

Langsamverkehr

## Die Förderung des Veloverkehrs als kantonale Aufgabe

Mit dem Sachplan Velo schafft der Kanton Graubünden die planerischen Grundlagen für die nachhaltige Förderung des Velos als umweltfreundliches, effizientes und gesundes Verkehrsmittel für den Alltags- und Freizeitverkehr. Die Abläufe und die finanzielle Beteiligung des Kantons werden transparent geregelt und das Velonetz von kantonaler Bedeutung aufgezeichnet.

Das Velo benötigt verglichen mit Autos oder den öffentlichen Verkehrsmitteln wenig Strassenraum und ist auf kurzen Distanzen vielfach sogar schneller unterwegs. Die Zweiräder emittieren keine Schadstoffe, machen kaum Lärm und sind im Ankauf und Unterhalt sehr preiswert. Und nicht zu vergessen, regelmässiges Velofahren sorgt ganz ausgeprägt für die persönliche Gesundheit. Kein Wunder also, erlebt das Velo und insbesondere das E-Bike im Alltag und in der Freizeit in den letzten Jahren einen bemerkenswerten Aufschwung. Das deutliche Ja der Schweizer Bevölkerung an der Urnenabstimmung Ende 2018 für das Velo in der Bundesverfassung zeigt: Das Velo geniesst in der Schweiz einen hohen Stellenwert. Der Sachplan Velo ist ein deutliches Zeichen des Kantons für dieses hochaktuelle Verkehrsmittel.

Der Schwerpunkt des kantonalen Sachplans liegt in der Förderung des Velofahrens im Alltagsverkehr. Basierend auf einem Potentialmodell legt der Sachplan daher ein kantonales Velonetz «Alltagsverkehr» mit einer Länge von rund 460 Kilometern fest, welches sich zum grössten Teil auf bestehende Verbindungen abstützt. Graubünden ist aufgrund seines ausgedehnten Wegnetzes abseits des motorisierten Verkehrs in einer gebirgigen Landschaft



Das Velo für den Alltag und das Freizeitvergnügen

prädestiniert, auch ein Mountainbikeland zu sein. Für das Velonetz «Freizeitverkehr» übernimmt der kantonale Sachplan die bereits bestehenden, signalisierten Velo- und Mountainbikerouten mit einer Gesamtlänge von knapp 3'000 Kilometern. Das Rennvelo wird im Sachplan als Teil der Freizeitmobilität ebenfalls berücksichtigt. Entsprechend dem Strassengesetz unterscheidet der Sachplan für das kantonale Velonetz zwischen dem Grundnetz mit hohem Nutzungspotential, bei welchem das kantonale Interesse an der Realisierung überwiegt, und dem Ergänzungsnetz mit mittlerem Nutzungspotential.

Die engagierten Stellungnahmen zu der kantonsweiten Vernehmlassung des Sachplanes zeigen deutlich den hohen Stellenwert des Velos. Rund 90 Eingaben mit 766 Detailanträgen und Bemerkungen gingen beim Kanton ein und wurden auf Relevanz und Umsetzbarkeit geprüft. Schwer-

gewichtig betrafen diese den Velonetzplan mit der Schwachstellenbeschreibung, welche mit einer Fülle von Detailhinweisen ergänzt werden konnte. Der überarbeitete Sachplan wurde von der Regierung am 2. Juli 2019 genehmigt und in Kraft gesetzt.

Die Realisierung und der Betrieb der Velonetze «Alltagsverkehr» und «Freizeitverkehr» ist gemäss Strassengesetz in Graubünden die Aufgabe der Gemeinden. Der Kanton unterstützt sie dabei mit dem kantonalen Sachplan Velo als Arbeitshilfe, kantonalen Beiträgen gemäss Strassengesetzgebung und mit der fachlichen Beratung durch das Tiefbauamt Graubünden.

Der aktuelle Sachplan Velo mit Projektierungsrichtlinie und Velonetzplan wird publiziert unter [www.langsamverkehr.gr.ch](http://www.langsamverkehr.gr.ch) > Dokumentation > Sachplan Velo.

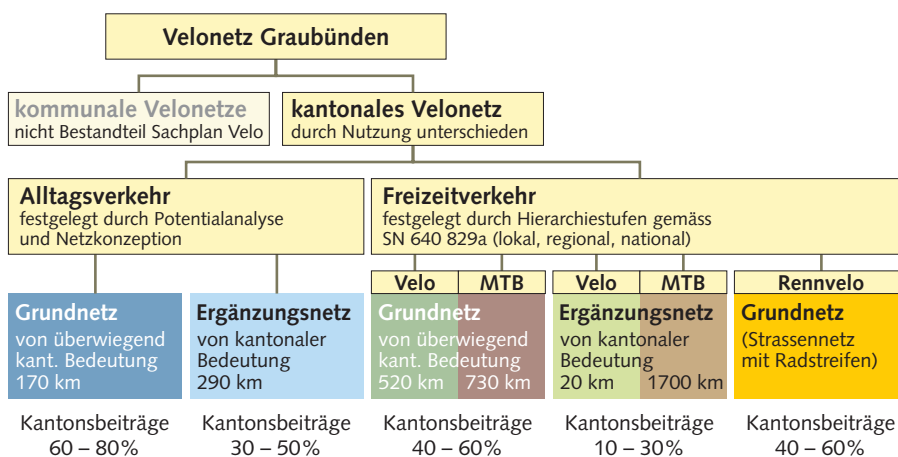
## Vom Potential zum Velonetz

Für die Festlegung des kantonalen Velonetzes des Alltagsverkehrs wurde für den ganzen Kanton ein sogenanntes Potentialmodell erstellt, mit welchem die zu erwartende (potentielle) Nachfrage einer Verbindung für Velofahrende im Jahr 2030 errechnet wird. Als zentrale Grundlage diente dazu das Verkehrsmodell des Kantons Graubünden sowie der Anteil des Veloverkehrs im Vergleich mit dem Transportaufkommen der verschiedenen Verkehrsmittel (Modalsplit). Auf Basis der errechneten potentiellen Velofrequenzen wurden in einem zweiten Schritt die Wunschlinien in Abstimmung mit den regionalen Richtplänen auf das reale Wegnetz umgelegt, wobei bewusst das velofreundliche «Szenario Tief» gewählt wurde: Für die Aufnahme in das Grundnetz, also Verbindungen von überwiegender kantonaler Bedeutung, wurde die Schwelle bei 75 Velofahrten pro Tag festgelegt, für das Ergänzungsnetz, bestehend aus den Verbindungen von kantonaler Bedeutung, genügen sogar 25 Fahrten pro Tag. Die daraus entstandenen, teil isolierten Netze wurden – wo sinnvoll – ungeachtet des Potentials miteinander verknüpft.

Das Velonetz Alltagsverkehr wurde zusätzlich einer Schwachstellenanalyse unterzogen. Hierzu wurde die aktuelle bauliche Ausgestaltung der verschiedenen Verbindungen des Netzes mit den Anforderungen der massgeblichen technischen Normen verglichen, allfällige Abweichungen festgehalten und wo bereits möglich erste Lösungsvorschläge erarbeitet.

## Dynamischer Sachplan

Der Sachplan Velo wird vom Tiefbauamt als Fachstelle für den Langsamverkehr periodisch und in Koordination mit den regionalen Richtplänen überprüft. Wenn beispielsweise aufgrund von Festlegungen und Anpassungen in den Richtplänen und Nutzungsplanungen Änderungen des Velonetzplanes sinnvoll sind, kann die Regierung in ihrem



Einteilung des kantonalen Velonetzes mit den entsprechenden Beitragssätzen

Genehmigungsentscheid der Fachstelle einen entsprechenden Auftrag erteilen. Diese Änderungen als Folge eines Raumplanungsverfahrens setzen in der Regel eine öffentliche Auflage voraus.

## Alltagstauglichkeit unverzichtbar

Damit das Velo sein Potential als effizientes und umweltfreundliches Verkehrsmittel voll ausspielen kann, muss die Veloinfrastruktur hohen Qualitätsansprüchen genügen. Die Verbindungen müssen direkt, sicher und komfortabel sein. Dies stellt die Projektierungsrichtlinie des Sachplans für den Alltagsverkehr sicher. Sie stützt sich dabei im Wesentlichen auf die verschiedenen technischen Normen zu Veloanlagen und die entsprechenden Konkretisierungen für Graubünden. So wird beispielsweise die Normalbreite für Radwege auf 2.50 Meter und für Radstreifen auf 1.50 Meter festgelegt. Damit auch bei schlechtem Wetter mit dem Velo zur Arbeit oder in die Schule gefahren wird, ist eine feste

Wegoberfläche wie ein Asphaltbelag für das Alltagsnetz unverzichtbar.

## Abgestufte Beitragshöhe

Je nach Potential eines Ausbauprojektes kann die Regierung namhafte Beiträge sprechen. Entscheidend ist dabei die Netzuordnung eines Projektes. Beim Grundnetz Alltag gibt es 60 bis 80 Prozent an die anrechenbaren Kosten, beim Ergänzungsnetz 30 bis 50. Innerhalb dieser Spanne von je 20 Prozent sind weitere konkrete Faktoren wie die Belastung durch den motorisierten Verkehr oder die Nutzung als Schulweg satzbestimmend. Die Einhaltung der technischen Randbedingungen gemäss Projektierungsrichtlinie ist aber für einen Beitrag zwingend. Im Freizeitbereich wird die Beitragshöhe für ein Vorhaben anhand der hierarchischen Einstufung einer Route beurteilt. So kann der Kanton nationale und regionale Routen, welche von überwiegendem kantonalen Interesse sind, mit einem Beitragssatz von 40 bis 60 Prozent unterstützen.

**Impressum**  
 Inhalt Tiefbauamt Graubünden. Die Weiterverwendung von Bild und Text mit Quellenangabe ist erwünscht.  
[www.tiefbauamt.gr.ch](http://www.tiefbauamt.gr.ch) > Dokumentation

