

Tiefbauamt Graubünden  
Grabenstrasse 30  
7000 Chur

Chur, 21. Dezember 2004

**Totalrevision der kantonalen Strassengesetzgebung  
Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, an der Vernehmlassung zur Totalrevision der kantonalen Strassengesetzgebung mitwirken zu können. Gerne nehmen wir zum vorliegenden Entwurf Stellung. Nach unserer Ansicht ist die neue kantonale Strassengesetzgebung sehr gut gegliedert und strukturiert. Inhaltlich sehen wir jedoch durchaus noch Lücken und Verbesserungspotenzial.

Die Bündner Vereinigung für Raumplanung befasst sich mit der Entwicklung des Lebensraums Graubünden. Wir haben den Entwurf zur neuen kantonalen Strassengesetzgebung deshalb vor allem aus der Sicht der Raumentwicklung geprüft. Im Anhang nehmen wir gerne grundsätzlich, aber auch zu einzelnen Artikeln Stellung.

Gerne sind wir bereit, mit Ihnen das Zusammenwirken von Raumplanung und Strassengesetzgebung zu besprechen. Allenfalls kann eine gemeinsame Diskussion mit Organisationen und Gruppen stattfinden, die eine Stellungnahme mit ähnlicher Zielrichtung eingereicht haben

Freundliche Grüsse

Bündner Vereinigung für Raumplanung (BVR)

signiert

signiert

Dr. Andrea Brüesch, Präsident

Walter Büchi, Geschäftsführer

## Grundsätzliche Überlegungen

Die Verkehrserschliessung ist unbestritten eine zentrale Voraussetzung für die Besiedlung und die wirtschaftliche Tätigkeit in unserem Kanton. Gerade der motorisierte Verkehr nimmt zu, und damit steigen auch die Anforderungen an den Unterhalt und die Anpassung des Strassennetzes. Im Sinne der Nachhaltigkeit gilt es jedoch unbedingt, den Langsamverkehr zu fördern und so den regionalen und lokalen motorisierten Individualverkehr zu bremsen. Wir begrüssen deshalb, dass neu für den Langsamverkehr eine Rechtsgrundlage geschaffen wird.

Das System der Verkehrserschliessung hat grosse raumplanerische Bedeutung und wirkt sich auf die Siedlungs- und Wohnqualitäten in Bündner Dörfern aus. Aufgabe der Raumplanung ist es, die raumwirksamen Tätigkeiten auf einander abzustimmen und die teilweise gegenläufigen Interessen gegeneinander abzuwägen. Unter Miteinbezug der verschiedenen Akteure und Betroffenen entstehen oft neue Lösungen oder Projektverbesserungen. Die neue kantonale Strassengesetzgebung trägt diesen Aspekten leider kaum Rechnung.

Wir verlangen deshalb:

- Die Strassengesetzgebung ist auf die Raumplanung abzustimmen. Die im kantonalen Richtplan (RIP 2000) aufgeführten Grundsätze sind zu beachten. Dazu ist eine entsprechende Bestimmung in der kantonalen Strassengesetzgebung unseres Erachtens zwingend vorzusehen.
- In der Praxis entstehen bei Strassenprojekten immer wieder Schwierigkeiten bei der Abstimmung mit der Nutzungsplanung. Für alle über den normalen Unterhalt hinausgehende Massnahmen am Strassennetzes sind die bewährten Instrumente der Raumplanung (Richtplanung, Nutzungsplanung) zu verwenden. Damit wird gleichzeitig eine umfassende Interessenabwägung sichergestellt.
- Die Planung von Ortsdurchfahrten verlangt eine subtile Arbeitsweise. Den berechtigten Anliegen der ansässigen Bevölkerung und der Touristen ist dabei gebührend Rechnung zu tragen. Verschiedene Ortskerne sind heute noch weitgehend intakt und verleihen den Dörfern eine unverwechselbare Identität. Mit den vorgeschlagen Strassenabständen sind bedürfnisgerechte Ortsdurchfahrten nicht möglich. Die Wohnqualität in den Dörfern schwindet. Gefragt sind griffige Planungsinstrumente, die eine gemeinsame Projektierung des Kantons mit den Gemeinden und unter Miteinbezug der Bevölkerung sicherstellen.
- Ein Bezug zu den laufenden Agglomerationsprogrammen des Bundes fehlt. In Graubünden sind heute das Oberengadin sowie Chur und Umgebung an entsprechenden Programmen beteiligt.
- Der Lärmschutz darf nicht völlig ausgeklammert werden.

Die Bündner Vereinigung für Raumplanung erachtet eine Gesetzesüberarbeitung unumgänglich, damit die oben genannten Lücken geschlossen werden können. Weitere Einzelanliegen haben wir nachfolgend artikelweise aufgeführt.

## **Hinweise zu einzelnen Artikeln**

### **Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG)**

#### *Artikel 1, Zweck und Grundsätze*

Das geltende Strassengesetz enthält in Art. 1, Abs. 3 Aussagen zur Koordination mit den übrigen raumwirksamen Aufgaben der Gemeinden, des Kantons und des Bundes. Diese Regelung ist unbedingt beizubehalten.

#### *Artikel 5, Kantonsstrasse*

Die Einteilung in Haupt- und Nebenstrassen verlangt eine umfassende Betrachtungsweise und soll deshalb im kantonalen Richtplan festgelegt werden.

In Anbetracht der wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus sollten die wichtigsten Kurorte über eine Hauptstrasse erschlossen werden. Der Absatz 2 ist in diesem Sinne zu ergänzen.

#### *Artikel 15, Grundsätze*

Nach Absatz 2 sind Kantonsstrassen grundsätzlich verkehrsorientiert. Hier soll der Begriff „grundsätzlich“ durch „in der Regel“ ersetzt werden.

#### *Artikel 17, Baulinien*

Nicht nur die Gemeinden sollen ihre Baulinien vor deren Festlegung mit dem Tiefbauamt abstimmen. Auch umgekehrt soll das Tiefbauamt ihre Baulinien vorgängig mit der Gemeinde besprechen.

#### *Artikel 44, Bezug von Wasser und Rohmaterialien*

Den Gewässern dürfen Wasser und Rohmaterialien nur unter Berücksichtigung der Festlegungen / Grundsätze des kantonalen Richtplans entnommen werden.

#### *Artikel 48, Hofstattrecht*

In Kombination mit den Baulinien- und Abstandsvorschriften kann die Ausser-Kraft-Setzung des Hofstattrechts verheerende Auswirkungen haben. Eine Umgestaltung oder wesentliche Erneuerung von nahe an der Kantonsstrasse stehenden Bauten wird verunmöglicht. Bauten müssten in diesen Fällen teilweise oder ganz abgebrochen werden und es entstünden mit der Zeit breite Korridore durch die Dörfer. Diese verleiten bekanntlich zu schneller Fahrweise mit der Folge, dass die Unfallgefahr steigt und die Lebensqualität sinkt.

### **Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV)**

#### *Artikel 20, Abstände von Bauten und Anlagen*

Innerhalb des Siedlungsgebiets soll der Grenzabstand von 2.5 m je nach Verhältnissen auch unterschritten werden können, besonders bei engen Verhältnissen wie zB. in Domat/Ems oder Rhäzüns. Der dritte Absatz ist so zu ändern, dass Ausnahmen durch Festlegung von Baulinien möglich bleiben.

### *Artikel 21, Baulinienabstand*

Ein Baulinienabstand von 30 m entspricht nicht den Verhältnissen in Bündner Dörfern. Wir schlagen deshalb vor, nur ausserhalb der Siedlungen den Baulinienabstand zu definieren. Innerorts soll kein genereller Abstand vorgeschrieben werden.

### *Artikel 22, Pflanzenabstand*

Gemäss Vorschlag haben Hochstämme 6 m Abstand vom Fahrbahnrand einzuhalten. Damit werden Alleeen verunmöglicht. Zudem sind je nach Verhältnisse innerorts durchaus auch kleinere Abstände sinnvoll. Wir schlagen deshalb vor, dass in besonderen Fällen Ausnahmen zulässig sind.

### *Artikel 31, Beiträge an Radwege*

Radwege können grosse touristische Bedeutung haben. Attraktive Radwege unterstützen aber auch ein Umsteigen weg vom motorisierten Individualverkehr. Sie verdienen deshalb eine entsprechende finanzielle Förderung, in dem die bisherigen Ansätze beibehalten werden.