



Tiefbauamt Graubünden  
Abteilung Langsamverkehr  
Grabenstrasse 30  
7001 Chur

per E-Mail: [tbaspvelo@tba.gr.ch](mailto:tbaspvelo@tba.gr.ch)

Esther Casanova  
[info@bvr.ch](mailto:info@bvr.ch)  
Chur, 30. Mai 2018

## **Sachplan Velo Vernehmlassung**

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Sachplan Velo. Die Bündner Vereinigung für Raumentwicklung (BVR) als Vertreterin raumplanerischer Interessen in Graubünden äussert sich gerne in raumplanerischer Hinsicht zum vorgelegten Sachplan. Zu einzelnen Wegabschnitten oder konkreten Vorhaben äusserst sich die BVR nicht; dies ist Sache der direkt angeschriebenen Gemeinden und Regionen.

### **Allgemeines**

Die BVR begrüsst die Absicht, die Veloinfrastruktur im Kanton zu stärken und zu verbessern ebenso wie die vom Kanton in Aussicht gestellte Mitfinanzierung an die Aktivitäten der Gemeinden. Damit kann ein wichtiger Beitrag für eine Aufwertung des Veloangebots geleistet werden. Jedoch vermisst die BVR eine gesetzliche Grundlage für die Erarbeitung des Sachplans; dies ist einzig in der Verordnung erwähnt, nicht jedoch im Strassengesetz. In folgenden wesentlichen Punkten sieht die BVR in raumplanerischer Hinsicht Verbesserungspotenzial und würde deshalb eine grundlegende Überarbeitung des Sachplans Velo unter Berücksichtigung konzeptioneller Fragen begrüssen.

### **Antrag 1:**

Die BVR beantragt, dass der Sachplan Velo nur hinsichtlich noch festzulegender Kriterien behördenverbindlich wird. Insbesondere der Velonetzplan soll nicht behördenverbindlich werden.

### Begründung:

Der vorgelegte Velonetzplan (1:130'000) zeigt den Status Quo der Veloverbindungen auf. Der Plan stellt keine vorausschauende Planung im Sinne einer Weiterentwicklung, sondern eine Momentaufnahme dar (Ausgangslage mit Analyse Schwachstellen). Punktuelle Verbesserungen daran sind in den Gemeindeblättern markiert, allenfalls unter Angabe einer möglichen Lö-

sung. Massnahmen sollen subventioniert werden können, wenn die Kriterien gemäss Kap. 6 (Finanzierung des Velonetz-Ausbaus) erfüllt sind.

In den Augen der BVR verhindert dieses System die Überprüfung des Netzes und die Erstellung optimierter Verbindungen auf neuen Linienführungen. Vielmehr wird finanziell unterstützt, wenn an der „alten“ Verbindung da und dort ein Ausbau vorgenommen wird. Dies betrifft vor allem den Alltagsverkehr. Gemäss der Auflistung in Kap. 2.6.2 (Anpassung Netze) wird die Gemeinde sogar ersatzpflichtig, wenn Wegabschnitte aufgehoben oder geändert werden sollen.

#### **Antrag 2:**

Netzanpassungen sollen auf Stufe Regionaler Richtplan koordiniert werden. Auf die Überführung in den Sachplan Velo soll verzichtet werden.

#### Begründung

Das vorgeschlagene Vorgehen bei Änderungen des Sachplans aufgrund von Netzanpassungen (Kap. 2.6 Änderungen) zeigt auf, dass Netzanpassungen im Sachplan Velo periodisch gestützt auf die Regionalen Richtpläne erfolgen sollen. Diese werden durch die Regierung genehmigt.

Da die Koordination auf Stufe Regionale Richtpläne erfolgt, ist die Doppelspurigkeit mit der Überführung in den Sachplan Velo nicht angezeigt. Grundsätzlich sollen einfache, etablierte Verfahren und bestehende Instrumente eingesetzt werden.

Für Wegverbindungen, die nur eine (oder wenige) Gemeinde betreffen, soll die Festlegung im Generellen Erschliessungsplan der Gemeinde erfolgen oder direkt das Baubewilligungsverfahren (innerhalb oder ausserhalb der Bauzone) durchgeführt werden können.

#### **Antrag 3:**

Der Sachplan Velo soll die Finanzierung und den Ausbaustandard festlegen, jedoch gestützt auf den Regionalen Richtplan (ohne einen eigenen Plan zu erlassen). Bezüglich Ausbaustandard ist eine fallweise Interessenabwägung unverzichtbar. Auf das Festschreiben starrer Standards bezüglich Wegausbau ist zu verzichten.

#### Begründung:

Diese im Sachplan aufgezeigte Doppelspurigkeit kann eine Fehlerquelle sein und kann zu Missverständnissen führen. Die Finanzierung soll vielmehr gestützt auf die Festschreibung von Kriterien erfolgen (ohne eigene planliche Darstellung). (Siehe auch Begründung zu Antrag 2). Bezüglich Ausbaustandard ist die vorgelegte Projektierungsrichtlinie zu starr. Es muss fallweise eine Interessenabwägung unter Berücksichtigung der betroffenen (Raum-)Ansprüche durchgeführt werden können, insbesondere was Ausbaubreite und Materialwahl betrifft. Nur so kann sichergestellt werden, dass situativ die angemessene Lösung gefunden werden kann. Beiträge allein auf das Einhalten einheitlicher Ausbaustandards abzustützen, greift zu kurz. Ausserdem ist die Koordination zwischen Baubewilligungsverfahren und Beitragsverfahren sicherzustellen.

#### **Weitere Bemerkungen stichwortartig:**

- Die Bezeichnung „wegscharf“ wirft Fragen auf bezüglich der Verbindlichkeit. Ist dies gleich parzellenscharf?
- Der Verursacher des Eingriffs wird *ersatzpflichtig* (Kap. 2.6.2): Eine Verbesserung des Velonetzes soll möglich sein, ohne dass die Gemeinde als Verursacherin des Eingriffs dafür ersatzpflichtig wird.
- Grafik auf Seite 14 (Kap. 3 Kantonales Netz): Die Begriffe „Grundnetz: von überwiegend kantonalen Bedeutung“ und „Ergänzungnetz: von kantonaler Bedeutung“ sind in ihrer Hierarchie wohl vertauscht worden.

- Die Zulässigkeit von E-Bikes (mit gelben Nummern) auf Velowegen soll nicht generell ausgeschlossen werden.

Wir beantragen, dass die Anträge der BVR berücksichtigt werden und stehen für allfällige Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
BVR



Dr. Frank Schuler  
Präsident



Esther Casanova  
Geschäftsführerin