlt man sich dabei nicht sicher dabei. Die Logik «wenn es zwischen Tamins und Trin keine Velofahrer:innen hat, dann gibt es offenbar auch keine Nachfrage für einen Veloweg» funktioniert also nicht.

Die Realität ist: Wenn einmal ein attraktiver und sicherer Veloweg gebaut wird, kommen die Velofahrenden (und Spaziergänger:innen, Inline-Skater:innen etc.) von alleine. Das Beispiel Castrisch-Ilanz zeigt: Auch ausserhalb des Churer Rheintals funktioniert diese Logik. Lange war die Topografie ein grosses Thema: Wer möchte schon bergauf fahren und verschwitzt zur Arbeit kommen? Doch heute, wo bald jedes zweite verkaufte Velo ein Elektrovelo ist, ist die Topografie immer weniger ausschlaggebend. Entscheidend ist auch die Möglichkeit, das Verkehrsmittel Velo mit anderen Verkehrsmitteln zu kombinieren. Mit dem Velo an den Bahnhof, mit dem Zug in die Stadt. Mit dem Postauto in die Stadt, mit dem Velo an den Arbeitsplatz.

Wichtiger als die Topografie ist daher die Infrastruktur: Mit steigendem Verkehrsaufkommen, breiteren Strassen, höheren Geschwindigkeiten und grösseren Autos ist klar: Nur separate Velowege erlauben es heute der breiten Bevölkerung, sich auf's Velo zu schwingen. Aber warum überhaupt die ganze Aufregung? Wieso sollten wir plötzlich das Velofahren fördern? Nein, nicht nur weil uns das nationale Veloweggesetz dazu verpflichtet. Auch nicht nur, weil das Velo klimaneutral unterwegs ist und keine Lärmemissionen macht. Auch nicht nur, weil Velo fahren der Volksgesundheit nützt und damit volkswirtschaftlich sinnvoll ist. Wir brauchen einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik, um Graubünden attraktiver zu machen. Attraktiv für Einheimische und Zuzüger:innen, die sich im Alltag und in der Freizeit mit dem Velo bewegen. Attraktiv für Tourist:innen, die mit dem Velo unseren wunderschönen Kanton erkunden möchten. Kurz: attraktiv für alle, die gerne unterwegs sind.

bike to work macht Schule, gemeinsam für eine nachhaltige Gemeinde

Das Projekt *bike to work* wurde in der Gemeinde Ilanz/Glion kurz nach der Fusion im Jahr 2016 erstmals durchgeführt. Auf Anregung der damaligen Gesundheitskommission durfte ich als Schulleiter die Idee gerne aufnehmen und mit einem Dutzend Lehrpersonen umsetzen. Im darauffolgenden Jahr konnte ich den Kreis der Teilnehmer:innen öffnen, indem ich auch Gemeindeangestellte dazu motivierte, mitzumachen. Mit dem Ziel, gemeinsam ein Zeichen für eine nachhaltige Gemeinde zu setzen. Ganz nach dem Motto – mit gutem Beispiel voraus.

Nebst dem Umweltgedanken und dem Aspekt der Gesundheitsförderung, dass der Arbeitsweg vermehrt mit dem Fahrrad bzw. zu Fuss statt motorisiert zurückzulegen werden sollte, hatte die Teilnahme an diesem Projekt für mich insbesondere auch einen Teambildungscharakter. Durch diesen niederschweligen Gruppenwettkampf konnte die Zusammenarbeit über die Schule hinaus mit den anderen Gemeindeangestellten angeregt und gefördert werden.

Gemeinsame sportliche und gesellschaftliche Aktivitäten machen Spass, fördern den Informationsaustausch. Sie tragen zum gegenseitigen Verständnis für Mitarbeiter:innen anderer Gemeindeabteilungen bei, mit denen man sonst kaum Berührungspunkte hat. Dank den individuellen Leistungen werden im Viererteam und dann im ganzen Betrieb so viele Fahrkilometer wie möglich gesammelt. Ich bin überzeugt, dass mit solchen Aktionen die Arbeitsmoral und letztendlich auch die Produktivität gesteigert werden kann. Nebst dem gewonnenen Zusammengehörigkeitsgefühl darf man auch nicht unterschätzen, dass solche gemeinsamen Aktivitäten auch eine positive Wirkung nach Aussen ausstrahlen und von der Bevölkerung positiv wahrgenommen werden. Lehrpersonen und Gemeindeangestellte gehen mit gutem Beispiel voran und sind ein Vorbild für Schulkinder, Familien und Einwohner:innen.

Mitmachen ist wichtiger als gewinnen. Als kleine Motivationsspritze offeriert die Gemeinde deshalb allen Teilnehmer:innen als Dank und Belohnung zum Abschluss der Aktion ein gemeinsames Mittagessen im Freibadrestaurant Fontanivas in Ilanz - eine weitere ideale Gelegenheit, sich auszutauschen und die Kolleginnen in der Freizeit besser kennenzulernen. Zusätzlich zu *bike to work* organisiert die Gemeinde für interessierte Angestellte auch Fahrtechnikkurse und kleine Fahrradtouren unter der Leitung des ortsansässigen Profi-Mountainbikers Ursin Spescha. Ein willkommenes Angebot, das er als Gegenleistung für das jährliche Sponsoring der Gemeinde mit viel Freude anbietet.

Die Bevölkerung geniesst mit dem Polenweg zwischen Ilanz und Rueun sowie mit der getrennten Fahrradfahrbahn zwischen Ilanz und Castrisch ideale Verbindungen für Fahrradfahrer:innen und Fussgänger:innen. Nach anfänglicher Skepsis ist auch die kürzlich eingeführte Tempo 30 Zone in der Stadt eine Bereicherung für den Langsamverkehr. Weitere bewährte Projekte wie *bike to school* oder *Pedibus* könnten nun dank dieser guten Voraussetzung folgen.

Auf jeden Fall weist die Gemeinde Ilanz/Glion noch genug Potenzial auf, die Attraktivität des Langsamverkehrs weiter zu steigern. Wir bleiben dran!

Silvio Dietrich
Leiter Schule Ilanz/Glion, Grossrat SP