



Tiefbauamt Graubünden  
Uffizi da construcziun bassa dal Grischun  
Ufficio tecnico dei Grigioni

---

# **Sachplan Velo Kanton Graubünden**

## Piano settoriale percorsi ciclabili Cantone dei Grigioni

---

**Mitwirkungsbericht zur Vernehmlassung**  
(5. April – 8. Juni 2018)

**Rapporto sui risultati della procedura di consultazione**  
(5 aprile – 8 giugno 2018)

2. Juli 2019 / 2 luglio 2019



## Indice

1.	Breve descrizione del Piano settoriale percorsi ciclabili	3
2.	Invito a prendere posizione	3
3.	Panoramica dei risultati della consultazione	4
4.	Richieste principali e relativa valutazione	4
4.1	Testo	4
4.2	Direttiva di progettazione per percorsi ciclabili della mobilità quotidiana	7
4.3	Piano della rete di percorsi ciclabili con schede dei comuni	8
5.	Approvazione del Piano settoriale percorsi ciclabili	9

## Allegato

Valutazione delle prese di posizione



## 1. Breve descrizione del Piano settoriale percorsi ciclabili

Il traffico ciclistico acquista sempre maggiore importanza per il Cantone dei Grigioni. Di conseguenza, con la revisione parziale dell'ordinanza stradale (OStra; CSC 807.110), entrata in vigore il 1° gennaio 2016, il Governo ha previsto un piano settoriale per la rete di piste ciclabili.

Il Piano settoriale percorsi ciclabili è strutturato in un testo, una direttiva di progettazione per i percorsi ciclabili della mobilità quotidiana e un piano della rete di percorsi ciclabili con le schede tecniche relative ai comuni.

### Testo

Nel testo vengono stabiliti i parametri per la pianificazione della rete ciclabile cantonale – suddivisa in mobilità quotidiana e del tempo libero di importanza cantonale diversa – e definiti i criteri per la determinazione dei sussidi cantonali. Viene inoltre spiegata la procedura per l'ampliamento della rete ciclabile cantonale, in particolare l'inserimento del Piano settoriale percorsi ciclabili nei processi della pianificazione del territorio.

### Direttiva di progettazione Percorsi ciclabili della mobilità quotidiana

La direttiva di progettazione contiene i requisiti edilizi vincolanti per lo stanziamento di sussidi cantonali per i percorsi ciclabili della mobilità quotidiana. Il rispetto di questa direttiva di progettazione è un presupposto per la concessione di sussidi cantonali per piste ciclabili della mobilità quotidiana. La direttiva stabilisce i requisiti posti alla configurazione edilizia di corsie ciclabili, ciclopiste e strade pedonali combinate a ciclopiste e disciplina inoltre la realizzazione di ponti, sottopassaggi o gallerie che servono al traffico ciclistico e pedonale. Sono possibili deroghe motivate in seguito a una ponderazione degli interessi, che devono però essere approvate dall'autorità aggiudicante.

### Piano della rete di percorsi ciclabili con schede dei comuni

Il piano della rete di percorsi ciclabili indica tutti i collegamenti e i percorsi della rete ciclabile cantonale in un piano corografico (scala 1:130'000). I percorsi ciclabili della mobilità quotidiana vengono rappresentati in modo dettagliato in schede tecniche riferite ai comuni e basate sul piano corografico (scala di rappresentazione più grande). I tratti mancanti o che non corrispondono ai requisiti posti dalla direttiva di progettazione vengono indicati come punti deboli.

## 2. Invito a prendere posizione

Con la pubblicazione nel Foglio ufficiale cantonale del 5 aprile 2018 è stata avviata la consultazione in merito al progetto del Piano settoriale percorsi ciclabili, che è durata fino all'8 giugno 2018. I relativi documenti erano disponibili sulla homepage del Cantone.

Comuni, organizzazioni regionali, Dipartimenti cantonali e Cancelleria dello Stato come pure singoli uffici federali, associazioni e organizzazioni di interesse sono inoltre stati invitati a esprimersi in merito al progetto.



### 3. Panoramica dei risultati della consultazione

Nel quadro della consultazione a livello cantonale, 90 rappresentanti di comuni, regioni e associazioni, uffici cantonali, singoli privati e un partito politico si sono espressi in merito al Piano settoriale percorsi ciclabili. Con in totale 766 osservazioni, in parte identiche, sono state presentate indicazioni, suggerimenti e richieste relative ai singoli capitoli del piano settoriale. Tutte le argomentazioni sono state valutate dal Servizio per il traffico non motorizzato (STNM) in collaborazione con il Segretariato del Dipartimento costruzioni, trasporti e foreste (DCTF) come pure con l'ufficio di pianificazione dei trasporti incaricato. Questi servizi hanno anche proceduto a rispondere alle argomentazioni.

La maggior parte delle richieste concerneva il piano della rete di percorsi ciclabili con le schede dei comuni. Quest'ultimo è stato completato con numerose osservazioni dettagliate. Nel testo e nella direttiva di progettazione per i percorsi ciclabili della mobilità quotidiana sono stati effettuati nove adeguamenti sostanziali.

In allegato al presente rapporto sono indicate dettagliatamente tutte le prese di posizione con la relativa valutazione.

### 4. Richieste principali e relativa valutazione

Molte osservazioni e richieste si riferiscono ad ambiti tematici concreti.

Di seguito sono state riassunte e suddivise per gruppi tematici le principali richieste e la relativa valutazione.

#### 4.1. Testo

##### **Inserimento della bicicletta da corsa**

Numerose prese di posizione chiedono l'inserimento nel piano settoriale del ciclismo da corsa o di una relativa rete di itinerari. Questo sport sarebbe una parte importante e crescente dell'utilizzazione turistica estiva.

Vista l'importanza del ciclismo da corsa documentata nella consultazione, la rete ciclabile cantonale della mobilità del tempo libero viene completata con la «rete di base bicicletta da corsa» (testo, nuovo capitolo 3.2.2).

Poiché gli appassionati della bicicletta da corsa circolano di regola sulle strade cantonali (in particolare sulle strade dei passi), la rete di base bicicletta da corsa è rappresentata di principio dalla rete di strade cantonali. In caso di circonvallazioni con divieto di circolazione per biciclette, in via eccezionale anche le strade comunali possono essere parte della rete per biciclette da corsa. In caso di progetti di manutenzione e di ampliamento di una strada appartenente a questa rete, il Cantone e i comuni verificano se è sensato aggiungere corsie ciclabili a quella a monte. Questo vale di principio a partire da una pendenza del 6% e da un traffico giornaliero medio (TGM) di oltre 2'500 veicoli/giorno. Nel corso della verifica devono però essere considerati possibili percorsi alternativi equivalenti attraverso la rete di strade comunali, inventari e zone di protezione interessati, come pure l'economicità e l'intervento nel paesaggio. La rete di base bicicletta da corsa non viene segnalata separatamente, visto che la segnaletica è garantita dalla quella di base della rete stradale.

Poiché la rete di base bicicletta da corsa corrisponde di principio alla rete di strade cantonali, si rinuncia a una rappresentazione nel piano della rete di percorsi ciclabili. In caso contrario ciò renderebbe più difficile la leggibilità del piano della rete di percorsi ciclabili.



## Coesistenza/separazione di escursionisti e ciclisti

Quando dei segmenti di strade o sentieri vengono usati sia da escursionisti, sia da ciclisti, spesso nascono dei conflitti. Diversi partecipanti alla consultazione hanno chiesto di affrontare questa problematica nel Piano settoriale percorsi ciclabili.

Le infrastrutture destinate a escursionisti e ciclisti possono essere di principio sfruttate da entrambi i gruppi di utenti. In caso di conflitti occorre tuttavia mirare a una separazione dell'utilizzazione. Questa tematica viene evidenziata in diversi punti del testo. Tra le altre cose si rende infatti attenti al fatto che già durante la pianificazione e la progettazione di piste ciclabili devono essere considerati eventuali conflitti con sentieri escursionistici. Nel quadro di una ponderazione degli interessi devono essere presi in considerazione i sentieri escursionistici esistenti. Inoltre, le misure che mirano a togliere il traffico di biciclette o mountain bike da sentieri escursionistici vengono ponderate in modo particolare nel calcolo del sussidio cantonale (capitoli 1.5, 5.2.1 e 6.1.2).

## Conflitti con zone di protezione e inventari

Dei conflitti sono ipotizzabili anche con altri interessi, ad esempio con zone di protezione o inventari. Nella consultazione è stata chiesta una menzione esplicita degli inventari e delle zone di protezione (IVS, ISOS, IFP, ecc.).

Il testo, la direttiva di progettazione e il piano della rete di percorsi ciclabili vengono precisati nella misura in cui la pianificazione e la progettazione devono avvenire in considerazione delle zone di protezione e degli inventari. Si rende inoltre attenti al fatto che inventari e zone di protezione possono rappresentare dei motivi per una deroga dalla direttiva di progettazione.

## Procedura

In seguito a diversi riscontri, in tutto il testo sono state inserite delle precisazioni relative alla procedura. La procedura per l'ampliamento della rete ciclabile cantonale viene inoltre presentata con un diagramma nel nuovo capitolo 7 (nuova numerazione del precedente capitolo 6.2) – dall'elaborazione del piano direttore regionale, per passare all'adeguamento del piano generale di urbanizzazione e alla procedura comunale per il rilascio della licenza edilizia fino alla decisione in merito al versamento di sussidi cantonali.

Vengono spiegate in modo più dettagliato anche le competenze per il calcolo dei sussidi e per la decisione relativa ai sussidi cantonali. Viene tra l'altro stabilito che il Governo – che approva il piano settoriale con il sistema a punti stabilito (art. 5 cpv. 1 della legge stradale del Cantone dei Grigioni, LStr; CSC 807.100) – deve decidere in merito all'inserimento, alla soppressione o allo spostamento di segmenti di strade o sentieri solo se il nuovo tracciato non è conforme al piano della rete di percorsi ciclabili del piano settoriale. Questo vale anche se, in seguito a un interesse cantonale predominante, il Cantone partecipa alle spese computabili in misura superiore al 50 per cento: approvando il piano della rete di percorsi ciclabili – conformemente all'art. 58 cpv. 3 LStr – il Governo ha già decretato quali collegamenti e percorsi ricevono un'aliquota contributiva superiore al 50 per cento.

## Misure di promozione

Il ciclismo turistico nel Cantone dei Grigioni (bicicletta e MTB) dispone già di un buon marketing, compito assunto dalle organizzazioni turistiche e dai fornitori di prestazioni turistiche. Negli ultimi anni il Cantone ha inoltre lanciato alcuni programmi di promozione attuandoli con successo (graubündenHIKE, graubündenBIKE, graubündenE-MTB).

Per la promozione della bicicletta quale alternativa al traffico motorizzato individuale è però sempre più importante anche un marketing dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana. Il Cantone deve garantire che gli impianti cofinanziati vengano utilizzati nel migliore dei modi. Il Servizio per il traffico non motorizzato dei Grigioni ha già realizzato alcune misure di marketing. Il testo, capitolo 5.2.4,



viene completato con l'indicazione che il Cantone si assumerà anche in futuro il marketing della mobilità quotidiana.

### Priorizzazione di punti deboli, orizzonte di realizzazione

Diversi partecipanti alla consultazione auspicano una priorizzazione dei punti deboli della rete ciclabile della mobilità quotidiana indicati nelle schede tecniche.

Poiché i comuni sono competenti per la realizzazione della rete ciclabile, spetta a loro decidere di assegnare la priorità a progetti previsti nel quadro delle relative risorse personali e finanziarie – eventualmente in coordinamento con altri risanamenti necessari (ad esempio canalizzazioni, potenziamenti di percorsi o pavimentazioni). I comuni sono liberi di decidere se, come e quando eliminare i punti deboli indicati nelle schede tecniche. Di conseguenza non è sensato prescrivere orizzonti temporali o priorizzare i punti deboli nel Piano settoriale percorsi ciclabili. Tuttavia, nel nuovo capitolo 3.3 vengono indicate alcune spiegazioni di fondo relative all'orizzonte di realizzazione previsto. Si rende anche attenti allo scadenzario della Confederazione per quanto riguarda i programmi d'agglomerato.

### Competenza per la rete ciclabile cantonale

In alcuni riscontri si chiede la costruzione e la manutenzione della rete di base e/o della rete complementare da parte del Cantone.

La legge stradale cantonale assegna ai comuni la costruzione e la manutenzione degli impianti del traffico non motorizzato (art. 6 cpv. 3 LStr). L'auspicata assunzione della rete di base e/o della rete complementare da parte del Cantone richiederebbe una modifica della legge stradale da parte del Gran Consiglio. Il Piano settoriale percorsi ciclabili non può derogare da questa suddivisione dei compiti sancita nella legge. Su richiesta dei comuni, il Cantone può però occuparsi della progettazione degli impianti del traffico non motorizzato (art. 5b cpv. 2 OStra). Inoltre, il Cantone può fungere da committente in caso di impianti lungo strade cantonali che servono a sgravare queste ultime (art. 6 cpv. 4 LStr). La pianificazione e la costruzione di corsie ciclabili lungo le strade cantonali sono già compiti del Cantone (art. 5 cpv. 1 lett. a LStr).

### Parcheggi per biciclette

In diversi casi si chiede una partecipazione finanziaria del Cantone alla realizzazione di parcheggi per biciclette accessibili pubblicamente. I parcheggi sarebbero una parte importante dell'intera infrastruttura destinata alle biciclette.

Il Piano settoriale percorsi ciclabili serve al Governo quale base per la concessione di sussidi in quanto determina le reti ciclabili di interesse cantonale o di interesse cantonale predominante che possono ricevere sussidi. La determinazione delle ubicazioni dei parcheggi per biciclette rientra per contro – in analogia ai parcheggi nel traffico stradale – nell'ambito di competenza dei comuni. Di conseguenza il Piano settoriale percorsi ciclabili non considera posteggi per biciclette, posteggi custoditi, impianti bike and ride e stazioni di ricarica. In altre parole, i parcheggi per biciclette non sono un impianto del traffico ciclabile mobile ai sensi dell'art. 58 cpv. 1 lett. a LStr e di conseguenza, conformemente alla legge stradale, non hanno diritto a sussidi. In virtù della legge sui trasporti pubblici nel Cantone dei Grigioni (LTP; CSC 872.100), il Cantone può tuttavia versare sussidi per la costruzione di impianti bike and ride situati nelle o presso le stazioni (art. 27 LTP). Il testo è stato completato di conseguenza (capitolo 2.5).

### Ammontare dei sussidi cantonali



Alcuni partecipanti alla consultazione criticano l'ammontare massimo dei sussidi cantonali o chiedono sussidi identici per la rete della mobilità quotidiana e del tempo libero.

I limiti contributivi per la rete complementare (da un minimo del 5 a un massimo del 50 per cento) vengono fissati nell'art. 58 cpv. 1 lett. a LStr. Un aumento di questi limiti richiederebbe una modifica della legge stradale da parte del Gran Consiglio e non può dunque avvenire nel quadro del Piano settoriale percorsi ciclabili.

I limiti contributivi per la rete di base risultano dall'art. 58 cpv. 3 LStr. Questa disposizione concede al Governo la competenza di conferire sussidi cantonali superiori al 50 per cento in presenza di un interesse cantonale predominante. Approvando il Piano settoriale percorsi ciclabili (art. 5 cpv. 2 OStra), il Governo fissa i limiti massimi di questi sussidi cantonali (80 per cento rete di base della mobilità quotidiana / 60 per cento rete di base della mobilità del tempo libero) e stabilisce lo schema di calcolo (già applicato oggi) in modo trasparente. Con un massimo dell'80 per cento a favore della rete di base della mobilità quotidiana, il sostegno cantonale è già molto ampio. Per questa ragione si è rinunciato a un adeguamento delle aliquote contributive.

Il fatto che la mobilità quotidiana della popolazione locale debba essere sostenuta con sussidi cantonali più generosi rispetto alla mobilità del tempo libero è dovuto a una ponderazione svolta dal Gran Consiglio durante il dibattito relativo alla revisione parziale della legge stradale. Tale ponderazione è stata inserita nell'art. 31 cpv. 1<sup>bis</sup> OStra. La rete esistente della mobilità del tempo libero è di principio sufficientemente grande e di buona qualità. Con aliquote di sussidio più elevate a favore della rete della mobilità quotidiana si mira a creare degli incentivi per l'attuazione delle esigenze di collegamento della popolazione locale nella mobilità quotidiana. Questa distinzione viene mantenuta.

## 4.2 Direttiva di progettazione per percorsi ciclabili della mobilità quotidiana

### Principi per il traffico misto

Alcuni partecipanti alla consultazione chiedono un principio per la riduzione della velocità in caso di traffico misto (introduzione generale del limite di velocità massimo di 30 km/h) o un principio per la separazione dei ciclisti al di fuori dell'abitato (ciclopista come regola).

Non è possibile completare la direttiva di progettazione con i principi auspicati. I limiti generali di velocità possono essere ridotti solo in determinati casi eccezionali disciplinati a livello legislativo (art. 108 cpv. 2 dell'ordinanza sulla segnaletica stradale, OSStr; RS 741.21). Anche la forma di conduzione adatta dei ciclisti va esaminata per ogni singolo progetto in base a diversi fattori. Il capitolo 1.1 della direttiva di progettazione viene tuttavia completato nella misura in cui, per ragioni di sicurezza, il traffico ciclistico – laddove possibile e sensato – viene condotto su strade o ciclopiste separate.

### Significato dei segnali di prescrizione per le biciclette elettriche

In diversi casi si chiede una spiegazione dei segnali stradali e del loro significato per le biciclette elettriche.

Le ciclopiste segnalate sono aperte alle biciclette elettriche con pedalata assistita sia fino a 25 km/h, sia fino a 45 km/h («biciclette elettriche veloci»). Una segnaletica di ciclopiste con un divieto per biciclette elettriche veloci va applicata solo in casi eccezionali. Il capitolo 3.6 della direttiva di progettazione viene riorganizzato e completato di conseguenza.

### Requisiti relativi alla manutenzione



La manutenzione di corsie ciclabili lungo le strade cantonali è compito del Cantone, quella di altre corsie ciclabili, ciclopiste e percorsi è compito dei comuni (art. 5 cpv. 1 lett. a LStr a e art. 6 cpv. 3 LStr).

In base a diversi riscontri, a titolo di novità la direttiva di progettazione stabilisce i requisiti posti alla manutenzione di ciclopiste dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana (capitolo 3.9). A titolo complementare, nel testo viene stabilito che con la domanda di sussidi cantonali deve essere presentato anche un piano di manutenzione (capitolo 7.2). Grazie a queste prescrizioni si mira a garantire una qualità uniforme della manutenzione della rete ciclabile cantonale della mobilità quotidiana.

### **Carattere vincolante della direttiva di progettazione**

Alcuni partecipanti alla consultazione chiedono che si rinunci a degli standard di progettazione. In singoli casi dovrebbe essere possibile una deroga dalla direttiva di progettazione per i percorsi ciclabili della mobilità quotidiana.

Conformemente all'art. 31 cpv. 1<sup>bis</sup> dell'ordinanza stradale del Cantone dei Grigioni (OStr; CSC 807.110), i versamenti di sussidi del Cantone sono tra l'altro vincolati al rispetto delle «direttive cantonali». La configurazione edilizia delle piste ciclabili deve corrispondere alle direttive di progettazione cantonali. Una determinazione uniforme per tutto il Cantone è imperativa per una qualità minima della rete ciclabile cantonale. Una rinuncia alla formulazione di simili standard sarebbe contraria alla direttiva emanata dal Governo.

La direttiva di progettazione dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana si orienta ai requisiti minimi delle norme vigenti; in alcuni casi si rimane addirittura sotto tali requisiti minimi. I principi valgono soprattutto per i tratti al di fuori dell'abitato. Sono possibili delle deroghe a seguito di una ponderazione degli interessi, esse richiedono tuttavia una motivazione nella relazione tecnica. Questo vale anche per la richiesta che vuole una rete della mobilità quotidiana completamente asfaltata. Di principio per i collegamenti dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana deve essere prevista una pavimentazione in asfalto, affinché possano essere utilizzati anche nel semestre invernale e in caso di pioggia.

### **Progetti pilota**

In alcuni casi si chiede l'elaborazione di progetti pilota. Si auspica ad esempio lo sviluppo di rivestimenti rispettosi dell'ambiente o uno studio relativo a superfici di circolazione separate con differenze di livello.

Progetti pilota e incarichi di ricerca sono ancora possibili e auspicati. Essi dovrebbero avvenire d'accordo con il STNM e in collaborazione con gli istituti di ricerca (università, scuole universitarie professionali, VSS, SVI, ecc.). Nella direttiva di progettazione vengono però inserite solo soluzioni dimostratesi valide. Se determinate soluzioni previste da progetti pilota dovessero trovare conferma, la direttiva di progettazione può essere aggiornata in un secondo momento.

## **4.3 Piano della rete di percorsi ciclabili con schede dei comuni**

### **Tracciato dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana e punti deboli**

Numerosi riscontri concernono i tracciati dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana e i punti deboli individuati.

Sono state verificate tutte le differenze notificate e le proposte di modifica. Laddove possibile, il piano della rete di percorsi ciclabili è stato adeguato di conseguenza. È stato inoltre già possibile definire singoli nuovi collegamenti e ampliare in modo puntuale la rete.



## Complementi della rete della mobilità del tempo libero

Diversi partecipanti alla consultazione chiedono l'inserimento di determinati percorsi nel piano della rete di percorsi ciclabili.

Non ogni percorso inserito in un piano generale di urbanizzazione (PGU) come tracciato per mountain bike o bicicletta soddisfa i criteri per essere incluso nel piano settoriale. Sono considerati di importanza cantonale e dunque degni di essere inseriti nel piano settoriale solo i percorsi destinati al tempo libero conformemente alla norma SN 640 829a. Questi tracciati suddivisi in percorsi nazionali, regionali o locali hanno un punto di partenza e una destinazione, così come una determinata importanza per la rete globale.

Per questa ragione i nuovi percorsi pianificati devono essere previamente presentati al STNM per il coordinamento con la rete globale e inseriti nei PDReg e/o nei PGU. Nella procedura di approvazione del PDReg/PGU il Governo può quindi conferire un incarico per l'aggiornamento del percorso nel piano della rete di percorsi ciclabili. Il STNM può aggiornare nel piano della rete di percorsi ciclabili modifiche di poco conto relative al tracciato di percorsi esistenti.

## Piani direttori regionali invece di un piano della rete di percorsi ciclabili

In alcuni casi si temono dei doppioni con i piani direttori regionali e una limitazione della libertà d'azione dei comuni. Di conseguenza si chiede di rinunciare al piano della rete di percorsi ciclabili vincolante per le autorità. Andrebbero piuttosto inserite le reti del traffico non motorizzato dei piani direttori regionali (PDReg).

Il Piano settoriale percorsi ciclabili illustra la rete della mobilità quotidiana «cantonale» e la rete della mobilità del tempo libero «cantonale». Si tratta di collegamenti e percorsi di interesse cantonale o di interesse cantonale predominante. Solo questi hanno diritto a sussidi conformemente all'art. 58 LStr a e all'art. 31 cpv. 1<sup>bis</sup> OStr. Per l'inserimento di un collegamento/percorso nel piano della rete di percorsi ciclabili valgono i requisiti stabiliti nel testo: il raggiungimento di un valore soglia definito nel modello dei potenziali per la mobilità quotidiana e la categorizzazione e segnaletica conformemente alla norma SN 640 829a per i percorsi della mobilità del tempo libero. Con il piano settoriale – che può essere aggiornato in modo relativamente semplice a seconda della necessità – viene garantito che il Governo disponga di uno strumento attuale, trasparente e valido in tutto il Cantone per il conferimento di sussidi. I PDReg sono stati un'importante base per la determinazione della rete ciclabile cantonale. Non sussiste tuttavia alcun diritto a una ripresa completa nel piano settoriale con relativo cofinanziamento del Cantone. Le competenze e gli obblighi del Governo conformemente all'art. 6 cpv. 2 LStr a e all'art. 5 cpv. 1 OStr non possono essere delegate alle regioni attraverso i PDReg.

La libertà d'azione dei comuni rimane in ogni caso garantita. I tracciati delle reti ciclabili meramente comunali non vengono rilevati nel piano settoriale. I comuni sono liberi di stabilire collegamenti e percorsi comunali o che interessano solo delle frazioni e completare di conseguenza la rete cantonale nei piani direttori regionali. Lo stesso vale per i collegamenti e i percorsi che interessano più frazioni: anche in questo caso i comuni sono liberi di determinarli, se non dovessero corrispondere al piano settoriale decade tuttavia il diritto a sussidi cantonali.

## 5. Approvazione del Piano settoriale percorsi ciclabili

L'approvazione del Piano settoriale percorsi ciclabili spetta al Governo. Esso decide l'approvazione del piano settoriale in considerazione dei risultati della consultazione (art. 5 cpv. 1 OStr).

Dopo l'approvazione, tutti i documenti del Piano settoriale percorsi ciclabili (ad eccezione delle schede tecniche dei comuni) saranno pubblicati su internet e aggiornati.



## Verwaltungsstellen

71

### Amt für Natur und Umwelt ANU

3

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID373

Zielsetzung: JA  
Umsetzung: NEIN

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID374

Der Sachplan Velo soll gemäss Zweckumschreibung Grundlage sein für die Festlegung der Kantonsbeiträge an das kantonale Velonetz und dessen Signalisation, für die regionale Richtplanung und lokale Nutzungsplanungen sowie zur Erarbeitung des Teils Langsamverkehr im Strassenbauprogramm. Zu seinem Inhalt gehören die Definition von Grundsätzen, die Festlegung der Methodik für die Entwicklung der Velonetze und die Festlegung der Finanzierung. Zudem soll der Sachplan das kantonale Velonetz des Alltags- und Freizeitverkehrs definieren, wobei der Velonetzplan dieses "wegenhaft" darstellt. Überdies sollen die Schwachstellen identifiziert und, sofern planerisch sinnvoll, Hinweise zur Lösung gegeben werden. Für die Erstellung, Überprüfung, Anpassung, Fortschreibung und Aktualisierung des Sachplans ist die Fachstelle für Langsamverkehr zuständig. Sie berücksichtigt die Interessen der Regionen, der Gemeinden und der Bevölkerung.

Kenntnisnahme

Das ANU ist der Ansicht, dass der vorliegende Sachplan Velo einen zu hohen Detaillierungsgrad aufweist, da er eine "wegenhaft" Linienführung vorsieht. Eine derart konkrete Festlegung auf Sachplanebene erachten wir als fragwürdig, da dieses Planungsinstrument für gewöhnlich einer abstrakteren Zielumschreibung dient. Da den gemeindebezogenen Detailblättern gemäss dem Textteil lediglich informativer Charakter zukommt, stellt sich uns die Frage, warum sie denn überhaupt Bestandteil dieses grundsätzlich behörderverbindlichen Sachplans bilden. Zudem kommt den planerischen Verfahren und deren Zuständigkeit, wie sie im Textteil unter Ziff. 5 ausgeführt sind, aufgrund des bereits vorhandenen Detaillierungsgrades im Sachplan keine Berücksichtigung (mehr) zu. Der Sachplan dient als Grundlage für den kantonalen Richtplan und soll dessen Vorgaben im Bereich der kantonalen Veloinfrastruktur konkretisieren. Gemäss seiner Zweckbestimmung soll er als Grundlage dienen und besitzt deshalb einen konzeptionellen, und nicht individuell-konkreten, Charakter. Unserer Auffassung nach geht der vorliegende Sachplan auch über den Konkretisierungsgrad eines Richtplans hinaus, wobei entgegenstehende Interessen, insbesondere aus dem Gewässerschutz (z.B. der Gewässerraum [Art. 36a GSchG und Art. 41a ff. GSchV] oder die Verbauung/Korrektion von Fließgewässern [Art. 37 f. GSchG]) sowie aus dem Natur- und Heimatschutz (Schutz der Biotope [Art. 18 ff. NHG und Art. 14 NHV]), nicht berücksichtigt werden.

B Allgemeine Hinweise  
und Anträge  
Eingabe ID376

Kommunale Datenblätter haben rein informativen Charakter und sind nicht behörderverbindlich. Zu hoher Detaillierungsgrad für Sachplanebene. Keine Berücksichtigung entgegenstehender Interessen, insbesondere Gewässerschutz sowie

Gemäss Art. 6 Abs. 2 StrG legt die Regierung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das Wegnetz des Langsamverkehrs fest. Dieses Wegnetz wird gestützt auf ein Netzkonzept des Departementes im



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Natur- und Heimatschutz.

ANTRAG: Kommunale Datenblätter sind aus dem Sachplan zu entfernen. Die Linienführung ist nicht "wegscharf", sondern im Sinne des konzeptionellen Charakters des Sachplans lediglich in ihren Grundzügen/-richtungen festzulegen.

Sachplan festgehalten (Art. 5 Abs. 2 StrV). Die Linienführungen im Velonetzplan und in den davon abgeleiteten (anderer Massstab) Gemeindedatenblättern sind behördensverbindlich. Die aufgelisteten Schwachstellen haben lediglich informativen Charakter (vgl. Textteil 2.4).

Im Sachplan Velo wird das "kantonale" Alltagsnetz und das "kantonale" Freizeitnetz abgebildet. Es handelt sich um sämtliche Verbindungen/Routen von kantonalen oder überwiegend kantonalen Bedeutung. Nur diese sind gemäss Art. 58 StrG und Art. 31bis StrV beitragswürdig. Mit dem Sachplan - welcher laufend und relativ einfach nachgeführt wird - ist sichergestellt, dass die Regierung über ein aktuelles, transparentes und kantonsweites Instrument zur Beitragssprechung verfügt.

Die Linienführungen der rein kommunalen Velonetze werden daher vom Sachplan nicht erfasst. Die Gemeinden können solch kommunale und rein fraktionale Verbindungen/Routen frei festlegen und das kantonale Netz in den regionalen Richtplänen entsprechend verdichten. Gleches gilt für überfraktionale Verbindungen und Routen: auch diese können die Gemeinden an sich frei festlegen - bei einem Abweichen vom Sachplan haben sie aber keinen Anspruch auf Kantonsbeiträge (siehe dazu Art. 31 Abs. 1bis StrV und Textteil, Kapitel 2.5 und 6). Unterschiedliche Interessen müssen im Rahmen der abschnittsspezifischen Projektierung betrachtet werden. Waren alle Inventare und gegenteilige Interessen im Sachplan betrachtet worden, wäre dies eine zu detaillierte Stufe.

Der Sachplan wird aber wie folgt ergänzt:

Anpassung Textteil, Kapitel 7.3

Zu prüfen sind unter anderem mögliche Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere mit dem IVS, ISOS oder BLN).

Anpassung Projektierungsrichtlinie, Einleitung:  
....zu begründen. Konflikte mit anderweitigen Interessen (z.B. Wanderwege), mit Schutzgebieten oder Inventaren können mögliche Gründe für Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID36	Wir begrüssen die Bestrebungen des Kantons Graubünden für einen sicheren und attraktiven Veloverkehr. Berichte, Pläne und Richtlinien des Sachplans Velo sind von einer hohen Qualität.	Kenntnisnahme
Aufbau Vorgehen richtig angepackt? Eingabe ID37	Ja	Kenntnisnahme
B Gemeinde-Datenblatt > Np Tamins Eingabe ID34	<p>Die Lösungen gemäss Planungsstudie des Kantons Graubünden überzeugen aus Sicht ASTRA noch nicht. Angesichts der schwierigen verkehrs- und bautechnischen Voraussetzungen (hohe Verkehrsmenge, Statik der Brücke, Bedeutung der Brücke als Baudenkmal) sind auch andere Linienführungen der Veloverbindung in Betracht zu ziehen, welche die bestehenden Brücken nicht tangieren oder den Anschluss Reichenau der Nationalstrasse grossräumig umgehen (beispielweise via Polenweg).</p> <p><b>ANTRAG:</b> Präzisierung der «Hinweise zur Lösung»: «Gemeindeübergreifende Schwachstelle. Die Linienführung und bauliche Ausgestaltung der Alltagsveloverbindung ist zwischen dem Kanton GR und dem ASTRA zu koordinieren».</p>	Zurzeit ist die Region Imboden an der Bearbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes, welches auch die Veloverbindungen thematisiert. Der Hinweis zur Lösung der Schwachstelle L129 (Tamins, Anschluss A13 Vial, Rheinbrücke) wird dahingehend angepasst, dass die Linienführung und bauliche Ausgestaltung der Alltagsveloverbindung unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrskonzeptes zwischen dem Kanton, dem ASTRA und der Region zu koordinieren ist.

## Bundesamt für Umwelt BAFU

1

Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID678	<p>Wir stellen fest, dass die Auswirkungen der Vorlage auf Biotope (und schützenswerte Arten) weder im Text (Sachplan Velo, Kanton Graubünden, April 2018) noch auf den Karten erwähnt werden. Um die Schnittstellen mit Biotopen, insbesondere von nationaler Bedeutung zu beurteilen, wäre eine detaillierte GIS-Analyse sehr empfehlenswert. Wir gehen davon aus, dass der Kanton Graubünden, betroffene Biotope in seiner Planung gemäss Art. 2 Abs. 1c und d Raumplanungsverordnung berücksichtigt hat. In einer oberflächlichen amtsinternen GIS-Untersuchung konnten mehrere betroffene Biotope von nationaler Bedeutung ermittelt werden. So werden verschiedene Auengebiete, TWW-Standorte, Amphibienlaichgebiete und Flachmoore von nationaler Bedeutung tangiert. Moore, Auengebiete, TWW- Standorte und Amphibienlaichgebiete sind prioritäre schützenswerte Lebensräume und sind gemäss Art. 18a NHG und den jeweiligen Verordnungen zu schützen und erhalten. Insbesondere stehen Moore von nationaler Bedeutung, gemäss Art. 78 Abs. 5 der Bundesverfassung, unter hohem Schutz. Jegliche Bodenveränderungen oder das Erstellen von Anlagen sind nicht erlaubt. Ausgenommen sind Einrichtungen, die dem Schutz der Moore oder der bisherigen landwirtschaftlichen Nutzung dienen (Flachmoorverordnung Art.5).</p> <p>Die durch den Sachplan vorgesehenen Änderungen des Radwegnetzes, die Biotope nationaler Bedeutung betreffen, können vernachlässigbare Auswirkungen haben (insbesondere bei bestehenden Radwegen ohne bauliche Veränderungen). Jedoch gibt es auch nicht vernachlässigbare Auswirkungen, die verschiedene Beeinträchtigungstypen dieser besonders schützenswerten Lebensräume bewirken können:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Verstärkter Druck durch die Öffentlichkeit (Velofahrer, Ausflügler), insbesondere auf die</li></ol>	<p>Inventare und Schutzgebiete müssen im Rahmen der Projektierung berücksichtigt werden. Ob ein Inventar durch die Veloverbindung zusätzlich beeinträchtigt wird, kann nur anhand der vorgesehenen Massnahmen beurteilt werden. Für die im Sachplan ermittelten Schwachstellen des Alltagsnetzes (Anhang B; Datenblätter Gemeinden) sind lediglich Lösungsvorschläge erarbeitet worden (keine definitiven Massnahmen). Diese Vorschläge müssen in detaillierteren Projekten fundiert betrachtet werden, auch unter Berücksichtigung anderer Interessen (Naturschutz etc.).</p> <p>Tangierte eine Verbindung des Alltagsverkehrs ein Inventarobjekt oder Schutzgebiet, ist im Rahmen einer Interessensabwägung zu beurteilen, ob von der Projektierungsrichtlinie (Anhang A) abgewichen werden kann bzw. muss. Dieser Grundsatz gilt auch für die Asphaltierung. Zur Präzisierung wird der Sachplan mit einem Hinweis ergänzt (Kapitel 4).</p>
---	--	---



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Fauna (z.B. picknicken im Biotop, etc.) und vor allem für bodenbrütende Vogelarten.

2. Asphaltierung des Weges, was zu Barrierefunktion und verminderter

Nutzungsmöglichkeit für die Kleinfatna führt.

3. Verbreiterung des Weges und Neubau: Zerstörung der Vegetation.

Das Risiko, dass solche Auswirkungen im Widerspruch zu den Schutzbestimmungen der jeweiligen betroffenen Biotope stehen, ist gross. Der Neubau und die Asphaltierung von Velowegen durch Biotope nationaler Bedeutung sind grundsätzlich nicht genehmigungsfähig, zumal wenn sie eine einschneidende qualitative Änderung für die störungsempfindliche Fauna mit sich bringen. Die Beschilderung von Wegen randlich von Biotopen ist nur dann möglich, wenn der zusätzlich zu erwartende öffentlichen Druck die spezifischen Artvorkommen nicht gefährdet und eine ausreichende Besucherlenkung die Begehung des Biotopes kanalisiert.

**ANTRAG:** Die vorliegende Beurteilung stellt aufgrund der lückenhaften Angaben zu den Auswirkungen der Vorlage auf die Biotope nationaler Bedeutung eine grobe Einschätzung dar. Die weitere Planung des Sachplans Velo des Kantons Graubünden ist gemäss Art. 26 Abs. 2 Natur- und Heimatsschutzverordnung (NHV) noch mit dem Schutz der Biotope nationaler Bedeutung zu koordinieren, d.h.:

Überschneidungen von Velowegprojekten mit Biotopen nationaler Bedeutung sind zu erörtern und zu evaluieren.

Die Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf die betroffenen Biotope und sensiblen Arten sind fallweise zu analysieren. Für die konflikthaften Fälle sind Lösungsvorschläge und Alternative zu entwickeln.

Wir bitten Sie, unsere Bemerkungen zu berücksichtigen. Kantonale Baubewilligungen in Biotopen von nationaler Bedeutung sind gemäss Art. 27 Abs. 2 NHV dem BAFU mitzuteilen.

## Denkmalpflege

50

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID377

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Hinweise und  
Anträge  
Eingabe ID378

Das Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) wird im Sachplan nicht erwähnt.

**ANTRAG:** Die Bedeutung des IVS und der Umgang mit dem IVS im Zusammenhang mit Velowegen ist im Sachplan zu erläutern. Als direkt betroffenem Bundesinventar ist dem IVS gebührend Rechnung zu tragen.

Anpassung Textteil, Kapitel 5.2.1  
Planung und Projektierung unter Berücksichtigung von Wanderwegen, Schutzgebieten und Inventaren.

Anpassung Textteil, Kapitel 7.3  
Zu prüfen sind unter anderem mögliche Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere mit dem IVS, ISOS oder BLN).



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

**Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID379**

In Kapitel 4 wird erwähnt, dass in begründeten Einzelfällen von Anhang A, Projektierungsrichtlinien, abgewichen werden kann. Eines dieser begründeten Fälle ist das IVS. (Siehe auch Anmerkungen Projektierungsrichtlinien)

**ANTRAG:** Ergänzen: In begründeten Fällen sowie unter Berücksichtigung des IVS kann von den Projektierungsrichtlinien abgewichen werden.

Anpassung Projektierungsrichtlinie, Einleitung:  
....zu begründen. Konflikte mit anderweitigen Nutzungsinteressen (insbesondere Wanderwege), mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein.

Anpassung Textteil, Kapitel 5.2.1  
Planung und Projektierung unter Berücksichtigung von Wanderwegen, Schutzgebieten und Inventaren.

Anpassung Textteil, Kapitel 7.3  
Zu prüfen sind unter anderem mögliche Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere mit dem IVS, ISOS oder BLN).

Anpassung Projektierungsrichtlinie, Einleitung:  
....zu begründen. Konflikte mit anderweitigen Nutzungsinteressen (insbesondere Wanderwege), mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein.

**A Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID380**

Das Inventar der historischen Verkehrswägen der Schweiz (IVS) wird in der Projektierungsrichtlinie Velo- Alltagsverkehr nicht erwähnt. Dies obwohl das Inventar eine wichtige Grundlage bei der Projektierung der Velowegen bildet.

**ANTRAG:** Die Bedeutung des IVS und der Umgang mit dem IVS als Grundlage bei der Projektierung von Velowegen ist zu erläutern.

In der Projektierungsrichtlinie werden nur diejenigen Gesetze und Verordnungen aufgeführt, welche einen direkten Zusammenhang mit dem Velo haben. Bei der Projektierung der Veloinfrastruktur sind jedoch alle Gesetze und Normen zu berücksichtigen. Die Projektierungsrichtlinie zählt zur Übersichtlichkeit nur die wichtigsten Grundlagen auf. Das NHG, FWG, IVS, ISOS etc. werden aber in Kapitel 1.3.1 ergänzt.

Zudem Anpassung der Projektierungsrichtlinie, Einleitung  
....zu begründen. Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein.

In der Projektierungsrichtlinie werden nur diejenigen Gesetze und Verordnungen aufgeführt, welche einen direkten Zusammenhang mit dem Velo haben. Bei der Projektierung der Veloinfrastruktur sind jedoch alle Gesetze und Normen zu berücksichtigen. Die Projektierungsrichtlinie zählt zur Übersichtlichkeit nur die wichtigsten Grundlagen auf. Das NHG, FWG, IVS, ISOS etc. werden aber in Kapitel 1.3.1 ergänzt.

Zudem Anpassung der Projektierungsrichtlinie, Einleitung  
....zu begründen. Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für

**A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss-/Radwege  
Eingabe ID381**

Es fehlen Ausführungen zum IVS in den Kap. 3.1, 3.2 und 3.5.

Wie in Kap. 4 Sachplan Textteil festgehalten, sind in begründeten Fällen Abweichungen von den Projektierungsrichtlinien zulässig. Abweichungen auf der Grundlage des IVS betreffen vor allem die Kap. 3.2 und 3.5.

**ANTRAG:** - Erwähnung und Erläuterung der Grundlage IVS in den Kap. 3.1, 3.2 und 3.5 sind zwingend notwendig.  
- In den Kap. 3.2 und 3.5 ist auf die Abweichungsmöglichkeiten auf Grundlage des IVS hinzuweisen.



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

	<p>- Verweis auf die technische Vollzugshilfe, Erhaltung historischer Verkehrswege vom ASTRA.</p>	<p>Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein. Auf einen Hinweis in den Kapiteln 3.1, 3.2 und 3.5 wird verzichtet, da die Projektierungsrichtlinie nicht alle Fälle für Abweichungen einzeln aufführt. Dies würde den Rahmen der Richtlinie sprengen.</p> <p>Die Vollzugshilfe "Erhaltung historischer Verkehrswege" wird bei den Arbeitshilfen aufgeführt (Kap. 1.3.2).</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID382	<p>Informationen zum Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) fehlen grösstenteils in den Datenblättern. Aufgrund der historischen Bedeutung gewisser Wege und deren Einfluss auf Orts- und Landschaftsbilder ist die jeweilige Erwähnung bei der Beschreibung oder bei den Hinweisen zur Lösung angebracht.</p> <p>ANTRAG: Information betreffend IVS ergänzen.</p>	<p>Die Datenblätter werden mit einem Hinweis auf das IVS ergänzt.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Bever Eingabe ID383	<p>L119 Bever, Feldweg Betrifft IVS GR 59.1.1 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz Hinweis zur Lösung mit einer Asphaltierung ist aus Sicht der Denkmalpflege voraussichtlich nicht erwünscht.</p> <p>ANTRAG: Hinweis zur Lösung: Asphaltierung streichen und Rücksichtnahme auf IVS Weg von nationaler Bedeutung ergänzen.</p>	<p>Auf Grund der von verschiedenen Seiten geäusserten Vorbehalte zu Las Agnas wird die Alltagsverbindung auf die Veloroute 65 über Isellas gelegt. Die Frage der Asphaltierung ist zur gegebenen Zeit zu prüfen.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Bever Eingabe ID384	<p>L120 Bever, Las Agnas Betrifft IVS GR 59.10.1 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz</p> <p>ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.</p>	<p>Auf Grund der von verschiedenen Seiten geäusserten Vorbehalte zu Las Agnas wird die Alltagsverbindung auf die Veloroute 65 über Isellas gelegt. Die Frage der Asphaltierung ist zur gegebenen Zeit zu prüfen.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Bregaglia Eingabe ID385	<p>L196 Bregaglia, Sils, Strada Cantonale Betrifft IVS 33.10 nationale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz</p> <p>ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.</p>	<p>Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Breil/Brigels Eingabe ID386	<p>L162 Breil/Brigels, Feldweg Trun-Danis Betrifft IVS 73.4.2 nationale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz</p> <p>ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.</p>	<p>Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Celerina / Schlarigna Eingabe ID388	<p>L012 Celerina/Schlarigna, Via S. Gian Betrifft IVS GR 61.1.1 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz. Eine Asphaltierung ist aus Sicht der Denkmalpflege voraussichtlich nicht erwünscht.</p> <p>ANTRAG: Asphaltierung streichen und Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.</p>	<p>Linienführung im Bereich wird angepasst. Stattdessen, wie bereits im Hinweis zur Lösung als Alternative vorgeschlagen, Radweg nördlich der Hauptstrasse in Velonetzplan aufnehmen (ca. 400 m, zwischen Flaz-Brücke und ehemaliger Einmündung Via S. Gian).</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Celerina / Schlarigna Eingabe ID387	<p>L011 Celerina/Schlarigna, Punt Muragl Staz Betrifft IVS GR 61.1.1 nationale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz</p>	<p>Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.</p>



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Davos Eingabe ID389	L187 Davos, Waldweg Laret-Wolfgang Betrifft IVS GR 47.1.5 nationale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Disentis/Mustér Eingabe ID390	L238 Disentis/Mustér, Feldweg, Via Bugnei Betrifft IVS GR 79.4.2 regionale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Disentis/Mustér Eingabe ID391	L239 Disentis/Mustér, Feldweg, Via Tguniter Betrifft IVS GR 1153.0.1 lokale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Domat/Ems Eingabe ID392	L070 Domat, Ems, Rheinbrücke Betrifft IVS GR 11 nationale, Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Domleschg Eingabe ID393	L178 Domleschg, Almens, Feldweg Almens-Scharans Betrifft IVS GR 273.0.3 nationale Bedeutung historischer Verlauf mit viel Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Fürstenau Eingabe ID395	L077 Fürstenau, Hauptstrasse Betrifft IVS GR 210.0.5 regionale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Fürstenau Eingabe ID394	L074 Fürstenau, Hauptstrasse Betrifft IVS GR 210.0.5 regionale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Grono Eingabe ID396	L116, L174, L175 Grono, Altes Trasse der BM-Bahn Betrifft IVS GR 2999.1 regionale Bedeutung, historischer Verlauf mit viel Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Klosters-Serneus Eingabe ID397	L186 Klosters-Serneus, Kantonsstrasse Betrifft IVS GR 47.5 nationale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	
B Gemeinde-Datenblatt > Np La Punt Chamues -	L119 La Punt-Chamues-ch, Feldweg Betrifft IVS GR 59.1.1 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Auf Grund der von verschiedenen Seiten geäusserten Vorbehalte zu Las Agnas wird die Alltagsverbindung auf die Veloroute 65 über Isellas



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
ch Eingabe ID398	Eine Asphaltierung ist aus Sicht der Denkmalpflege voraussichtlich nicht erwünscht.  ANTRAG: Hinweis zur Lösung: Asphaltierung streichen und Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	gelegt. Die Frage der Asphaltierung ist zur gegebenen Zeit zu prüfen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID399	L149 Landquart, Ragazerstrasse Betrifft IVS GR 3.1 und SG 2.3.2 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit viel Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Lantsch/Lenz Eingabe ID400	L180 Lantsch/Lenz, Voia Principala Betrifft IVS GR 23.2 und 23.1.4 nationale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Maienfeld Eingabe ID401	L030 Maienfeld, Landstrasse Betrifft IVS GR 1.5 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Malans Eingabe ID402	L038 Malans, Landstrasse Betrifft IVS 561.1 regionale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Poschiavo Eingabe ID403	L228 Poschiavo, Seeuferweg Betrifft IVS GR 63.10 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Poschiavo Eingabe ID404	L227 Poschiavo, Le Prese, Via Principale Betrifft IVS GR 63.10 nationale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Rhäzüns Eingabe ID406	L223 Rhäzüns, Kantonsstrasse Betrifft IVS GR 13.2 nationale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Rhäzüns Eingabe ID405	L222 Rhäzüns, Feldweg Undrau Betrifft IVS GR 13.2 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt	L115 Roveredo (GR) Altes Trasse der BM-Bahn	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
> Np Roveredo Eingabe ID407	Betrifft IVS GR 3999.1 regionale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit viel Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Samedan Eingabe ID408	L010 Samedan, Punkt Muragl Betrifft IVS GR 61.1.1 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np San Vittore Eingabe ID409	L112, L113, L114 San Vittore, Altes Trasse der BM-Bahn Betrifft IVS GR 3999.1 regionale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Scharans Eingabe ID410	L178 Scharans, Almens, Feldweg Almens-Scharans Betrifft GR 273.0.3 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit viel Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Scharans Eingabe ID411	L074 Scharans, Hauptstrasse Betrifft IVS GR 210.0.5 regionale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Schliein Eingabe ID412	L217 Schliein, Via Principala Betrifft IVS GR 71.7.2 nationale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Scuol Eingabe ID413	L200 Scuol, Feldweg Sotsass Betrifft IVS GR 2090.3 und 2050.2 lokale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz Eine Asphaltierung ist aus Sicht der Denkmalpflege voraussichtlich nicht erwünscht.  ANTRAG: Hinweis zur Lösung: Asphaltierung streichen und Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt. Die Beschreibung wird ergänzt mit: IVS GR 2090.3 und 2050.2, von lokaler Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz; für Lösung Ausbauprojekt im Realisierungsfall mit Denkmalpflege klären.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Seewis i.P. Eingabe ID414	L043 Seewis im Prättigau, Gandastrasse Betrifft IVS GR 45.5 nationale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Sils i. E. / Segl Eingabe ID415	L196, L197 Sils im Engadin/Segl, Via dal Malögia Betrifft IVS GR 33.10 nationale Bedeutung, historischer Verlauf teilweise mit Substanz  ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Silvaplana Eingabe ID416	L197 Silvaplana, Via Chantunela Betrifft IVS GR 33.10.1 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.

B Gemeinde-Datenblatt > Np Surses Eingabe ID417	L194 Surses, Tinizong, Veia Cantunala Betrifft IVS GR 27.10 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Tamins Eingabe ID418	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.  L170 Tamins, Reichenaustrasse Betrifft IVS GR 71.7.1 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID419	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.  L002 Trimmis, Trimmis-Hagrüti Betrifft IVS GR 440.0.1 regionale Bedeutung historischer Verlauf mit viel Substanz und IVS GR 440.0.2 lokale Bedeutung, historischer Verlauf mit teilweise viel Substanz	Die Linienführung im Sachplan entspricht dem Objekt Nr. 01.06.202.10. im RRIP Nordbünden & Herrschaft vom September 2010. Auf Grund neuer Randbedingungen und Überlegungen ist eine Änderung im Rahmen der Regionalplanung zu begrüssen. Bis zum Vorliegen neuer, abgestimmter Linienführungen wird die Lösung gemäss RRIP beibehalten. Die Schwachstellenbeschriebe L002, L003, L004 und L005 werden dahingehend angepasst, dass die Linienführung kritisch ist und im Rahmen der regionalen Verkehrsplanung überprüft werden musst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID420	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.  L003 Trimmis, Hagrüti-Hag Betrifft IVS GR 440.0.2 lokale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Linienführung im Sachplan entspricht dem Objekt Nr. 01.06.202.10. im RRIP Nordbünden & Herrschaft vom September 2010. Auf Grund neuer Randbedingungen und Überlegungen ist eine Änderung im Rahmen der Regionalplanung zu begrüssen. Bis zum Vorliegen neuer, abgestimmter Linienführungen wird die Lösung gemäss RRIP beibehalten. Die Schwachstellenbeschriebe L002, L003, L004 und L005 werden dahingehend angepasst, dass die Linienführung kritisch ist und im Rahmen der regionalen Verkehrsplanung überprüft werden musst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trun Eingabe ID421	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.  L162 Trun, Feldweg Trun-Danis Betrifft IVS GR 73.4.2 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Val Müstair Eingabe ID423	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen  L234 Val Müstair, Müstair, Via Maistra Betrifft IVS GR 67.10 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Val Müstair Eingabe ID422	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen  L233 Val Müstair, Sta. Maria, Via Maistra Betrifft IVS GR 69.10 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Vaz/Obervaz	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen.  L179 Vaz/Obervaz, Fuartga Betrifft IVS GR 23.1.4 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen

B Gemeinde-Datenblatt > Np Zernez Eingabe ID425	L199 Zernez, Brail, Kantonsstrasse Betrifft IVS GR 57.10 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Zizers Eingabe ID426	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen  L053, L052 Zizers, Kantonsstrasse Betrifft IVS GR 5.3 nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz	ANTRAG: Rücksichtnahme auf IVS ergänzen  Die Beschreibung der Schwachstelle wird mit einem Hinweis zum IVS ergänzt.

## Departement für Volkswirtschaft und Soziales (DVS) / Amt für Wirtschaft und Tourismus (AWT)

11

Grundsätzliches Einverständnis Eingabe ID277	JA	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID286	Touren für Rennvelos: Der Sachplan Velo richtet sich vor allem nach den Velo- und Mountainbikerouten gemäss SchweizMobil. Bei diesen Routen sind jedoch die klassischen Touren von Rennvelofahrer nicht berücksichtigt (z.B. Alpenpässe). Mit Bezug auf die zunehmende Bedeutung von Gästen, die mit Rennvelos unseren Kanton besuchen, ist zu prüfen, ob der Bereich Strassenvelosport im Sachplan explizit thematisiert werden soll.	Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.  Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelosportes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID287	Trends im Velosport: Allgemein ist der Bereich Freizeitverkehr im Sachplan Velo so festzuhalten, dass auf allfällige neue Trends im Velosport schnell reagiert werden kann (Flexibilität wahren).	Gemäss Kapitel 2.6.1 soll der Sachplan Velo periodisch überprüft werden. In diesem Zusammenhang kann jeweils die Berücksichtigung von Trends geprüft werden. Im Sachplan sollen jedoch nur bewährte Trends aufgenommen werden. In Zusammenarbeit mit der FLV können bezüglich den Trends Pilotprojekte ausgearbeitet werden.
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID288	Velo- und Bike-Events  ANTRAG: Es ist zu prüfen, ob bestehende Routen von Velo- und Bike-Events (z.B. Engadin Radmarathon, Alpen Challenge, Nationalpark Bike Marathon) im Sachplan Velo thematisiert werden können. Dies mit dem Ziel, dass solche aus touristischer Sicht für Graubünden wichtige Events auch in Zukunft durchgeführt werden können.	Velo- und Bike-Events benötigen jeweils eine Genehmigung der Gemeinen und der Kantonspolizei. Die Anlässe sind von grosser wirtschaftlicher Bedeutung für den Kanton, weshalb die Bewilligungen auch in Zukunft erteilt werden.  Soll die Linienführung eines (regelmässig stattfindenden) Events für die ganzjährige Befahrung signalisiert werden, kann diese bei Eignung auf Antrag hin als Route gemäss SN 640 829a in den Sachplan



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID285

Wir begrüssen es, dass im Sachplan Velo auch der Freizeitverkehr und somit auch die touristische Nutzung unserer Velowegs thematisiert sind. Für den Tourismuskanton Graubünden sind neben dem Mountainbikesport auch der Strassenvelosport (Rennvelofahrer) von grosser Wichtigkeit.

aufgenommen werden. Dies ist beispielsweise für den Nationalpark Bike-Marathon bereits erfolgt (Route Nummer 444).

## Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID278

Der Zusammenhang zwischen Sachplan und den Instrumenten der Raumplanung ist gut wiedergegeben. Wir begrüssen es sehr, dass Änderungen des Sachplans direkt mit einem Genehmigungsentscheid zu einem RRIP oder einer NUP ausgelöst werden können (vgl. Abb. 1).

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelosportes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).

## Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID279

Indessen ist im Kapitel 1.3 "Sach- und Raumplanung" auch das erforderliche kommunale Baubewilligungsverfahren sowie das Zustimmungsverfahren für Bauvorhaben außerhalb der Bauzonen beim kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) zu erwähnen.

## Kenntnisnahme

Für BAB-Verfahren gilt:  
Sind für einen Veloweg die nutzungsplanerischen Voraussetzungen geschaffen worden, so stellt dies das ARE in der BAB-Verfügung fest und erteilt alsdann die erforderliche Bewilligung. Textlich sieht das wie folgt aus:

Das Verfahren zum Ausbau des kantonalen Velonetzes wird in einem neuen Kapitel 7 (Neugliederung des bisherigen Kapitels 6.2) mit einem grafischen Ablauf dargestellt – von der Überarbeitung des regionalen Richtplans über die Anpassung des generellen Erschliessungsplans und das kommunale Baubewilligungsverfahren bis hin zum Beschluss über die Ausrichtung von Kantonsbeiträgen.  
Dabei werden unter anderem die Zuständigkeiten für die Beitragsberechnung und für die Beschlussfassung über die Kantonsbeiträge näher erörtert.

"Das Bauvorhaben der/des xz in der Gemeinde z entspricht dem Zweck der Nutzungsplanung im Sinne von Art. 22 Abs. 2 lit. a RPG. Die übrigen Baubewilligungsvoraussetzungen sind vorliegend erfüllt (Art. 22 Abs. 3 RPG)."

Zudem wird festgehalten, dass es sich bei der in Art. 31 Abs. 1bis StrV erwähnten "kantonalen Genehmigung" nicht um eine Baubewilligung handelt (diese bleibt den Gemeinden vorbehalten), sondern lediglich um eine Erklärung, dass das vorgelegte Projekt vom Kanton finanziell unterstützt wird (Bauvorhaben als beitragswürdig genehmigt). Diese Ergänzung des Textteils beinhaltet auch Ausführungen zu Inhalt und Bedeutung eines Vorentscheides der FLV (vgl. Kapitel 7.3 und 7.4). Kapitel 1.3 grenzt den Sachplan von den übrigen raumplanerischen Instrumenten (Kantonaler Richtplan, Regionaler Richtplan, genereller Erschliessungsplan) ab und umschreibt die gegenseitigen Einflüsse/Koordination.

Die BAB-Bewilligung wird gestützt auf Art. 25 Abs. 2 RPG und Art. 87 KRG in Verbindung mit Art. 1 Abs. 2 und 49 Abs. 1 KRVO erteilt."

Sind die nutzungsplanerischen Grundlagen (noch) nicht geschaffen, prüft das ARE, ob für einen Veloweg resp. -abschnitt eine Ausnahmebewilligung unter dem Titel der Standortgebundenheit gestützt auf Art. 24 RPG erteilt werden kann.

ANTRAG: Kapitel 1.3 (Sach- und Raumplanung) ist mit dem Baubewilligungs- resp. BAB-Verfahren zu ergänzen.

## Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze

Eingabe ID280

2.1 "Zweck" ist mit dem kommunalen Baubewilligungs- und BAB-Verfahren zu ergänzen.

Ziffer 2.1 wird wie folgt ergänzt:

ANTRAG: In Ziff. 2.1 (Zweck) ist zu ergänzen

- zur Beurteilung von Baugesuchen durch die Gemeinden und allenfalls das Amt für Raumentwicklung



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Kap. 5 Zuständigkeiten  
für das Velonetz  
Eingabe ID281

•zur Beurteilung von Baugesuchen

5.2.1 Beim Kanton ist die BAB-Bewilligung des ARE und bei der Gemeinde die kommunale Baubewilligung erwähnen. Oder noch besser, man fügt eine neue Ziffer 5.2.2 "Bewilligungen" ein. Dieser Schritt fehlt und es wird von der Planung und Projektierung gleich mit dem Bau, Betrieb und Unterhalt fortgesetzt.

ANTRAG: ergänzen

Das Verfahren zum Ausbau des kantonalen Velonetzes wird in einem neuen Kapitel 7 (Neugliederung des bisherigen Kapitels 6.2) mit einem grafischen Ablauf dargestellt – von der Überarbeitung des regionalen Richtplans über die Anpassung des generellen Erschließungsplans und das kommunale Baubewilligungsverfahren bis hin zum Beschluss über die Ausrichtung von Kantonsbeiträgen. Dabei werden unter anderem die Zuständigkeiten für die Beitragsberechnung und für die Beschlussfassung über die Kantonsbeiträge näher erörtert.

Zudem wird festgehalten, dass es sich bei der in Art. 31 Abs. 1bis StrV erwähnten "kantonalen Genehmigung" nicht um eine Baubewilligung handelt (diese bleibt den Gemeinden vorbehalten), sondern lediglich um eine Erklärung, dass das vorgelegte Projekt vom Kanton finanziell unterstützt wird (Bauvorhaben als beitragswürdig genehmigt). Diese Ergänzung des Textteils beinhaltet auch Ausführungen zu Inhalt und Bedeutung eines Vorentscheides der FLV (vgl. Kapitel 7.3 und 7.4).

Hinweis in Projektierungsrichtlinie aufnehmen.

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID282

Radwege verlaufen häufig auf landwirtschaftlichen Güterstrassen. Diese sind gemäss den Normen des ALG in der Regel mit einer Fahrbahnbreite von 3.0 m auszustatten.

ANTRAG: Bei Ausbauprojekten von Radwegen auf landwirtschaftlichen Güterstrassen ist das Amt für Landwirtschaft und Geoinformation (ALG) bezüglich des Ausbaustandards (Fahrbahnbreite, Strassenaufbau) möglichst frühzeitig zu kontaktieren.

Hinweis in Projektierungsrichtlinie aufnehmen.

B Allgemeine Hinweise  
und Anträge

Eingabe ID283

Datenblätter der Gemeinden

Bei einigen auf Feldwegen verlaufenden Verbindungen ist der Zustand mit "zu schmal" oder "nicht asphaltiert" angegeben. Als Hinweis zur Lösung wird vorgeschlagen, den Weg zu asphaltieren.

Hinweis wird in der Projektierungsrichtlinie unter Kapitel 3.1 aufgenommen.

ANTRAG: Das ALG setzt voraus, dass es zur Koordination des Ausbaustandards beigezogen wird, sofern es sich um Verbindungen handelt, welche auch von der Landwirtschaft genutzt werden. Der Bezug ist auch im Verfahren zur Gewährung von Beiträgen sicherzustellen.

## Gebäudeversicherung Graubünden

1

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID289

JA

Kenntnisnahme



---

Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Sumvitg  
Eingabe ID290

L218: Radstreifen schon markiert.  
Linienführung siehe Plan im Anhang.

Die Linienführung wird entsprechend geändert und die Schwachstelle entfernt.

ANTRAG: Gemäss Anmerkungen Datenblatt (Anhang) ändern.

---



## Gemeinden

307

## Comune di Bregaglia

2

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Bregaglia

Eingabe ID47

RICHIESTA: Inserire nella rete di base il percorso mountain bike Casaccia - Castasegna (sbocco verso l'Italia con rete esistente).

Le tratte della mobilità del tempo libero (incluse le mountain bike), che hanno una determinata importanza nella rete globale o nell'offerta turistica, sono suddivise in percorsi nazionali, regionali o locali. I percorsi hanno un punto di partenza e di arrivo; sono inoltre coordinati con la rete globale. Essi sono segnalati con un campo di indicazione del percorso conformemente alla norma SN 640 829a. Di conseguenza sono stati considerati di importanza cantonale e dunque degni di essere inseriti nel piano settoriale solo i percorsi della mobilità del tempo libero segnalati conformemente alla norma SN 640 829a (cfr. testo, capitolo 3.2), che i comuni hanno inoltrato al Cantone per l'approvazione e la concessione di sussidi. Non ogni tracciato per mountain bike o bicicletta inserito in un PGU soddisfa dunque i criteri per essere incluso nel piano settoriale. I nuovi percorsi pianificati devono essere presentati in precedenza al STNM per il coordinamento e la verifica dell'idoneità con la rete globale e inseriti nei PDReg e/o nei PGU. Nella procedura di approvazione del PDReg/PGU il Governo conferisce eventualmente un incarico per l'aggiornamento nel piano settoriale. Modifiche di poco conto relative al tracciato di percorsi esistenti e segnalati possono essere presentate al STNM, che procederà alle modifiche ritenute giustificate nel piano settoriale (art. 5a cpv. 3 OSta e testo, capitolo 2.6).

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Bregaglia

Eingabe ID48

RICHIESTA: Inserire nella rete di base il percorso ciclabile tempo libero Maloja - Sils (sbocco verso l'Engadina con rete esistente).

Le tratte della mobilità del tempo libero (incluse le mountain bike), che hanno una determinata importanza nella rete globale o nell'offerta turistica, sono suddivise in percorsi nazionali, regionali o locali. I percorsi hanno un punto di partenza e di arrivo; sono inoltre coordinati con la rete globale. Essi sono segnalati con un campo di indicazione del percorso conformemente alla norma SN 640 829a. Di conseguenza sono stati considerati di importanza cantonale e dunque degni di essere inseriti nel piano settoriale solo i percorsi della mobilità del tempo libero segnalati conformemente alla norma SN 640 829a (cfr. testo, capitolo 3.2), che i comuni hanno inoltrato al Cantone per l'approvazione e la concessione di sussidi. Non ogni tracciato per mountain bike o bicicletta inserito in un PGU soddisfa dunque i criteri per essere incluso nel piano settoriale. I nuovi percorsi pianificati devono essere presentati in precedenza al STNM per il coordinamento e la verifica dell'idoneità con la rete globale e inseriti nei PDReg e/o nei PGU. Nella procedura di approvazione del PDReg/PGU il Governo conferisce eventualmente un incarico per l'aggiornamento nel piano settoriale. Modifiche di poco conto relative al tracciato di percorsi esistenti e segnalati possono essere presentate al STNM, che procederà alle modifiche ritenute giustificate nel piano



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

settoriale (art. 5a cpv. 3 OSta e testo, capitolo 2.6).

## Comune di Buseno

5

Grundsätzliches Einverständnis

SI

Presa di conoscenza

Eingabe ID368

Allgemeine Hinweise und Anträge

Si riscontrano errori di traduzione e battitura.

Verificare la traduzione italiana e il layout.

Eingabe ID369

Aufbau Vorgehen richtig angepackt?

SI

Presa di conoscenza

Eingabe ID370

Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz

In ambedue i paragrafi, nella definizione dei compiti, è ripetuto due volte "Il Cantone". Si ritiene che il secondo soggetto deve essere "I Comuni". (Nel testo in lingua tedesca sono indicati "I Comuni", traduzione errata?)

Adeguamento della traduzione nel testo (capitolo 5.2.2)

Eingabe ID371

Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues

Non è indicato chiaramente quale soggetto sia incaricato di calcolare i punteggi che vanno a determinare le aliquote contributive: direttamente l'ufficio STNM o il Comune (e STNM si limiterà alla verifica)?

Il calcolo dell'ammontare dei sussidi avviene ad opera del Servizio per il traffico non motorizzato in base alla documentazione inoltrata. Nel capitolo 7.3 viene inserita una relativa indicazione.

Eingabe ID372

## Comune di Cama

2

Grundsätzliches Einverständnis

No

Presa di conoscenza

Eingabe ID366

B Gemeinde-Datenblatt &gt; Np Cama

Tratto sul territorio di Cama non idoneo in quanto prevede l'attraversamento, in due punti, della strada cantonale

A partire dal confine comunale, in futuro il collegamento ciclabile andrà condotto sul tracciato dell'ex-ferrovia BM (ferrovia Bellinzona - Mesocco). Tra questo collegamento e la frazione Stradon, in mancanza di alternative, le biciclette vengono condotte sulla strada cantonale. Poiché il TGM è basso, per le biciclette non sono necessarie misure particolari. La futura diramazione dalla strada cantonale verso la prevista pista ciclabile è inserita come punto debole (P061).

Eingabe ID367

## Comune di Roveredo

7

Grundsätzliches Einverständnis

SI

Presa di conoscenza

Eingabe ID57

Allgemeine Bemerkungen

nessuna osservazione

Presa di conoscenza

Eingabe ID58



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID59

Aufbau Vorgehen richtig angepackt?  
Eingabe ID60

A Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID61

B Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID62

B Gemeinde-Datenblatt > Np Roveredo  
Eingabe ID63

Presa di conoscenza

## Comune di San Vittore

8

Grundsätzliches Einverständnis

SI

Presa di conoscenza

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID50

Aufbau Vorgehen richtig angepackt?  
Eingabe ID51

Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz  
Eingabe ID52

Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues  
Eingabe ID53

A Kap. 6 Brücken  
Eingabe ID54

Sono presenti alcuni errori di battitura.

Adeguamento della traduzione

SI

Presa di conoscenza

Pag. 22: in entrambi i paragrafi è ripetuto due volte "Il Cantone" nella definizione dei compiti. Probabilmente il secondo soggetto deve essere "I Comuni".

Adeguamento della traduzione nel testo (capitolo 5.2.2)

Non è specificato chiaramente quale soggetto sia incaricato di calcolare i punteggi che vanno a determinare le aliquote contributive: direttamente l'ufficio STNM o il Comune (e STNM si limiterà alla verifica)?

Il calcolo dell'ammontare dei sussidi avviene ad opera del Servizio per il traffico non motorizzato in base alla documentazione inoltrata. Nel capitolo 7.3 viene inserita una relativa indicazione.

Non è specificato se sia possibile inoltrare richieste di deroga alle dimensioni minime.

Gli standard di costruzione della direttiva di progettazione dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana si orientano ai requisiti minimi delle norme vigenti; in alcuni casi si rimane addirittura sotto tali requisiti minimi. Una determinazione uniforme per tutto il Cantone è imperativa al fine di ottenere una qualità minima della rete ciclabile. I principi della direttiva



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

A Kap. 7 Unterführungen Non è specificato se sia possibile inoltrare richieste di deroga alle dimensioni minime.  
und Tunnels

Eingabe ID55

di progettazione valgono soprattutto per i tratti al di fuori dell'abitato dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana. In seguito alla grande complessità, di regola all'interno dell'abitato occorre procedere a ulteriori chiarimenti. Se in seguito a una ponderazione degli interessi risultano delle deroghe dalle dimensioni minime richieste, esse devono essere motivate nella relazione tecnica (cfr. direttiva di progettazione, introduzione). Simili deroghe devono essere discusse con il STNM (cfr. testo capitolo 4).

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np San Vittore

Eingabe ID56

In generale la pista seguirà per intero l'ex tracciato RhB, senza occupare le strade agricole, ad eccezione del tratto immediatamente a nord dell'aerodromo.

RICHIESTA: In corripondenza della rotonda Sassello il Pmax elaborato dal Comune propone il passaggio a sud della stessa e il collegamento con il ponte ex-RhB sulla Moesa.

La richiesta del comune viene inserita nelle indicazioni per l'eliminazione.

Gli standard di costruzione della direttiva di progettazione dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana si orientano ai requisiti minimi delle norme vigenti; in alcuni casi si rimane addirittura sotto tali requisiti minimi. Una determinazione uniforme per tutto il Cantone è imperativa al fine di ottenere una qualità minima della rete ciclabile. I principi della direttiva di progettazione valgono soprattutto per i tratti al di fuori dell'abitato dei percorsi ciclabili della mobilità quotidiana. In seguito alla grande complessità, di regola all'interno dell'abitato occorre procedere a ulteriori chiarimenti. Se in seguito a una ponderazione degli interessi risultano delle deroghe dalle dimensioni minime richieste, esse devono essere motivate nella relazione tecnica (cfr. direttiva di progettazione, introduzione). Simili deroghe devono essere discusse con il STNM (cfr. testo capitolo 4).

## Comune politico Mesocco

2

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID43

SI

Presa di conoscenza

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Mesocco  
Eingabe ID44

RICHIESTA: Sono stati riscontrati degli errori nelle cartine:  
- percorso no. 642 "Pignèla": tracciato completamente sbagliato. I piani corretti (allegati) sono stati consegnati a BAW.  
Mancano i percorsi MB 640, 641 e 643.

Per l'approvazione del piano settoriale da parte del Governo, il piano della rete di percorsi ciclabili viene aggiornato con i dati/tracciati validi in quel momento dei percorsi nazionali, regionali e locali. Vengono aggiornati in particolare i nuovi percorsi per mountain bike segnalati.

## Gemeinde Arosa

4

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID1

JA

Kenntnisnahme



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Arosa  
Eingabe ID2

ANTRAG: Es ist darauf zu achten, dass die aktuellen Planunterlagen der Teilrevision der Ortsplanung "Erschliessung Bikerouten", die von der Regierung mit Beschluss Nr. 51 am 30. Januar 2018 genehmigt wurden, in den Sachplan Velo einfließen.

Für die Genehmigung des Sachplanes durch die Regierung wird der Velonetzplan mit den zu jenem Zeitpunkt gültigen Daten/Linienführungen der nationalen, regionalen und lokalen Routen aktualisiert. Im Speziellen werden die neu signalisierten Mountainbikerouten nachgeführt.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Arosa  
Eingabe ID3

Gemäss dem vorliegenden Sachplan Velo besteht zwischen Chur und Arosa keine Velo-Verbindung im Alltagsnetz. Es ist der Gemeinde Arosa bewusst, dass diese an den tiefen Frequenzen liegt, die durch Velofahrer auf der Strecke zu verzeichnen sind. Trotzdem wird die Strecke immer wieder von Velofahrern befahren, sei es für den Alltagszweck (z.B. Arbeitsweg) oder für den Sport- und Freizeitzweck. Insbesondere auf Radrennfahrer übt die Strecke einen gewissen Reiz aus.

Der geplante Ausbaustandard der Schanfiggerstrasse sieht eine Fahrbahnbreite von 6.00 m vor, die aktuelle Fahrbahnbreite liegt zum weitaus grössten Teil bei lediglich 5.20 m. Das Markieren von Radstreifen ist unter Beibehaltung der Mindestbreite für die einzelnen Fahrspuren undenkbar.

ANTRAG: In diesem Zusammenhang wäre es wünschenswert, wenn an gewissen Stellen auf der Strecke Radfahrrstreifen markiert würden.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Arosa  
Eingabe ID4

Sowohl der Alltags- als auch der Freizeitverkehr auf dem Velo könnte entlang der Kantonsstrasse Chur-Arosa deutlich attraktiver gestaltet werden, wenn die Möglichkeit geschaffen würde, an neuralgischen Stellen, insbesondere bei den Strassentunnels, den Fahrradverkehr vom Motorradverkehr zu trennen.

Für die Aufnahme der Schanfiggerstrasse ins Alltags-Velonetz wird der notwendige Schwellenwert im Potentialmodell nicht erreicht. Für die Aufnahme ins Freizeitnetz wäre im Rahmen eines regionalen Richtplanes allenfalls die Erstellung einer signalisierten Route zu prüfen.

ANTRAG: Denkbar wäre z.B., den Fahrradverkehr im Gebiet Frauentobel nicht durch die Frauentobelbrücke, sondern entlang der alten Kantonsstrasse zu führen. Das könnte kombiniert werden mit dem durch die Gemeinde geplanten Dörferweg Schanfigg.

## Gemeinde Bever

1

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Bever  
Eingabe ID46

Begründung:  
Der Feldweg nach Las Agnas (L120) würde unverhältnismässig hohe Kosten für eine Instandstellung auslösen. Dieser dient der Erschliessung einer Privatliegenschaft und lediglich als Fussweg. Der Feldweg L119 führt auf Beverser Boden über Privatland mitten durch eine landwirtschaftliche Wiese womit dies auch keine ideale Streckenführung ist und zudem auf einer wackligen rechtlichen Grundlage steht.

Auf Grund der von verschiedenen Seiten geäusserten Vorbehalte zu Las Agnas wird die Alltagsverbindung auf die Veloroute 65 über Isellas gelegt. Die Frage der Asphaltierung ist zur gegebenen Zeit zu prüfen.

ANTRAG: Antrag:  
Wir beantragen, gemäss Übersichtsplan respektive Datenblatt der Gemeinde Bever die Schwachstellennummern L 120 und L 119 respektive diese Wegstrecken vollumfänglich aus dem Sachplan Velo zu entlassen.

Neue Streckenführung:  
Im Rahmen der Revitalisierung der Innauen Bever. 2. Etappe wurde ein neuer Fuss-/Rad- und Reitweg angelegt und wir beantragen, diesen als Verbindung nach La Punt Chamues-ch im Sachplan Velo aufzunehmen. Im Übrigen wurden bereits bisher die Radfahrer über die Via Isellas und den Feldweg der Fohlenweide nach La Punt geführt. Im Rahmen eines



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Infrastrukturprojektes im Oberengadin "Engadin Arena" ist eine durchgehende geteerte Erschliessung in Planung, hierbei würde es sich anbieten, diesen neuen Weg entsprechend zu befestigen.

Vorgeschlagene Linienführung siehe Beilage.

## Gemeinde Bonaduz

22

### Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID336

Die Gemeinde Bonaduz begrüßt die Erarbeitung des Sachplans Velo und dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Sehr erfreulich ist die in Aussicht gestellte Mitfinanzierung des Velonetzes, sowohl für den Alltagsverkehr, als auch für den Freizeitverkehr.

### Kenntnisnahme

### Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID346

Beschilderung: Zum jetzigen Zeitpunkt macht der Sachplan Velo keine Aussage darüber, wie neue Routen und Verbindungen zu beschildern sind. Die Gemeinde Bonaduz fordert deshalb, dass der Sachplan Velo klare Vorgaben diesbezüglich gibt, damit eine einheitliche Beschilderung gewährleistet wird.

Freizeitrouten und Veloverbindungen sind gemäss geltenden Normen und Richtlinien zu signalisieren. Die Signalisation ist im "Handbuch Langsamverkehr", in der "Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr" (Kapitel 3.6) und in der VSS-Norm SN 640 829a geregelt.

ANTRAG: Der Sachplan Velo ist mit konkreten Anweisungen bezüglich der Beschilderung von neuen Routen und Verbindungen zu ergänzen.

### Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID358

Velotransport erleichtern: Um den Anteil des Veloverkehrs tatsächlich zu erhöhen, ist es wichtig, diesen auch abseits der Strasse attraktiver zu machen.

Der Sachplan Velo ist ein Grundlageninstrument der Raumplanung (Art. 7 Abs. 1 KRG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 KRVO) und als solches mitentscheidend für die räumliche Entwicklung des Kantons. Die Sicherstellung des Velotransports durch den öffentlichen Verkehr kann folglich nicht Bestandteil eines Sachplans sein. Hier sind vertragliche Lösungen mit den Betroffenen (RhB, Postauto, etc.) anzustreben.

Durch diese Massnahmen würden sich zusätzliche potenzielle Velofahrer/innen dazu entscheiden, einen Ausflug oder eine grössere Strecke mit dem Fahrrad zurückzulegen, da sie die Gewissheit haben, die Rückfahrt oder beschwerliche Streckenabschnitte auch mit dem ÖV bewältigen zu können.

ANTRAG: Die Gemeinde Bonaduz fordert darum, dass der Velotransport mit der RhB gesichert werden soll. Allenfalls ist auch zu prüfen, ob das Mitführen des Fahrrads wieder gratis oder sehr kostengünstig werden soll.

### Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz

Eingabe ID341

#### Änderung der Zuständigkeit

Der Kanton Graubünden begründet den Sachplan Velo unter anderem damit, dass durch eine Stärkung des Veloverkehrs der Modalsplit zugunsten des LV verbessert werden kann. So könnten die Verkehrsanteile des MIV gesenkt und die des Veloverkehrs vergrössert werden, was die Kantonsstrassen entlasten würden. Dieser Ansatz wird begrüßt. In diesem Sinne ist es aber nur konsequent, wenn der Kanton die Zuständigkeit für das Grundnetz des Alltagsverkehrs übernimmt. Die Gemeinde unterstützt somit den bereits geäusserten Antrag von Pro Velo Graubünden, wonach die Planung und Finanzierung der gemeindeübergreifenden Verbindungen volumänglich zu Lasten des Kantons ausfallen muss, analog zur Handhabung des motorisierten Individualverkehrs. Die Gemeinde Bonaduz beantragt somit eine Änderung von Artikel 6 der Strassenverordnung, wodurch die Eigentumsverhältnisse neu geordnet werden sollen, um so dem Kanton die nötigen

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Kompetenzen einzuräumen.

**ANTRAG:** Artikel 6 der Strassenverordnung ist bezüglich der Eigentumsverhältnisse so zu ändern, dass das Eigentum und die Zuständigkeit für Verbindungen des Alltagsverkehrs im Grundnetz beim Kanton zu liegen kommt.

**Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues**

Eingabe ID345

Stärkung des Ergänzungsnetzes

Die Gemeinde Bonaduz ist mit dem festgesetzten Finanzierungsanteil für den Freizeitverkehr von 40 – 60 % der anrechenbaren Kosten an das Grundnetz zufrieden. Jedoch ist der Beitrag für das Ergänzungsnetz mit 10 – 30 % zu gering, um diesen wichtigen Anteil des Veloverkehrs genügend zu stärken. Die Gemeinde beantragt darum, den Finanzierungsanteil des Kantons an das Ergänzungsnetz auf 30 – 50 % zu erhöhen.

**ANTRAG:** Der Finanzierungsanteil des Kantons für den Freizeitverkehr von 10 – 30 % der anrechenbaren Kosten an das Ergänzungsnetz ist zu korrigieren und auf 30 – 50 % der anrechenbaren Kosten zu erhöhen.

Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Die Regierung hat dies mit Art. 31 StrV entsprechend umgesetzt.

Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel müssen diese dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung erzielen: beim Alltagsverkehr (Anzahl der davon profitierenden Verkehrsteilnehmer, Förderung des Umsteigens vom MIV auf das Velo im Alltag, Erhöhung der Sicherheit an stark frequentierten Strecken). Hinzu kommt, dass zur Befriedigung der grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse im Alltagsverkehr das akzeptable Risiko seitens des Anlagenbetreibers deutlich tiefer angesetzt werden muss als beim Freizeitverkehr. Bei Freizeitfahrten wie z.B. bei technisch anspruchsvollen Bikerouten nimmt der Befahrer bewusst ein höheres Sicherheitsrisiko in Kauf.

**Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues**

Eingabe ID337

Der Finanzierungsanteil für den Freizeitverkehr von 40 - 60 % der anrechenbaren Kosten an das Grundnetz wird als gut bewertet.

Kenntnisnahme

**A Allgemeine Hinweise und Anträge**

Eingabe ID343

Velowege statt Velostreifen

Das Sicherheitsempfinden und der Komfort der Velofahrer/innen ist ausschlaggebend dafür, ob und wie intensiv die Infrastrukturen genutzt werden und ob eine Entlastung der Kantonstrassen tatsächlich erreicht wird. Gerade ausserorts, wo der motorisierte Verkehr hohe Geschwindigkeiten erreicht, ist es daher wichtig, dass dem Langsamverkehr genügend Platz zur Verfügung gestellt wird. Dies wird so auch in der VSS-Norm 640 060 «Leichter Zweiradverkehr: Grundlagen» festgehalten. Strecken ausserorts sollten demnach in der Regel abgesetzte Radstreifen aufweisen und nur in Ausnahmefällen seien Abweichungen in Form von Radstreifen sinnvoll. Dabei haben Beispiele wie der Radweg zwischen Fideris und Dalvazza gezeigt, dass solche Radwege attraktiv umgesetzt werden können. Die Gemeinde Bonaduz fordert darum, dass entlang des Grundnetzes des Alltagsverkehrs grundsätzlich Radwege das Ziel sein müssen.

**ANTRAG:** Die Massnahmenvorschläge für Schwachstellen an Verbindungen des Grundnetzes des Alltagsverkehrs ausserorts sind so abzuändern, als dass die Erstellung eines separaten Radwegs geprüft und umgesetzt werden muss. Radstreifen sind nur in

Ein Grundsatz zur Separierung der Velofahrenden im Ausserortsbereich (Radweg als Regelfall) soll nicht aufgeführt werden. Bei jedem Ausbau- bzw. Sanierungsprojekt ist zu prüfen, welche Führungsform am sinnvollsten ist. Die Führungsform auf einem Abschnitt hängt in der Regel von vielen Faktoren ab: Abschnittslänge, Vor- und nachgelagerte Führung etc. Aus diesem Grund ist die Aufnahme eines Grundsatzes nicht sinnvoll. Kapitel 1.1 wird aber insofern ergänzt, dass der Veloverkehr aus Sicherheitsgründen - wo möglich und sinnvoll - auf separaten, motorfahrzeugfreien Wegen bzw. Radwegen geführt wird.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## A Kap. 4 Radstreifen

Eingabe ID348

Ausnahmefällen zulässig.

## Kapitel 2.5 und 2.6: Abbildungen 4 und 5

Bei den genannten Abbildungen stellen sich Fragen bezüglich der Sicherheit für die Velofahrer/innen. Die vorgesehene Spurverengung in Nahbereichen zu Kreiseln oder Mittelinself sind nicht mehr zeitgemäß. Mit den modernen E-Bikes werden Geschwindigkeiten von über 40 km/h erreicht. Diese Fahrräder sind somit im Innerortsbereich mit vergleichbaren Geschwindigkeiten wie der MIV unterwegs. Bei diesen Geschwindigkeiten ist der Weg von 20 m in weniger als 2 Sekunden zurückgelegt. Dies lässt keinem der Verkehrsteilnehmer genügend Zeit, um richtig zu reagieren. Allgemein bringen Spurverengungen, welche von der Spur des motorisierten Verkehrs ausgehen, erhebliche Gefahren mit sich, gerade wenn diese auf einem kurzen Abschnitt erfolgen. Fussgängerschutzinseln sind für Fussgänger sehr wichtig. Aus Sicht der Radfahrer/innen führen diese Verengungen jedoch zu sehr gefährlichen Schnittstellen. Es ist jeweils abzuwägen, ob eine Fussgängerinsel notwendig ist, wenn die Fahrbahn nicht ausgeweitet werden kann. Diese beiden Vorschläge sind nicht velofreundlich und widersprechen somit den Bestrebungen des Sachplans Velo, der die Förderung des Veloverkehrs zum Ziel hat.

ANTRAG: Die Vorschläge im Kapitel 2.5 und 2.6 sind anzupassen, beziehungsweise mit Bemerkungen zu allfälligen Gefahrenpotenzialen zu ergänzen.

## A Kap. 4 Radstreifen

Eingabe ID347

## Kapitel 2.2 Abbildung 1: Normalquerschnitt Radstreifen auf Kantonsstrassen

Optimierungspotenzial wird im Kapitel 2.2 bei der Abbildung 1 «Normalquerschnitt Radstreifen auf Kantonsstrasse» geortet. Die Abmessungen im Querschnitt hängen stark von der zulässigen Geschwindigkeit, dem Längsgefälle und weiteren Faktoren ab.

ANTRAG: Es soll auf die konkrete Vermassung der Fahrbahnbreiten verzichtet werden (Bsp. «variabel»).

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID344

## Stärkung des Freizeitverkehrs: Verbindung von Dörfern und Regionen

Die Gemeinde Bonaduz ist der Ansicht, dass dem Freizeitverkehr im aktuellen Sachplan Velo noch ein zu geringer Stellenwert eingeräumt wird. Auch dieser kann das Strassennetz entlasten. Durch einen verbesserten Ausbau und zusätzliche Routen werden sich mehr Leute dazu entschliessen, mit dem Fahrrad ihre Reise anzutreten. Anstatt den Ausflug in das nahe gelegene Umland mit dem Auto zu planen, legt man den Weg entlang ruhiger Freizeitrouten zurück. Dabei ist es wichtig, dass Regionen wie der Grossraum Chur, die Weisse Arena, Versam und das Domleschg besser verbunden werden und so näher zusammenrücken.

ANTRAG: Die Vorschläge der Gemeinde zur Erfassung weiterer Routen des Freizeitverkehrs (siehe nachfolgende Anträge und beigelegte Karten) sind in den Sachplan

Die vorgeschlagenen Lösungen entsprechen den heutigen Standards in der Schweiz. Studien zum Einfluss von E-Bikes (mit Tretunterstützung bis 45 km/h) liegen noch keine vor.

Die Verengung vor einem Kreisel ist notwendig, damit die Velofahrenden sich in die Mitte aufstellen können. Werden Velostreifen bis zur Einfahrt im Kreisel weitergezogen, führt dies zu neuen Konfliktstellen. Es besteht dann die Gefahr, dass Velofahrende von den Fahrzeugen übersehen werden (toter Winkel). In der Zufahrt zu einem Kreisel sind Geschwindigkeiten von 40 km/h wohl unangemessen, da evtl. beim Kreisel der Vortritt gewährt werden muss.

Im idealen Fall können die Velostreifen bei Fussgängerschutzinseln durchgehend markiert werden (bei genügender Breite). Dies ist jedoch in gewissen Fällen (Konflikte mit anderen Nutzungen) nicht möglich. Spurverengungen bei Fussgängerschutzinseln dürfen nicht zwischen 3.75 und 4.25 m breit sein, da dies zu gefährlichen Situationen führt. Andere Breiten (mit bzw. ohne Mittelinself) sind gemäss der heutigen Praxis sicher. Dies gilt auch für schnelle E-Bikes. Keine Anpassung der Projektierungsrichtlinie. Bei einer Häufung von Unfällen bei korrekt projektierten Infrastrukturen würde Forschungsbedarf bestehen (bfu).

Abbildung 1 anpassen: "Normalmass Radstreifen 1.5 m"

Die Einhaltung von Mindestbreiten ist zur Erreichung einer durchgehenden Qualität zwingend.

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID338

Velo aufzunehmen.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID342

ANTRAG: Somit sind die beigelegten Pläne, in denen auch diese Änderungen aufgezeigt sind, ebenfalls als Antrag der Gemeinde Bonaduz zu verstehen.

Der Sachplan ist Grundlage für die Beitragssprechung des Kantons gemäss StrG. Er zeigt das beitragswürdige Wegnetz von kantonaler Bedeutung, inklusive allfälliger Neubauten. Für die Aufnahme einer Verbindung/Route in den Velonetzplan gelten die im Sachplan festgelegten Anforderungen: das Erreichen der definierten Schwellenwerte im Potentialmodell für den Alltagsverkehr und die Kategorisierung und Signalisation gemäss SN 640 829a für den Freizeitverkehr.

Die regionalen Richtpläne wurden bei der Erarbeitung des Velonetzplanes, bzw. der wegscharfen Umlegung der Wunschlinien als Grundlage bestmöglich berücksichtigt. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton. Die Aufnahme weiterer Verbindungen alleine auf Grund des Kriteriums "Teil eines genehmigten RRIP oder GEP" würde den Zielen des Sachplans widersprechen.

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID342

Priorisierung und Zeithorizonte festlegen:

Eine Ergänzung der Schwachstellen durch Vorschläge mit geeigneten Massnahmen sieht die Gemeinde Bonaduz als gute Hilfestellung an. Jedoch wäre es sinnvoll, noch weiter zu gehen und zumindest für das Grundnetz die Massnahmen hinsichtlich ihrer Relevanz und Umsetzbarkeit zu priorisieren und mit Zeithorizonten für die Realisierung zu versehen. Denn nur so kann sichergestellt werden, dass eine Umsetzung in nützlicher Frist erfolgt. Für das Agglomerationsgebiet Chur ist die Umsetzung der Massnahmen des Grundnetzes des Alltags innerhalb der nächsten 10 Jahren wichtig, da hier der Modalsplit besonders zugunsten des Langsamverkehrs verlagert werden kann und die positiven Auswirkungen des Sachplans Velo somit am grössten sein werden.

ANTRAG: Die Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen sind für das Grundnetz des Alltagsverkehrs zu priorisieren und mit Zeithorizonten für die Realisierung zu ergänzen. Der Zeithorizont für die Umsetzung von Massnahmen im Bereich des Agglomerationsgebietes Chur sollen auf unter 10 Jahre begrenzt werden.

Gemeinden müssen anstehende Projekte im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Ressourcen priorisieren und gegebenenfalls mit anderen notwendigen Sanierungen (Leitungen, Beläge etc.) koordinieren können. Die Gemeinden können daher frei entscheiden, ob, wie und wann sie die in den Datenblättern ausgewiesenen "Schwachstellen" beheben wollen (vgl. Art. 6 Abs. 3 StrG).

Der Sachplan Velo kann folglich weder Zeithorizonte vorschreiben noch eine Priorisierung der Schwachstellen vornehmen. In einem neuen Kapitel 3.3 (Textteil) werden jedoch ein paar grundsätzliche Ausführungen zu den Realisierungshorizonten gemacht - mit Hinweisen auf die Zeitlimiten der Agglomerationsprogramme.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Bonaduz

Um die Anträge und Anpassungen der Gemeinde Bonaduz übersichtlicher darzustellen, wurden Übersichtskarten erstellt, welche den vorgeschlagenen, beabsichtigten Bestand im

Kenntnisnahme



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Eingabe ID340

Sachplan Velo auf Gemeindegebiet aufzeigen. Diese Pläne sind namentlich:

- Angepasster Netzplan Sachplan Velo, Gemeinde (Mst. 1:13'000)
- Angepasster Netzplan Sachplan Velo, Dorfkern (Mst. 1:5'000)
- Anpassungen, Gemeinde (Mst. 1:13'000)
- Anpassungen, Dorfkern (Mst. 1:5'000)

Strassen und Wege, welche gänzlich neu in den Sachplan aufgenommen werden sollen, wurden dahingehend unterschieden, auf welcher Grundlage die Gemeinde ihren Entscheid fällte. Routen und Verbindungen mit brauner Umrandung wurden in Anlehnung an den regionalen Richtplan Nordbünden festgelegt. Routen und Verbindungen mit schwarzer Umrandung sind Vorschläge der Gemeinde, um das Netz zu ergänzen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Bonaduz

Neue Verbindung Freizeit Mountainbike Ergänzungsnetz

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Ganz im Sinne einer besseren Vernetzung der Bikerwege ist zudem die Erweiterung des Netzes im Bereich Tscheun Petschen – Salums. So können insbesondere auch Rhäzüns und Versam besser miteinander verbunden werden.

ANTRAG: Die Route im Ergänzungsnetz Freizeit Mountainbike ist zu ergänzen.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Die Gemeinde wird gebeten, mit dem Tiefbauamt, Abteilung Langsamverkehr, Kontakt aufzunehmen, um das signalisierte Routennetz Mountainbike grundsätzlich zu überprüfen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Bonaduz

Alltagsverbindung Grundnetz entlang Hauptstrasse / Versamerstrasse

Im kantonalen Velonetz werden nur Verbindungen von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potenzialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kantonsgebiet abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2):

Eingabe ID349

Die Erfahrung in der Gemeinde zeigt, dass die Hauptverbindung zwischen Bonaduz, Tamins, Domat / Ems und Chur nicht entlang der eingezeichneten Gassa, sondern entlang der Hauptstrasse führt. Dementsprechend ist auch diese Verbindung in das Alltagsgrundnetz aufzunehmen. Die Linienführung dieser Verbindung ist zudem so zu erweitern, dass auch Versam und Bonaduz mit einer Alltagsverbindung



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

zusammengebracht werden. Ab dem Dorfkern Bonaduz bis Versam wird diese Verbindung zudem teilweise durch das Freizeitvelo- und Mountainbikenetz überlagert (siehe Karte).

**ANTRAG:** Die Verbindung von Chur nach Domat / Ems, Tamins und Versam entlang der Hauptstrasse / Versamerstrasse ist als Grundnetz des Alltagsverkehrs auszuweisen. Einzelne Abschnitte werden zudem durch Freizeitnetze überlagert.

Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschiessungen). Insgesamt wird so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt.

Zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende, Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden. Das Potential der Verbindung Bonaduz - Versam liegt gemäss dem Potentialmodell unter der Schwelle für das Ergänzungsnetz und wird deshalb nicht in den Velonetzplan aufgenommen.

Wo immer möglich wurden im kantonalen Velonetzplan die Verbindungen auf bestehende Wege abseits des Kantonsstrassennetzes gelegt. Im Speziellen für Tamins - Chur und Bonaduz - Domat/Ems - Chur konnten hierzu sichere, weitgehend direkte und asphaltierte Wege gewählt werden.

Wenn das zur Zeit in Bearbeitung stehende Gesamtverkehrskonzept Imboden fertig gestellt und verabschiedet ist, kann der Velonetzplan gegebenenfalls angepasst werden. Dazu ist zu beachten, dass der Bau von Radwegen gemäss StrG Sache der Gemeinden ist.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Bonaduz

Eingabe ID350

Schwachstelle entlang Alltagsverbindung Tamins / Versam bis zum Aussichtspunkt Zault

Auswertungen der Bevölkerungskonferenz im Rahmen des KRL vom Februar 2018 zeigten, dass für die Einwohner der Gemeinde die Entflechtung von MIV und Langsamverkehr ein grosses Anliegen ist. Speziell wurde diese Trennung entlang des Bonaduzer Stutz' gefordert. Die Gemeinde Bonaduz hält es für sinnvoll, entlang der oben genannten Alltagsverbindung (Grundnetz Alltag, Freizeit Velo und Mountainbike) von Chur nach Tamins und entlang der Kantonsstrasse über die Versamerstrasse bis zum Aussichtspunkt Zault eine Schwachstelle zu definieren. Diese beinhaltet das Fehlen eines separaten Velowegs. Die Massnahme zur Behebung der Schwachstelle beinhaltet den Bau eines separaten Velowegs von Chur nach Tamins und Bonaduz.

**ANTRAG:** Die Schwachstelle von Chur nach Bonaduz bis zum Aussichtspunkt Zault ist gemäss obiger Beschreibung aufzunehmen und mit der aufgezeigten Massnahme zu ergänzen. Ein separater Radweg ist zu realisieren.

Im kantonalen Velonetz werden nur Verbindungen von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potentialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kantonsgebiet abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschiessungen). Insgesamt wird so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt.

Zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende, Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden. Das Potential der Verbindung Bonaduz - Versam liegt gemäss dem



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Bonaduz

Eingabe ID353

## Ergänzungsnetz Freizeit Mountainbike Gassa – Versamerstrasse

Die Gemeinde Bonaduz strebt eine bessere Vernetzung der Bikerwege an. Um die Nord / Süd- und die Ruinaltaroute besser zu verbinden, beantragt die Gemeinde, ein neues Teilstück dem Ergänzungsnetz Freizeit Mountainbike anzufügen, welches entlang der Campagna verläuft.

ANTRAG: Die Route im Ergänzungsnetz Freizeit Mountainbike ist zu ergänzen.

Potentialmodell unter der Schwelle für das Ergänzungsnetz und wird deshalb nicht in den Velonetzplan aufgenommen.

Wo immer möglich wurden im kantonalen Velonetzplan die Verbindungen auf bestehende Wege abseits des Kantonsstrassennetzes gelegt. Im Speziellen für Tamins - Chur und Bonaduz - Domat/Ems - Chur konnten hierzu sichere, weitgehend direkte und asphaltierte Wege gewählt werden.

Wenn das zur Zeit in Bearbeitung stehende Gesamtverkehrskonzept Imboden fertig gestellt und verabschiedet ist, kann der Velonetzplan gegebenenfalls angepasst werden. Dazu ist zu beachten, dass der Bau von Radwegen gemäss StrG Sache der Gemeinden ist.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Bonaduz

Eingabe ID357

## Streichen der Route Freizeit Mountainbike Ergänzungsnetz bei der Via Salens und Aufnahme Ersatzroute

Im aktuellen Sachplan Velo ist von der Via Salens aus Richtung Rhäzüns eine Route des Ergänzungsnetzes Freizeit Mountainbike eingetragen. Diese Route ist aber gemäss Erfahrungen der Gemeinde Bonaduz keine sehr oft benutzte Route. Sie ist stattdessen mit

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Die Gemeinde wird gebeten, mit dem Tiefbauamt, Abteilung Langsamverkehr, Kontakt aufzunehmen, um das signalisierte Routennetz Mountainbike grundsätzlich zu überprüfen.

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

einer alternativen Route weiter westlich zu ergänzen, die häufiger befahren wird.

**ANTRAG:** Die Route Freizeit Mountainbike Ergänzungsnetz von der Via Salens aus Richtung Rhäzüns ist zu streichen. Als Alternative ist die Route weiter westlich aufzunehmen

sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Die Gemeinde wird gebeten, mit dem Tiefbauamt, Abteilung Langsamverkehr, Kontakt aufzunehmen, um das signalisierte Routennetz Mountainbike grundsätzlich zu überprüfen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Bonaduz  
Eingabe ID352

Ergänzungsnetz Freizeit Mountainbike Bahnstrasse:

Die Route des Ergänzungsnetzes Freizeit Mountainbike, welche entlang des Rheins verläuft, ist nur ungenügend an das Dorf Bonaduz angeschlossen. Die Route führt im regionalen Richtplan Nordbünden entlang dem Polenweg bis in das Dorf hinein. Nebst der Eintragung des Abschnitts gemäss RRIP, erachtet die Gemeinde es für sinnvoll, das Ergänzungsnetz durch die Gemeinde fortzuführen und die Lücke zu schliessen. Somit kann letztlich auch die Route Chur – Safiental für den Freizeitverkehr verbessert werden.

**ANTRAG:** Die Lücke im Ergänzungsnetz Freizeit Mountainbike ist zu schliessen.

Strecken des Velo freizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Die Gemeinde wird gebeten, mit dem Tiefbauamt, Abteilung Langsamverkehr, Kontakt aufzunehmen, um das signalisierte Routennetz Mountainbike grundsätzlich zu überprüfen.

B Gemeinde-Datenblatt

Gewährleisten von Erhaltung und Unterhalt des Turnerwegs

Mit der Aufnahme der lokalen Route 261 Rhäzünser Rheinauen in den



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## &gt; Np Bonaduz

Eingabe ID356

Der Turnerweg ist im Sachplan Velo im Freizeit Mountainbike Ergänzungsnetz eingetragen. Dieser Weg ist für das Freizeitnetz sehr wichtig, da er eine äusserst attraktive Linienführung entlang des Rheins aufweist. Gleichzeitig verläuft er durch eine Naturschutzzone. Es ist wichtig, dass diese Route erhalten bleibt und Unterhalt und Sanierung möglich sind.

**ANTRAG:** Die Erhaltung der Route des Freizeit Mountainbike Ergänzungsnetzes entlang des Turnerwegs ist zu sichern. Die Möglichkeit zum Unterhalt und zur Sanierung muss gewährleistet werden.

## B Gemeinde-Datenblatt

## &gt; Np Bonaduz

Eingabe ID355

## Schliessen des Freizeit Mountainbike Ergänzungsnetz

Von der Abzweigung Sculmerstrasse / Via Tgivisuri Richtung Süden ist momentan eine Verbindung im Alltagsgrundnetz eingetragen, die nach Rhäzüns führt. Die Gemeinde Bonaduz ist der Ansicht, dass diese Strecke nicht nur für den Alltagsverkehr, sondern auch für Mountainbiker wichtig ist und somit eine Lücke im Freizeitnetz Mountainbike besteht.

**ANTRAG:** Die Verbindung Bonaduz / Rhäzüns ist ab der Kreuzung Sculmerstrasse / Via Tgivisuri durch eine Route im Ergänzungsnetz Freizeit Mountainbike zu überlagern.

Sachplan dokumentiert der Kanton die Einstufung der Route als von kantonaler Bedeutung bzw. als Teil des Ergänzungsnetzes. Der Unterhalt und die Sicherung des Weges bleiben gemäss StrG Art. 6 Abs. 3 weiterhin Aufgabe der Gemeinde.

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Die Gemeinde wird gebeten, mit dem Tiefbauamt, Abteilung Langsamverkehr, Kontakt aufzunehmen, um das signalisierte Routennetz Mountainbike grundsätzlich zu überprüfen.

## B Gemeinde-Datenblatt

## &gt; Np Bonaduz

Eingabe ID351

## Schwachstelle L071:

Die Schwachstelle L071 ist beschrieben mit «enge Verhältnisse, ungenügender Belagszustand». Die Gemeinde Bonaduz ist bezüglich zu enger Verhältnisse einer Meinung mit dem Sachplan Velo. Der Unterhalt wird im Jahr 2018 gemacht.

**ANTRAG:** Die Schwachstelle L071 ist im Beschrieb zu korrigieren, sodass der Vermerk «ungenügender Belagszustand» zu streichen ist, da die Belagsschäden durch die Gemeinde Bonaduz im Jahr 2018 behoben werden.

Die Beschreibung der Schwachstelle L071 wird wie vorgeschlagen angepasst.



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

3

## Gemeinde Celerina/Schlarigna

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID427

JA

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Celerina /  
Schlarigna  
Eingabe ID430

Verbindung San Gian - Punt dals Bouvs (beiliegender Plan 2): diese Verbindung soll in die Kategorie "Freizeit Velo Ergänzungsnetz" aufgenommen werden.

ANTRAG: Aufnahme der nebenstehenden zusätzlichen Verbindungen in den Sachplan Velo Kanton Graubünden

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Celerina /  
Schlarigna  
Eingabe ID429

Verbindung Suot Crasta - Veloweg nach Marguns (beiliegender Plan 1): diese direkte Verbindung soll in die Kategorie "Freizeit Mountainbike Ergänzungsnetz" aufgenommen werden.

ANTRAG: Aufnahme der nebenstehenden zusätzlichen Verbindungen in den Sachplan Velo Kanton Graubünden

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

## Gemeinde Churwalden

3

Grundsätzliches Einverständnis  
Eingabe ID431

JA

Kenntnisnahme

Aufbau Vorgehen richtig angepackt?  
Eingabe ID434

JA

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt > Np Churwalden  
Eingabe ID432

- Der Generelle Erschliessungsplan Churwalden (GEP) enthält zusätzliche Routen, deren Aufnahme in den Sachplan Velo unseres Erachtens zu prüfen sind.  
  
ANTRAG: - Mögliche zusätzliche Routen für den Sachplan Velo sind in der beiliegenden Übersicht grün gekennzeichnet.  
- Es sind auch die gemäss GEP geplanten Routen in den Sachplan Velo aufzunehmen.  
- Im Bereich der Talabfahrt zum Portal ist die neue Route (GEP geplant) in den Sachplan zu übernehmen (Entflechtungsmassnahme).

Der Sachplan ist Grundlage für die Beitragssprechung des Kantons gemäss StrG. Er zeigt das beitragswürdige Wegnetz von kantonaler Bedeutung, inklusive allfälliger Neubauten. Für die Aufnahme einer Verbindung/Route in den Velonetzplan gelten die im Sachplan festgelegten Anforderungen: das Erreichen der definierten Schwellenwerte im Potentialmodell für den Alltagsverkehr und die Kategorisierung und Signalisation gemäss SN 640 829a für den Freizeitverkehr.

Die regionalen Richtpläne wurden bei der Erarbeitung des Velonetzplanes, bzw. der wegscharfen Umlegung der Wunschlinien als Grundlage bestmöglich berücksichtigt. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton. Die Aufnahme weiterer Verbindungen alleine auf Grund des Kriteriums "Teil eines genehmigten RRIP oder GEP" würde den Zielen des Sachplans widersprechen.

## Gemeinde Davos, Tiefbauamt

11

Grundsätzliches Einverständnis  
Eingabe ID435

JA

Kenntnisnahme

Kap. 1 Einleitung  
Eingabe ID436

1.1 Ausgangslage:

Der Kanton ist beim motorisierten Individualverkehr (MIV) für sein Kantonsstrassennetz zuständig. Beim kantonalen Velonetz (Grund- und Ergänzungsnetz) delegiert er aber die Zuständigkeit an die Gemeinden. Damit behandelt er das Velo anders als den MIV. Dies ist störend, nicht konsequent und vor allem nicht zielführend.

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## ANTRAG: 1.1 Ausgangslage:

Der Kanton projektiert, baut und unterhält sein kantonales Velonetz (Grund- und Ergänzungsnetz) analog dem Kantonsstrassennetz für den MIV. Vor allem wichtig aufgrund von gemeindegrenzenübergreifenden Projekten.

gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Davos

Eingabe ID437

Veloweg zwischen Klosters und Davos

ANTRAG: Die Gemeinden Davos und Klosters sind daran, einen alltagstauglichen Veloweg zwischen Klosters und Davos Dorf zu planen. Die vorliegende Linienführung im Velonetzplan entspricht nicht dem letzten Stand der Studie.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Davos

Eingabe ID440

L131 Davos, Talstrasse

ANTRAG: Bodenmarkierung würde ausreichen.

Die Bestvariante aus der Studie ist gemäss Aussage der Gemeinde Klosters nicht realisierbar. Die Gemeinde Klosters ist aktuell an der Erarbeitung eines MTB-Konzeptes dran. Die Linienführung kann erst nach Abschluss dieser Studie definiert werden. Aus diesem Grund wurde die bestehende Linienführung belassen. Der Sachplan ist zu einem späteren Zeitpunkt entsprechend anzupassen.

Der Hinweis zur Lösung wird entsprechend ergänzt.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Davos

Eingabe ID438

L102 Davos, Totalpstrasse

ANTRAG: In der Studie zu einem alltagstauglichen Veloweg zwischen Klosters und Davos wurde eine andere Linienführung als Bestvariante ausgeschieden.

Die Bestvariante aus der Studie ist gemäss Aussage der Gemeinde Klosters nicht realisierbar. Die Gemeinde Klosters ist aktuell an der Erarbeitung eines MTB-Konzeptes dran. Die Linienführung kann erst nach Abschluss dieser Studie definiert werden. Aus diesem Grund wurde die bestehende Linienführung belassen. Der Sachplan ist zu einem späteren Zeitpunkt entsprechend anzupassen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Davos

Eingabe ID439

L130 Davos, Bolgenstrasse

ANTRAG: Die Gemeinde hat eine Studie zu einer alternativen Linienführung für den MIV zwischen der Talstrasse und der Brämabüelstrasse in Auftrag gegeben.

Die Bestvariante aus der Studie ist gemäss Aussage der Gemeinde Klosters nicht realisierbar. Die Gemeinde Klosters ist aktuell an der Erarbeitung eines MTB-Konzeptes dran. Die Linienführung kann erst nach Abschluss dieser Studie definiert werden. Aus diesem Grund wurde die bestehende Linienführung belassen. Der Sachplan ist zu einem späteren Zeitpunkt entsprechend anzupassen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Davos

Eingabe ID444

L109 Davos, Prättigauerstrasse

ANTRAG: Eine Entflechtung des Verkehrs ist hier dringend nötig. Ein Neubau des Zubringers Flüelapass mit einem Kreisel nach der Galerie und Aufhebung der beiden Bahnübergänge an der Sand- und der Flüelastrasse würde eine grosse Entlastung bringen.

Bei der Sanierung der Kantonsstrasse und der Bahnübergänge sind die Bedürfnisse des Langsamverkehrs entsprechend zu berücksichtigen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Davos

Eingabe ID443

L106 Davos, Prättigauerstrasse

ANTRAG: Bodenmarkierung würde ausreichen.

Der Hinweis zur Lösung der Schwachstelle L106 wird entsprechend angepasst.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Davos

Eingabe ID442

L103 Davos, Prättigauerstrasse

ANTRAG: In der Studie zu einem alltagstauglichen Veloweg zwischen Klosters und Davos

Die Bestvariante aus der Studie ist gemäss Aussage der Gemeinde Klosters nicht realisierbar. Die Gemeinde Klosters ist aktuell an der Erarbeitung eines MTB-Konzeptes dran. Die Linienführung kann erst



## Kapitel // caiptoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

	wurde eine andere Linienführung als Bestvariante ausgeschieden. Mit dieser Linienführung würde ein Abbiegen in die Totalbachstrasse wegfallen.	nach Abschluss dieser Studie definiert werden. Aus diesem Grund wurde die bestehende Linienführung belassen. Der Sachplan ist zu einem späteren Zeitpunkt entsprechend anzupassen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Davos Eingabe ID441	L187 Davos, Waldweg Laret-Wolfgang  ANTRAG: In der Studie zu einem alltagstauglichen Veloweg zwischen Klosters und Davos wurde eine andere Linienführung als Bestvariante ausgeschieden.	Die Bestvariante aus der Studie ist gemäss Aussage der Gemeinde Klosters nicht realisierbar. Die Gemeinde Klosters ist aktuell an der Erarbeitung eines MTB-Konzeptes dran. Die Linienführung kann erst nach Abschluss dieser Studie definiert werden. Aus diesem Grund wurde die bestehende Linienführung belassen. Der Sachplan ist zu einem späteren Zeitpunkt entsprechend anzupassen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Davos Eingabe ID445	L132 Davos, Promenade  ANTRAG: Auf der Promenade und der Talstrasse sind ab 25.4.2018 der Velobeidrichtungsverkehr eingeführt.	Der Beschrieb zur Schwachstelle L132 wird entsprechend angepasst.

## Gemeinde Disentis/Mustér

8

Grundsätzliches Einverständnis Eingabe ID446	JA und NEIN	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID447	Bemerkung zum Allgemeinen Einverständnis: Grundsätzlich macht der Sachplan Sinn, denn er ermöglicht eine Koordination der Massnahmen auf dem Kantonsgebiet sowie mit den Nachbarkantonen, deshalb ja. Fraglich ist die Menge der Planungsmittel, welche sie die Sache bis zum Schluss unübersichtlich macht, weil sie die Lesbarkeit der gesamten Planungen (Sachpläne, Richtpläne, Nutzungspläne usw. ...) für den Laien bis zum Schluss schwer lesbar macht.	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID448	Im Sachplan werden zum einen die verschiedenen Angebote an Rad- und Bikewegen festgelegt. In dieser Form können diese im GEP der Gemeinde aufgenommen werden. Im Fall der Gemeinde Disentis sind die im Entwurf Sachplan Veloweg enthaltenen Wege zum grössten Teil bereits festgelegt. Im Sachplan werden zum einen die verschiedenen Angebote an Rad- und Bikewegen festgelegt. In dieser Form können diese im GEP der Gemeinde aufgenommen werden.	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID449	Wir unterstützen das Anliegen zwecks Erhöhung der Sicherheit, wo immer möglich die verschiedenen Verkehrsmittel unter Beachtung der Nutzungs frequenz zu trennen. Bei Velowegen ist dies durchaus möglich. Bei der Bikeinfrastruktur wird dies schwierig. Hier werden die angebrachten Signalisationen nicht immer respektiert. Auf engen Wanderwegen entstehen Konflikte sowohl zwischen Nutzern und teilweise dem Unterhalt (Erosion). Schwierig wird es sein die verschiedenen Nutzer auf parallele Wege zu führen.	Kenntnisnahme
Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz Eingabe ID450	Gemäss Ziffer 5.1 ist der Kanton für die Planung, den Bau, den Betrieb, den Unterhalt sowie die Signalisation von Radstreifen entlang von Kantonsstrassen zuständig. Soweit im Gesetz ersichtlich wird hier nicht unterschieden, ob es sich um den Innerorts-	Wie bis anhin nimmt das Tiefbauamt bei Strassenprojekten des Kantons (inkl. Radstreifen) jeweils zu Beginn mit den betroffenen Gemeinden Kontakt auf, damit die allfälligen Wünsche und eigenen Projekte der



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

A Kap. 1, 2, 3

Eingabe ID451

bzw. Ausserortsbereich handelt.

Die im Datenblatt der Gemeinde vorgesehenen Massnahmen L241, L156, L091 würden in diesem Fall durch den Kanton geplant und finanziert. (Siehe Anträge zu Anhang B)

ANTRAG: Aus Sicht der Gemeinde ist es notwendig die Ausführung der Massnahmen mit der Gemeinde in Verbindung mit dem Ausbau des ÖV-Angebots, sowie Anpassungen von Gehwegen entlang der entsprechenden kantonalen Strassenzüge zu koordinieren.

Anmerkung: Ähnliche Bemerkung zu Artikel 41, jedoch nur einmal erfasst.

Gemeinde mit dem Vorhaben des Kantons koordiniert werden können.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Disentis/Mustér

Eingabe ID452

Die Wege L238, L239 befinden sich auf dem gleichen Trassee wie der Jakobsweg Nr. 43, die Senda Sursil-vana Nr. 85. Hier ist eine Trennung des Angebots zwischen Wanderern und Bikern/Velofahrenden wie im Sachplan vorgesehen aus topografischen Gründen schwierig zu realisieren. Ein Ausbau wie im Datenblatt vorgesehen müsste im Rahmen der Gesamtmeilioration angestrebt werden.

ANTRAG: Ausführung von Massnahmen im Rahmen der Gesamtmeilioration.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV werden die Beitragszahlungen des Kantons u.a. an die Voraussetzung geknüpft, dass die "kantonalen Vorgaben" eingehalten werden. Die bauliche Ausgestaltung muss den kantonalen Projektierungsrichtlinien entsprechen (vgl. Textteil, Kapitel 6). Ein Verzicht auf das Festschreiben solcher Standards würde dieser regierungsrätlichen Vorgabe widersprechen.

Die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr orientiert sich an den Minimalanforderungen der bereits geltenden Normen – wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des Velonetzes zwingend. In begründeten Einzelfällen ist ein Abweichen nicht ausgeschlossen (siehe Projektierungsrichtlinie, Einleitung).

Bei den unter Ziffer 22 bis 26 aufgeführten Normen handelt es sich um bereits geltende Normen/Arbeitshilfen. Diese hätten auch dann ihre Gültigkeit, wenn sie unter Kapitel 1.3.2 der Projektierungsrichtlinie nicht explizit aufgeführt würden.

Der Hinweis zur Lösung der Schwachstellen L238 und L239 wird entsprechend ergänzt.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Disentis/Mustér

Eingabe ID453

Im Datenblatt sind keine Massnahmen auf dem Abschnitt Disla – Madernal (Alpine Route 1, Abschnitt 8 Lumbrein-Disentis) sowie (Lokale Route 208, Alp Russein) vorgesehen. Aus Sicht der Gemeinde wären allenfalls auf dem Abschnitt 710'450/174'725 bis 710'720/174'770 vorzusehen.

ANTRAG: Im Sachplan bzw. Datenblatt Massnahmen vorsehen.  
Massnahmen im Rahmen der Gesamtmeilioration vorsehen.

Bei der Erarbeitung des Sachplans Velo wurden nur für das Alltagsnetz Schwachstellen erhoben, da dieses für die Regierung erste Priorität hat. Schwachstellen des Freizeitnetzes werden nicht ausgewiesen. Punktuelle Schwachstellen des Freizeitnetzes sind im "SchweizMobil Szenario 2030" aufgelistet. Wie im Textteil des Sachplans beschrieben (Kapitel 6.1.2), können auch für den Ausbau des Freizeitnetzes Kantonsbeiträge geleistet werden.



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

4

## Gemeinde Domat/Ems

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID454

JA

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Domat/Ems  
Eingabe ID457

ANTRAG: Weiter gilt auch die Vernehmlassung der Region Imboden sinngemäss.

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Domat/Ems  
Eingabe ID456

vgl. Plan  
ANTRAG: Die Route des Velonetzplanes soll über die Via Calundis, Via Rezia, Via da Munt und durch die neue Strassenunterführung zur Piazza Staziun führen.

Die geplante Strassenunterführung wurde im März 2019 durch das Stimmvolk abgelehnt. Eine allfällige Verlegung der Linienführung im Velonetzplan kann nach Genehmigung einer neuen Querungslösung erfolgen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Domat/Ems  
Eingabe ID455

vgl. Plan  
ANTRAG: Temporeduktion zwischen L073 und P021 < 80 km/h

Die Prüfung einer T50-Zone über die Brücke bis nach P021 ist im Hinweis zur Lösung der Schwachstelle L073 erwähnt.

## Gemeinde Domleschg

5

B Allgemeine Hinweise  
und Anträge  
Eingabe ID459

Wir nehmen an, dass der Inhalt «Alltag Ergänzungsnetz, Netzschluss» (=hellblau) gesetzlich gleich behandelt wird wie der Inhalt «Alltag, Ergänzungsnetz» (= mittelblau).

Dies ist richtig. Im Textteil, Kapitel 3.1 ist dies geregelt: "Isolierte Teile des Ergänzungsnetzes werden durch Netzschlüsse miteinander verbunden".

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Domleschg  
Eingabe ID463

ANTRAG: Die Verbindung Almens — Scharans soll verlegt werden. Damit wird die lineare Schwachstelle L178 umfahren. Siehe C in der Beilage.

Die vorgeschlagene Linienführung ist vertikal stark indirekter (mehr Höhenmeter zu überwinden), was die Attraktivität für den Veloverkehr schwächt. Auf eine Änderung wird verzichtet.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Domleschg  
Eingabe ID462

Beim von Ihnen vorgeschlagenen Wegstück über das Gut Canova handelt es sich zur Hälfte um einen Privatweg.

Die Linienführung wird entsprechend angepasst.

ANTRAG: Dieser ist für das Ergänzungsnetz aus naheliegenden Gründen nicht geeignet. Siehe B in der Beilage.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Domleschg  
Eingabe ID460

ANTRAG: Wir möchten, dass die alte Domleschgerstrasse zwischen Tumegl/Tomils und Almens in das Ergänzungsnetz übernommen wird (Ist u.a. auch Schulweg). Siehe A in der Beilage.

Im kantonalen Velonetz werden nur Verbindungen von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potenzialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kantongebiet abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Domleschg

Eingabe ID464

L224 ist nicht nur wie auf dem von Ihnen vorgeschlagenen Strassenstück «schwach».

ANTRAG: Diese Schwachstelle sollte bis zum Beginn der Allee beim Gut Ortenstein ausgedehnt werden. Siehe D in der Beilage.

sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschliessungen). Insgesamt wird so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt.

Zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende, Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden. Das Potenzial für die Aufnahme der Verbindung Paspels bis Tumegl/Tomils in das kantonale Alltagsvelonetz wird als zu tief beurteilt. Eine Verlegung der Verbindung Rothenbrunnen - Paspels - Fürstenau über Tumegl/Tomils und Einschliessung der Linienführung A gemäss Beilage der Gemeinde wurde geprüft, aber verworfen (u.a. steiler Abschnitt auf "Bigliet"). Der Abschnitt Almens - Paspels wird gemäss Vorschlag Gemeinde geändert (siehe auch separate Rückmeldung).

Schwachstelle L224 wird entsprechend angepasst.

## Gemeinde Felsberg

3

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID465

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Hinweise und  
Anträge  
Eingabe ID466

Wir verweisen auch auf die Vernehmlassung der Region Imboden.

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Felsberg  
Eingabe ID467

Wir unterstützen die Idee einer Temporeduktion auf der Strecke gemäss Datenblatt. Wir haben bereits einmal einen Antrag auf Tempo 60 für den ganzen Bereich bis zum Kreisel Emserstrasse gestellt, die Kantonspolizei hat es abgelehnt.

ANTRAG: Temporeduktion nochmals prüfen. Kantonale Stellen sollen sich intern absprechen.

Die Prüfung einer T50-Zone über die Brücke ist im Hinweis zur Lösung der Schwachstelle L073 erwähnt. Die Gemeinde wird gebeten, mit Einbezug der Fachstelle für Langsamverkehr das Begehr zur Temporeduktion nochmals einzureichen.

## Gemeinde Fläsch

1

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Fläsch  
Eingabe ID66

Im Oktober 2017 hat der Gemeindevorstand beim Tiefbauamt Graubünden, Fachstelle für Langsamverkehr, eine Routenänderung des Veloweges beantragt. Die neue Linienführung der Veloroute 2 in Fläsch wurde von der Fachstelle begrüßt und die Umsetzung in Aussicht gestellt. Seither hat die Gemeinde die Umsignalisation vorgenommen und wie wir

Die Darstellung der Linienführung wird im Sachplan Velo entsprechend angepasst.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

SchweizMobil entnehmen, wurde die Veloroute entsprechend aktualisiert. Wir gehen davon aus, dass die Umsetzung lediglich im kantonalen Weginventar noch nicht vorgenommen wurde.

ANTRAG: In der Beilage senden wir Ihnen das Datenblatt der Gemeinde Fläsch mit der beantragten Routenänderung und bitte Sie, diese auch im kantonalen Weginventar anzupassen.

## Gemeinde Flims

16

Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID792

ANTRAG: Auf das Festschreiben starrer Standards bezüglich Wegausbau im Sachplan Velo ist zu verzichten.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV werden die Beitragszahlungen des Kantons u.a. an die Voraussetzung geknüpft, dass die "kantonalen Vorgaben" eingehalten werden. Die bauliche Ausgestaltung muss den kantonalen Projektierungsrichtlinien entsprechen (vgl. Textteil, Kapitel 6). Ein Verzicht auf das Festschreiben solcher Standards würde dieser regierungsrätlichen Vorgabe widersprechen.

Die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr orientiert sich an den Minimalanforderungen der bereits geltenden Normen – wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des Velonetzes zwingend. In begründeten Einzelfällen ist ein Abweichen nicht ausgeschlossen (siehe Projektierungsrichtlinie, Einführung).

Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID788

ANTRAG: Die Koordination der gemeindeübergreifenden Weganpassungen soll auf Stufe Regionaler Richtplan erfolgen, solche Anpassungen, die nur eine oder einzelne Gemeinden betreffen, direkt im Generellen Erschliessungsplan oder auf Stufe Baubewilligungsverfahren.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die Velonetze von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Strassen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton.

Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelspurigkeiten entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.

Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss StrG und StrV (vgl. auch Art. 6 Abs. 2 StrG und 5 Abs. 1 StrV) können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.

Mit der Koordination bzw. der Festlegung im RRIP oder kommunalen GEP ist die Beitragswürdigkeit noch nicht festgelegt. Gleches gilt für die Qualitätsanforderungen. Beides kann nur im Sachplan Velo erfolgen.

Allgemeine Hinweise und Anträge

Bezüglich Ausbaustandard ist eine fallweise Interessenabwägung unter Berücksichtigung der betroffenen (Raum-)Ansprüche auf Stufe Baubewilligungsverfahren unverzichtbar.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die Velonetze von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Eingabe ID470

**ANTRAG:** Der Sachplan Velo soll die Finanzierung und den Ausbaustandard festlegen, jedoch gestützt auf den Regionalen Richtplan (ohne einen eigenen Plan zu erlassen).

beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Straßen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton.

Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelspurigkeiten entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.

Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss StrG und StrV (vgl. auch Art. 6 Abs. 2 StrG und 5 Abs. 1 StrV) können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.

Allgemeine Hinweise und Anträge

**ANTRAG:** Ausserdem ist die Koordination zwischen Baubewilligungsverfahren und Beitragsverfahren sicherzustellen.

Eingabe ID793

Die Baubewilligung und die Beitragssprechung erfolgen in der Regel getrennt, da die (kommunale) Baubewilligung nicht immer ein BAB-Verfahren unter Mitwirkung des Kantons erfordert. Die Beitragssprechung hingegen erfolgt immer über den Kanton (FLV, Departement oder Regierung). Zudem ist die zeitliche Abwicklung in den meisten Fällen nicht kongruent. Eine Koordination ist deshalb nicht sinnvoll (vgl. Kapitel 7).

Bei der in Art. 31 Abs. 1bis StrV erwähnten "kantonalen Genehmigung" handelt es sich nicht um eine Baubewilligung (diese bleibt den Gemeinden vorbehalten), sondern lediglich um eine Erklärung, dass das vorgelegte Projekt vom Kanton finanziell unterstützt wird (Bauvorhaben als beitragswürdig genehmigt). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (inklusive Ausführungen zu Inhalt und Bedeutung eines Vorentscheides der FLV; Kapitel 7.3 und 7.4).

Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID469

Es ist zwar richtig, dass bestehende Verbindungen und vorhandenes Verbesserungspotenzial im Velonetzplan aufgezeigt werden. Bei der Verbesserung der Schwachstellen sollen die Gemeinden jedoch mehr Freiheit im Sinne von grundlegender Überprüfung der Linienführung haben.

**ANTRAG:** Die Gemeinde Flims ist jedoch der Ansicht, dass der vorgelegte Velonetzplan (1:130'000) nicht behördensverbindlich werden soll. Auch wegscharf (also parzellenscharf) sollen die darin aufgeführten Festlegungen nicht werden.

Gemäss Art. 6 Abs. 2 StrG legt die Regierung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das Wegnetz des Langsamverkehrs fest. Dieses Wegnetz wird gestützt auf ein Netzkonzept des Departementes im Sachplan festgehalten (Art. 5 Abs. 2 StrV). Die Linienführungen im Velonetzplan und in den davon abgeleiteten (anderer Massstab) Gemeindedatenblättern sind behördensverbindlich. Die aufgelisteten Schwachstellen haben lediglich informativen Charakter (vgl. Textteil 2.4).

Im Sachplan Velo wird das "kantonale" Alltagsnetz und das "kantonale" Freizeitnetz abgebildet. Es handelt sich um sämtliche Verbindungen/Routen von kantonaler oder überwiegend kantonaler Bedeutung. Nur diese sind gemäss Art. 58 StrG und Art. 31bis StrV beitragswürdig. Mit dem Sachplan - welcher laufend und relativ einfach nachgeführt wird - ist sichergestellt, dass die Regierung über ein aktuelles, transparentes und kantonsweites Instrument zur



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID468

Die Gemeinde Flims 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.

Beitragssprechung verfügt.

## Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze

Eingabe ID477

Die Bezeichnung „wegscharf“ wirft Fragen auf bezüglich der Verbindlichkeit. Ist dies gleich parzellenscharf?

Die Linienführungen der rein kommunalen Velonetze werden daher vom Sachplan nicht erfasst. Die Gemeinden können solch kommunale und rein fraktionale Verbindungen/Routen frei festlegen und das kantonale Netz in den regionalen Richtplänen entsprechend verdichten. Gleches gilt für überfraktionale Verbindungen und Routen: auch diese können die Gemeinden an sich frei festlegen - bei einem Abweichen vom Sachplan haben sie aber keinen Anspruch auf Kantonsbeiträge (siehe dazu Art. 31 Abs. 1bis StrV und Textteil, Kapitel 2.5 und 6).

## Kenntnisnahme

## Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze

Eingabe ID478

Der Verursacher des Eingriffs wird ersatzpflichtig (Kap. 2.6.2):

ANTRAG: Eine Verbesserung des Velonetzes soll möglich sein, ohne dass die Gemeinde als Verursacherin des Eingriffs dafür ersatzpflichtig wird.

Wegscharf bedeutet im Rahmen des Sachplanes, dass das Wegnetz wo immer möglich auf bestehende Strassen und Wege gelegt wurde. Ist zum heutigen Zeitpunkt keine Infrastruktur vorhanden (grüne Wiese), so ist die detaillierte Linienführung noch zu definieren. Ist die Strasse bzw. der Weg als eigene Parzelle ausgeschieden, kann im Einzelfall auch von parzellenscharf gesprochen werden.

Bei Verbesserungen des Velonetzes wird die Gemeinde nicht ersatzpflichtig, im Gegenteil: Für infrastrukturelle Verbesserungen/Behebung von Schwachstellen/Ausbauten des Netzes können gemäss Kapitel 6 Beiträge beim Kanton beantragt werden (für reine Sanierungsprojekte werden gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV keine Beiträge geleistet).

Die Ersatzpflicht gemäss Art. 5a Abs. 4 StrV kommt nur zur Anwendung, wenn ein Eingriff eine Verschlechterung des Velonetzes verursacht. Kapitel 2.6.2 und 2.6.3 werden entsprechend präzisiert.

## Kap. 3 Kantonales Velonetz

Eingabe ID479

Grafik auf Seite 14 (Kap. 3 Kantonales Netz): Die Begriffe „Grundnetz: von überwiegend kantonaler Bedeutung“ und „Ergänzungsnetz: von kantonaler Bedeutung“ sind in ihrer Hierarchie wohl vertauscht worden.

Art. 58 Abs. 3 StrG meint: Netz von kantonaler Bedeutung, bei welchem das Interesse des Kantons überwiegt. Die Definition Grundnetz (als grundlegendes Netz) / Ergänzungsnetz (als ergänzendes Netz) wird unter Kapitel 1.4. präzisiert.

## A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss-/Radwege

Eingabe ID480

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

Die Projektierungsrichtlinie macht z.Zt. keine Aussagen zu schnellen E-Bikes (mit gelben Nummern; "Motorfahrräder") auf Radwegen.

Fahrverbote und -gebote für E-Bikes werden in der Signalisationsverordnung des Bundes (Art. 33 Abs. 1 SSV; Art. 19 Abs. 1 lit. c SSV) geregelt. Kapitel 3.6.1 wird insofern ergänzt, als dass die Bedeutung der Verkehrssignale für E-Bikes erläutert wird. Radwege



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Flims

Eingabe ID474

L083 Flims, Stradun: Das Projekt für den neuen Radweg ist durch den Gemeindevorstand verabschiedet worden (Kredit). Die Koordination mit der Gemeinde Laax ist erfolgt.

sollten in der Regel auch für die schnellen E-Bikes befahrbar sein. Die Signalisation von Radwegen mit "Mofa-Verboten" soll demnach nur in Einzelfällen vorgenommen werden. Kapitel 3.6.1 der Projektierungsrichtlinie wird auch diesbezüglich ergänzt.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Flims

Eingabe ID473

L084 Flims, Promenade: Die Gemeinde hat das Gesuch für die Ausweitung der Tempo-30-Zone bereits bei der Geschwindigkeitskommission eingereicht und begrüßt die Temporeduktion auf dem fraglichen Abschnitt.

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Flims

Eingabe ID472

Die Gemeinde Flims (inkl. Gemeinden von Trin bis Schluein) hat im Jahr 2014 zusammen mit Flims Laax Falera Tourismus einen Masterplan Bike (Wander- und Bikekarte 1:20'000) erarbeitet und dem ARE zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat diesen Plan als sehr hilfreich eingestuft und der Gemeinde die Umsetzung via Regionalem Richtplan nahegelegt. Beim Vergleich des Sachplans Velo mit dem Masterplan Bike wurden folgende Abweichungen festgestellt (siehe Skizze am Schluss). Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass der Masterplan Bike von der Gemeinde Flims gegenwärtig überarbeitet wird und daraus Änderungen im Sachplan Velo entstehen können.

**ANTRAG:** Eine weitere Abweichung betrifft die Verbindung von Staderas nach Conn. Die Gemeinde ist der Meinung, dass die Verbindung vom Sportzentrum Prau la Selva zum Lag Tuleritg nach Conn als «Freizeit Mountainbike Grundnetz» eingetragen werden soll.

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Für die Genehmigung des Sachplanes durch die Regierung werden im Velonetzplan die verschiedenen Mountainbikerouten entsprechend den neusten Daten aktualisiert.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Flims

Eingabe ID471

Die Gemeinde Flims (inkl. Gemeinden von Trin bis Schluein) hat im Jahr 2014 zusammen mit Flims Laax Falera Tourismus einen Masterplan Bike (Wander- und Bikekarte 1:20'000) erarbeitet und dem ARE zur Vorprüfung eingereicht. Das ARE hat diesen Plan als sehr hilfreich eingestuft und der Gemeinde die Umsetzung via Regionalem Richtplan nahegelegt. Beim Vergleich des Sachplans Velo mit dem Masterplan Bike wurden folgende Abweichungen festgestellt (siehe Skizze am Schluss). Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass der Masterplan Bike von der Gemeinde Flims gegenwärtig überarbeitet wird und daraus Änderungen im Sachplan Velo entstehen

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

können.

**ANTRAG:** Im Gebiet Punt Desch — Rensch wurde die Downhill-Strecke als "Freizeit Mountainbike Ergänzungsnetz" bezeichnet. Die Gemeinde beantragt, diese Strecke aus dem Sachplan Velo zu streichen und stattdessen die Wegverbindung von Flims via Foppa - Salein — Desch - Segneshütte darzustellen.

von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Für die Genehmigung des Sachplanes durch die Regierung werden im Velonetzplan die verschiedenen Mountainbikerouten entsprechend den neusten Daten aktualisiert.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Flims

Eingabe ID476

P073: Flims, Ausfahrt Flims (Via Nova): Auch hier handelt es sich um eine Kantonsstrasse. Aus Sicht der Gemeinde besteht kein Handlungsbedarf. Die Fortsetzung eines Radstreifens ist für die Bergwärtsspur eine Lösung (talwärts Radstreifen weglassen analog Abschnitt Aua Sparsas).

Bei der genannten Schwachstelle handelt es sich um eine ausserordentliche Situation im Bereich einer gefährlichen Einmündung in eine Hochleistungsstrasse, weshalb auf den talführenden Velostreifen nicht verzichtet werden kann. Stattdessen wird eine Anpassung gemäss "Veloverkehr im Einflussbereich von Hochleistungsstrassen" (Seite 44, Velokonferenz, 2011) vorgeschlagen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Flims

Eingabe ID475

L215 Flims, Via Nova: Beim fraglichen Abschnitt handelt es sich um eine Kantonsstrasse, teilweise Ausserortsabschnitt. Die Einführung eines Radstreifens ist für die Bergwärtsspur eine Lösung (talwärts Radstreifen weglassen analog Abschnitt Aua Sparsas).

Der betroffene Abschnitt weist eine Steigung von ca. 4% auf. Ab einer Steigung > 4% kann auf den talführenden Radstreifen verzichtet werden. Der Hinweis zur Lösung der Schwachstelle L215 wird entsprechend ergänzt.

## Gemeinde Haldenstein

4

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID481

JA

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Haldenstein

Eingabe ID485

An der Gemeindeversammlung vom 4. Mai 2018 wurde beschlossen, den Radweg nicht über den Rheindamm, sondern ab der Abzweigung Salastei ins Dorf zu führen. Dadurch entsteht von der Paradislabrücke über das Dorf bis zur Rheinbrücke ein durchgehend asphaltierter Radweg für den Alltagsverkehr.

**ANTRAG:** Das Alltagsroutennetz ist nicht wie vorgesehen über den Rheindamm, sondern von der Paradislabrücke durch das Dorf bis zur Rheinbrücke zu führen. Eine andere Regelung würde den Volkswillen verletzen.

Die beantragten Änderungen sind im Übersichtsplan gelb eingezzeichnet.

Die Linienführung wird ab der Abzweigung Salastei über Oldiswald und Usser Cunclis ins Dorf gelegt.



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
B Gemeinde-Datenblatt > Np Haldenstein Eingabe ID484	Die Asphaltierung der Erschliessungsstrasse wird voraussichtlich noch im Jahr 2018 ausgeführt, womit auch die Schwachstelle L138 behoben wird.	Die Schwachstelle wird aus dem Sachplan entfernt und die Linienführung ab dem Rheindamm über Oldiswald und Usser Cunclis angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Haldenstein Eingabe ID483	Die Erstellung der Pardislabrücke ist abgeschlossen, womit die Schwachstelle L139 behoben ist.	Schwachstelle L139 wird aus dem Sachplan entfernt.

## Gemeinde Ilanz/Glion

9

Grundsätzliches Einverständnis Eingabe ID486	JA	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID494	Die Gemeinde Ilanz/Glion unterstützt die Absicht, die Veloinfrastruktur im Kanton als dritter Pfeiler der Mobilität – nebst ÖV und MIV – zu stärken, zu verbessern und überregional zu koordinieren. Des Weiteren begrüßt die Gemeinde die in Aussicht gestellten finanziellen Mittel für die Finanzierung des Veloverkehrs.	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID495	Die Gemeinde Ilanz/Glion unterstützt die Anträge der Bündner Vereinigung für Raumentwicklung (BVR), da einerseits der Richtplan Langsamverkehr diesen Tatbestand bereits abbildet und andererseits die Projektierungsrichtlinien für eine topografisch schwierige Randregion wie die Surselva sehr grosse Einschränkungen mit sich bringen.	Kenntnisnahme
Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze Eingabe ID488	Regionaler Richtplan Langsamverkehr regelt Velonetz «wegscharf»  ANTRAG: Auf einen Velonetzplan ist zu verzichten (Doppelspurigkeit)	Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die Velonette von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Strassen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton.  Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelspurigkeiten entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.
Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues Eingabe ID489	Der Sachplan Velo behandelt insbesondere den Velo-Alltagsverkehr. Dieser ist für Teile der Gemeinde Ilanz/Glion sehr wichtig und ein Potenzial für die Zukunft, vor allem für die Verbindung zwischen den Fraktionen am Talboden entlang oder in die Dörfer nahe von Ilanz.  Nicht weniger wichtig und von touristischer Bedeutung für unseren Raum und die ganze Surselva ist der Freizeitverkehr. Aus diesem Grund sind die Beitragssätze an den Ausbau	Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss StrG und StrV (vgl. auch Art. 6 Abs. 2 StrG und 5 Abs. 1 StrV) können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.  Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Die Regierung hat dies mit Art. 31 StrV entsprechend umgesetzt.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>des Velonetzes Freizeitverkehr gemäss Kapitel 6.1.2 den Beitragssätzen des Velonetzes Alltagsverkehr gemäss Kapitel 6.1.1 gleichzusetzen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Kap. 6.1.2: Erhöhung Kantonsbeitrag an den Ausbau des Velonetzes Freizeitverkehr beim Grundnetz von 40-60% auf 60-80% und beim Ergänzungsnetz von 10-30% auf 30-50%</p>	<p>Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel müssen diese dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung erzielen: beim Alltagsverkehr (Anzahl der davon profitierenden Verkehrsteilnehmer, Förderung des Umsteigens vom MIV auf das Velo im Alltag, Erhöhung der Sicherheit an stark frequentierten Strecken). Hinzu kommt, dass zur Befriedigung der grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse im Alltagsverkehr das akzeptable Risiko seitens des Anlagenbetreibers deutlich tiefer angesetzt werden muss als beim Freizeitverkehr. Bei Freizeitfahrten wie z.B. bei technisch anspruchsvollen Bikerouten nimmt der Befahrer bewusst ein höheres Sicherheitsrisiko in Kauf.</p>
A Allgemeine Hinweise und Anträge <small>Eingabe ID490</small>	<p>Die vorgelegte Projektierungsrichtlinie ist als Ausgangslage hilfreich. In einer Region wie dem Raum Ilanz sind die Platzverhältnisse oft limitiert, die Verkehrsbelastung vielfach gering, so dass bei konkreten Projekten fallweise entschieden werden soll, welcher Ausbaustandard notwendig und angemessen ist. Auch in landschaftlicher Hinsicht ist der Ausbaustandard immer wieder fallbezogen zu beurteilen und den konkreten Gegebenheiten anzupassen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Die Projektierungsrichtlinien sollen als Hilfsmittel gelten und nicht als Vorgabe. Fallweise ist zu entscheiden, welcher Ausbaustandard angemessen ist.</p>	<p>Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV werden die Beitragszahlungen des Kantons u.a. an die Voraussetzung geknüpft, dass die "kantonalen Vorgaben" eingehalten werden. Die bauliche Ausgestaltung muss den kantonalen Projektierungsrichtlinien entsprechen (vgl. Textteil, Kapitel 6). Ein Verzicht auf das Festschreiben solcher Standards würde dieser regierungsrätlichen Vorgabe widersprechen.</p> <p>Die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr orientiert sich an den Minimalanforderungen der bereits geltenden Normen – wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des Velonetzes zwingend. In begründeten Einzelfällen ist ein Abweichen nicht ausgeschlossen (siehe Projektierungsrichtlinie, Einleitung).</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge <small>Eingabe ID491</small>	<p>Die Regiun Surselva erarbeitet momentan den Richtplan Langsamverkehr. Der Alltagsverkehr des Richtplanes Langsamverkehr wird sich kaum vom Sachplan Velo unterscheiden. Beim Freizeitverkehr könnte der Richtplan Langsamverkehr zu Anpassungen des Sachplanes Velo, insbesondere beim Ergänzungsnetz führen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> In Zusammenhang mit der Genehmigung des Richtplanes Langsamverkehr der Regiun Surselva ist das Netz des Sachplanes Velo anzupassen (gemäss Kap. 2.6 des Textteiles des Sachplanes Velo)</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Ilanz/Glion <small>Eingabe ID492</small>	<p>Abschnitt Rueun – Ilanz (Polenweg) – Castrisch: Dieser Abschnitt hat Potenzial für den Alltagsverkehr Velo. Er verbindet das Dorf Rueun mit der Stadt Ilanz. Dieser Abschnitt weist geringfügiges Längsgefälle auf und ist für das Velofahren prädestiniert. Im Weiteren wurde in Rueun ein Arbeitsgebiet von regionaler Bedeutung eröffnet. Gleiches gilt für die Strecke Ilanz–Castrisch.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Aufstufung des Abschnittes Rueun – Ilanz (Polenweg) – Castrisch von «Alltag Ergänzungsnetz, Netzschluss» zu «Alltag Grundnetz»</p>	<p>Im kantonalen Velonetz werden nur Verbindungen von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potenzialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kanton gebiet abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch</p>



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Ilanz/Glion  
Eingabe ID493

Schwachstellen L164  
Gemäss den oben gemachten Ausführungen kann ein un asphaltierter Feldweg noch keine Schwachstelle an sich darstellen.

sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschliessungen). Insgesamt wird so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt.

Zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende, Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden.  
Aufgrund des zu tiefen Potentials fehlen die sachlichen Grundlagen für eine Aufstufung gemäss Antrag.

Schwachstellen im Sinne des Sachplans Velo sind definiert als Stellen, wo der Vergleich der Ist-Situation mit den Anforderungen für eine Alltagsverbindungen eine grundsätzliche Diskrepanz (hier fehlender Belag) zeigt.

## Gemeinde Klosters-Serneus

8

Grundsätzliches Einverständnis  
Eingabe ID679

JA

Kenntnisnahme

Aufbau Vorgehen richtig angepackt?  
Eingabe ID680

JA

Kenntnisnahme

Kap. 1 Einleitung  
Eingabe ID681

1.1 Ausgangslage  
Der Kanton behandelt den motorisierten Individualverkehr anders als das kantonale Velonetz und delegiert die Zuständigkeit an die Gemeinden.  
  
ANTRAG: 1.1 Gleichbehandlung des motorisierten Individualverkehr und des Velonetzes (Grund- und Ergänzungsnetz).

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Klosters-Serneus  
Eingabe ID685

L201 Klosters-Serneus, Waldweg Klosters-Laret

Der Hinweis betreffend Chaussierung wird gestrichen.

ANTRAG: Der Waldweg ist soweit in einem ordentlichen Zustand und eine Erneuerung der Oberfläche nicht nötig.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Klosters-Serneus  
Eingabe ID686

L134 Klosters-Serneus, Landstrasse und  
L186 Klosters-Serneus, Kantonstrasse

Die Bemerkung wird in den Hinweisen zur Lösung der Schwachstellen ergänzt.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>Das Lärmsanierungskonzept (LSP) 2016 Klosters-Serneus des Kantons für die Landstrasse in Klosters ist zur Zeit anhängig. Eine Temporeduktion wird durch die Gemeinde aktuell geprüft, ein entsprechender Entscheid ist noch ausstehend.</p>	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Klosters-Serneus Eingabe ID684	L136 Klosters-Serneus, Alte Bahnhofstrasse: Die Öffnung der Einbahnstrasse für den Veloverkehr wird durch die Gemeinde geprüft und umgesetzt.	Kenntnisnahme
B Gemeinde-Datenblatt > Np Klosters-Serneus Eingabe ID683	L135 Klosters-Serneus, Bahnhofstrasse: Wird von der Gemeinde geprüft.	Kenntnisnahme
B Gemeinde-Datenblatt > Np Klosters-Serneus Eingabe ID682	<p>Veloweg zwischen Klosters und Davos</p> <p>Die Gemeinde Klosters hat in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Davos verschiedene Trassen geprüft. Die Vorzugsvariante führt am Gotschnaberg entlang und tangiert ein Auerhahn-Gebiet. Das AJF GR und das BAFU haben der Gemeinde Klosters-Serneus leider einen negativ Bescheid erteilt. Die Vorzugsvariante befindet sich ausserhalb der Gefahrenzone und ist auch die kostengünstigste Variante.</p> <p>Jedoch stehen auch diese Kosten in keinem Verhältnis zur Nutzungs frequenz und ist für die Gemeinde Klosters-Serneus nicht finanziert.</p> <p>ANTRAG: Stellungnahme Forstbetrieb (FoBe) Madrisa: Die Gemeinde Klosters-Serneus lehnt die Einstufung der Strecke Chettistutz – Cavadürli – Laret als «Alltag Ergänzungsnetz» ab. Wir verweisen diesbezüglich auch auf den Regierungsbeschluss vom 14.05.2013, Protokoll Nr. 402.</p>	<p>Unter Beschreibung wird der Hinweis aufgenommen, dass die eingezzeichnete Linienführung eine Projektvariante darstellt, welche im Konflikt mit dem Regierungsbeschluss Nr. 13.00402 betreffend Auerhuhnschutzgebiet steht. Nach Vorliegen einer allfälligen genehmigten Linienführung wird der Netzplan entsprechend angepasst.</p>

## Gemeinde Landquart

12

Grundsätzliches Einverständnis Eingabe ID67	JA	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID68	Die Gemeinde Landquart begrüßt die Erarbeitung des Sachplans Velo und dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Sehr erfreulich ist die in Aussicht gestellte Mitfinanzierung von Veloinfrastrukturanlagen durch den Kanton	Kenntnisnahme
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID70	<p>Optimierungspotential wird im Kapitel 2.2 bei der Abbildung 1 «Normalquerschnitt Radstreifen auf Kantonsstrasse» geortet. Die Abmessungen im Querschnitt hängen stark von der zulässigen Geschwindigkeit, dem Längsgefälle und weiteren Faktoren ab.</p> <p>ANTRAG: Es soll auf die konkrete Vermassung der Fahrbahnbreiten verzichtet werden (Bsp. «variabel»).</p>	<p>Abbildung 1 anpassen: "Normalmass Radstreifen 1.5 m"</p> <p>Die Einhaltung von Mindestbreiten ist zur Erreichung einer durchgehenden Qualität zwingend.</p>
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID71	Bei den genannten Abbildungen 4 und 5 stellen sich Fragen bezüglich der Sicherheit für	Die vorgeschlagenen Lösungen entsprechen den heutigen Standards in



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

die Velofahrer. Allgemein bringen Spurverengungen, welche von der Spur des Motorisierten Verkehrs ausgehen, erhebliche Gefahren mit sich, gerade wenn diese auf einem kurzen Abschnitt erfolgen.

Fussgängerschutzinseln sind für Fussgänger sehr wichtig. Aus Sicht der Radfahrer führen diese Verengungen jedoch zu sehr gefährlichen Schnittstellen. Es ist jeweils abzuwägen, ob eine Fussgängerinsel notwendig ist, wenn die Fahrbahn nicht ausgeweitet werden kann.

Diese beiden Vorschläge sind nicht velofreundlich und widersprechen somit den Bestrebungen des Sachplans Velo, der die Förderung des Veloverkehrs zum Ziel hat.

**ANTRAG:** Die Vorschläge sind anzupassen, beziehungsweise mit Bemerkungen zu allfälligen Gefahrenpotentialen zu ergänzen.

der Schweiz. Studien zum Einfluss von E-Bikes (mit Tretunterstützung bis 45 km/h) liegen noch keine vor.

Die Verengung vor einem Kreisel ist notwendig, damit die Velofahrenden sich in die Mitte aufstellen können. Werden Velostreifen bis zur Einfahrt im Kreisel weitergezogen, führt dies zu neuen Konfliktstellen. Es besteht dann die Gefahr, dass Velofahrende von den Fahrzeugen übersehen werden (toter Winkel). In der Zufahrt zu einem Kreisel sind Geschwindigkeiten von 40 km/h wohl unangemessen, da evtl. beim Kreisel der Vortritt gewährt werden muss.

Im idealen Fall können die Velostreifen bei Fussgängerschutzinseln durchgehend markiert werden (bei genügender Breite). Dies ist jedoch in gewissen Fällen (Konflikte mit anderen Nutzungen) nicht möglich. Spurverengungen bei Fussgängerschutzinseln dürfen nicht zwischen 3.75 und 4.25 m breit sein, da dies zu gefährlichen Situationen führt. Andere Breiten (mit bzw. ohne Mittelinsel) sind gemäss der heutigen Praxis sicher. Dies gilt auch für schnelle E-Bikes. Keine Anpassung der Projektierungsrichtlinie. Bei einer Häufung von Unfällen bei korrekt projektierten Infrastrukturen würde Forschungsbedarf bestehen (bfu).

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID69

Die Gemeinde Landquart ist der Ansicht, dass das Grundnetz zudem so festzulegen ist, dass jede Gemeinde jeweils mindestens eine gut ausgebauten Alltags-Grundnetzverbindung zu ihren Nachbargemeinden / Nachbarregionen aufweist.

**ANTRAG:** Das Alltagsgrundnetz ist gemäss dem Vorschlag (links) zu prüfen und entsprechend zu ergänzen.

Im kantonalen Velonetz werden nur Verbindungen von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potenzialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kanton gebiet abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschiessungen). Insgesamt wird so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt.

Zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende, Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden.

## B Gemeinde-Datenblatt &gt; Np Landquart

Eingabe ID75

Schwachstelle L040: Diese Strecke wird für Gde. Landquart nicht als Schwachstelle angesehen da der Fussgängerverkehr nicht all zu gross ist. Eine Verbreiterung der Strasse ist kaum möglich da sie in der Gewässerschutzzone liegt.

**ANTRAG:** Die Schwachstelle L040 ist aus dem Sachplan Velo zu streichen.

Da von einem geringen Fussgängeraufkommen ausgegangen werden darf, beträgt die minimale Wegbreite mind. 2.5 m. Die Schwachstelle L040 wird aus dem Sachplan entfernt.



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID72	Schwachstelle L042: Diese Strecke wird für die Gemeinde Landquart nicht als Schwachstelle angesehen, da sie vom motorisierten Verkehr sehr geringfügig benutzt wird und kaum Konflikte auftreten.  ANTRAG: Die Schwachstelle L042 ist aus dem Sachplan Velo zu streichen.	Trotz mutmasslich geringem MIV-Aufkommen wird die Schwachstelle im Sachplan behalten. Die Situation ist sehr unübersichtlich und für die Velofahrer teils gefährlich. Zudem ist der Abschnitt aufgrund des hohen Velo-Potenzials als "Alltag Grundnetz" klassiert. Daher ist ein hoher Infrastrukturstandard angemessen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID76	Schwachstelle P016: Ist keine Schwachstelle mehr, Kreisel ist erstellt.  ANTRAG: Die Schwachstelle P016 ist aus dem Sachplan Velo zu streichen.	Die Schwachstelle P016 wird aus dem Sachplan entfernt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID74	Schwachstellen L050 + L052: Bei Streckenabschnitten (Kantonsstrasse) soll die Zuständigkeit einzig beim Kanton liegen.  ANTRAG: Die Zuständigkeit der Streckenabschnitte L050 + L052 ist dem Kanton zu übertragen.	Die Zuständigkeit der Schwachstellen wird auf "Kanton" geändert.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID78	Schwachstelle P055: Bei diesem Knotenpunkt (Kantonsstrasse) soll die Zuständigkeit einzig beim Kanton liegen.  ANTRAG: Die Schwachstelle P055 ist dem Kanton zu übertragen.	Die Zuständigkeit der Schwachstelle P055 wird auf "Kanton" angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID77	Schwachstelle P036: Bei diesem Knotenpunkt (Bundesstrasse) soll die Zuständigkeit einzig beim Bund liegen.  ANTRAG: Die Schwachstelle P036 ist dem Bund zu übertragen.	Die Zuständigkeit der Schwachstelle P036 wird auf "Bund" angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID73	Schwachstelle P065: Die Aktuelle Festlegung Alltag Ergänzungsnetz (Netzschluss) bei der Kirchgasse wird kaum genutzt und ist deswegen anzupassen. Es ist sinnvoller, dass die Route von Zizers her entlang der Igiserstrasse in die Unterdorfstrasse in das Alltag Ergänzungsnetz (Netzschluss) aufzunehmen. Geht dies nicht, soll die Zuständigkeit der Schwachstelle einzig beim Kanton liegen (Kantonsstrasse).  ANTRAG: Die Schwachstelle P065 ist aus dem Sachplan Velo zu streichen und das Alltag Ergänzungsnetz (Netzschluss) ist so anzupassen, dass die Strecke neu entlang der Igiserstrasse in die Unterdorfstrasse führt. Ansonsten ist die Zuständigkeit dem Kanton zu übertragen.	Die Zuständigkeit der Schwachstelle P065 wird wie vorgeschlagen auf "Kanton" geändert.

## Gemeinde Lantsch/Lenz

3

B Gemeinde-Datenblatt > Np Lantsch/Lenz Eingabe ID498	L180 Lantsch/Lenz, Voia Principala Hier besteht tatsächlich Handlungsbedarf für den Alltagsverkehr. Die Bergfahrt mit Velos behindert den Verkehr und führt zu gefährlichen Überholmanövern. Als mögliche Lösung sehen wir einen separaten asphaltierten Radstreifen ab Parkplatz Foppa bis mindestens zur Höhe St. Cassian, idealerweise könnte — wie bereits einmal mitgeteilt — im Zusammenhang mit der Sanierung der Julierstrasse ein Radstreifen bis zum Kieswerk Bovas erstellt werden. Ab Ortsende Lantsch/Lenz bis Parkplatz Foppa könnte der	Abschnitt Lantsch-Lenz bis Parkplatz Foppa: Der bestehende Gehweg ist zu schmal für die Führung der Velos im Gegenverkehr (ca. 1.5 m). Innerorts sind zudem einige gefährliche Ein- und Ausfahrten vorhanden. Die vorgeschlagene Linienführung abseits der Kantonsstrasse (über L181/Mountainbikeroute) wird daher beibehalten. Ab Parkplatz Foppa bis St. Cassian: Das Erstellen von Radstreifen ist, wie in den Hinweisen festgehalten, eine mögliche Lösung. Die Erstellung
---	---	---



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Lantsch/Lenz  
Eingabe ID499

bestehende Gehweg auch als Radweg benutzt werden. Die entsprechende Signalisierung müsste geändert werden. Auf diesem Teilstück sind nur wenige Fussgänger unterwegs.

eines separaten Radwegs wird aus Gründen der Homogenität als sinnvoller beurteilt.  
St. Cassian bis Kieswerk Bovas: Dieser Abschnitt ist nicht Teil des kantonalen Alltagsnetzes. Kurz vor St. Cassian werden die Velos abseits der Kantonsstrasse über Fuartga (entlang Golfplatz Lenzerheide) geführt.

Lineinführung über Golfplatz hin zur MTB-Route verschoben.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Lantsch/Lenz  
Eingabe ID497

L240 Lantsch/Lenz, Voa Nova“  
Uns ist aufgefallen, dass laut Übersichtsplan eine Erschliessung über das Areal vom Golfplatz erfasst wurde. Dies geht aus Sicherheitsgründen vermutlich nicht und wird vom Golfclub Lenzerheide abgelehnt. Die Gemeinde hat bereits für diesen Abschnitt ein Projekt eingereicht und die BAB-Bewilligung für die Trennung der Wege erhalten.  
Neu werden auf einem Abschnitt die Wege der Mountainbiker und der Fussgänger separat geführt. Die Realisierung erfolgt im Moment.

ANTRAG: Der von Ihnen als Schwachstelle erwähnte kurze Abschnitt am Ende des Golfplatzes Richtung Muloin ist mit der bestehenden Linienführung zu koordinieren.

Abschnitt Lantsch-Lenz bis Parkplatz Foppa: Der bestehende Gehweg ist zu schmal für die Führung der Velos im Gegenverkehr (ca. 1.5 m). Innerorts sind zudem einige gefährliche Ein- und Ausfahrten vorhanden. Die vorgeschlagene Linienführung abseits der Kantonsstrasse (über L181/Mountainbikeroute) wird daher beibehalten.  
Ab Parkplatz Foppa bis St. Cassian: Das Erstellen von Radstreifen ist, wie in den Hinweisen festgehalten, eine mögliche Lösung. Die Erstellung eines separaten Radwegs wird aus Gründen der Homogenität als sinnvoller beurteilt.  
St. Cassian bis Kieswerk Bovas: Dieser Abschnitt ist nicht Teil des kantonalen Alltagsnetzes. Kurz vor St. Cassian werden die Velos abseits der Kantonsstrasse über Fuartga (entlang Golfplatz Lenzerheide) geführt.

Lineinführung über Golfplatz hin zur MTB-Route verschoben.

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID500

## Gemeinde Lumnezia

3

JA

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Lumnezia  
Eingabe ID502

Abschnitt Cumbel-Vella, Feldweg Gudigiel:  
Die Verbindung der beiden Feldstrassen wird begrüßt.

Die Schwachstelle L221 sieht den Netzschluss vor.

ANTRAG: Diese Netzlücke soll behoben werden. Als Verbindung der beiden Strassen soll ein Veloweg erstellt werden. «Netzanschluss»



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
B Gemeinde-Datenblatt > Np Lumnezia Eingabe ID501	<p>Abschnitt Vignogn — Rumein - Vella: Vella gilt als Ort mit Stützfunktion gemäss kantonalem Richtplan, Raumordnungspolitik und Siedlung und soll als Arbeitsstandort gefördert werden. Eine attraktive Verbindung zu den Nachbarschaften ist von grosser Bedeutung. Die Strecke Vignogn — Rumein — Vella weist sehr geringes Gefälle auf und ist für den Alltagsverkehr Velo sehr geeignet. Analog zur Verbindung Meierhof — Affeier soll dieses Teilstück auf «Alltag Grundnetz» aufgestuft werden.</p> <p>ANTRAG: Aufstufung des Abschnittes Vignogn — Rumein — Vella von «Alltag Ergänzungsnetz» zu «Alltag Grundnetz»</p>	<p>Im kantonalen Velonetz werden Verbindungen von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potenzialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kantonsgebiet nach objektiven und einheitlichen Kriterien abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschliessungen). Insgesamt kann so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt werden. Auf eine Aufnahme einzelner Verbindungen mit zu geringem Potential muss daher verzichtet werden.</p> <p>Solch zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden. Da das Potential gemäss Modell für das Grundnetz nicht ausreicht, ist die gewünschte Aufstufung nicht möglich.</p>

## Gemeinde Malans

9

Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID503	Nachfolgend sind die Anträge aus Sicht der Gemeinde Malans dargestellt, die sich weitgehend an die Stellungnahme und Anträge der Region Landquart anlehnen und mit spezifischen Anliegen bezüglich Gemeinde Malans ergänzt wurden.	Kenntnisnahme
Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze Eingabe ID505	<p>Verfahren für die Anpassung des Sachplans</p> <p>Gemäss Kapitel 2.6 sind Anpassungen im Velonetzplan an ein Auflageverfahren im Sinne einer Nutzungsplanung oder Richtplanung gebunden. Dies gilt insbesondere auch bei grösseren Eingriffen in räumlicher oder sachlicher Hinsicht in das kantonale Velonetz oder falls dieses durch nicht velospezifische Planungen tangiert wird. Dabei wird der Verursacher des Eingriffs ersatzpflichtig.</p> <p>Die Gemeinde Malans ist der Ansicht, dass diese Regelungen zu streng sind und das Netz dadurch zementiert und unflexibel wird. Grundsätzlich sollte es möglich sein, aufgrund einer Analyse die jeweilige Netzstruktur mit ihren Verbindungen und Routen zu überprüfen und die optimierte Linienführung in den Sachplan aufzunehmen.</p> <p>ANTRAG: Die Vorgaben für die Anpassung des Sachplans Velo mit seinem Velonetzplan sind zu lockern, indem ein Auflageverfahren im Sinne einer Nutzungsplanung oder Richtplanung keine Notwendigkeit darstellt.</p>	<p>Die Verfahren für die Anpassung des Sachplans halten sich an die gesetzlichen Vorgaben. Die definierten Linienführungen sollen möglichst über die Zeit konstant bleiben und nicht dauernd geändert werden. Für kleinere Anpassungen und Optimierungen am Netz ist die Fachstelle Langsamverkehr zuständig (vgl. Kap. 2.6.3. und Art. 5a Abs. 3 StrV).</p>



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz Eingabe ID504	<p>Änderung der Zuständigkeit Der Kanton Graubünden begründet den Sachplan Velo unter anderem damit, dass durch eine Stärkung des Veloverkehrs der Modalsplit zugunsten des LV verbessert werden kann. So könnten die Verkehrsanteile des MIV gesenkt und die des Veloverkehrs vergrössert werden, was die Kantonsstrassen entlasten würde. Dieser Ansatz wird begrüßt. In diesem Sinne ist es aber nur konsequent, wenn der Kanton die Zuständigkeit für das Grundnetz des Alltagsverkehrs übernimmt. Die Gemeinde Malans unterstützt somit den bereits geäusserten Antrag von Pro Velo Graubünden.</p> <p>Aus den, wonach die Planung und Finanzierung der gemeindeübergreifenden Verbindungen vollumfänglich zulasten des Kantons ausfallen muss, analog zur Handhabung des motorisierten Individualverkehrs. Die Gemeinde Malans beantragt somit eine Änderung von Artikel 6 der Strassenverordnung, wodurch die Eigentumsverhältnisse neu geordnet werden sollen, um so dem Kanton die nötigen Kompetenzen einzuräumen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Artikel 6 der Strassenverordnung ist bezüglich der Eigentumsverhältnisse so zu ändern, dass das Eigentum und die Zuständigkeit für Verbindungen des Alltagsverkehrs im Grundnetz beim Kanton zu liegen kommt.</p>	<p>Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.</p> <p>Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).</p>
Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz Eingabe ID506	<p>Wintertauglichkeit beim Grundnetz Alltag</p> <p>Grundsätzlich ist es das Ziel, dass mit dem Grundnetz des Alltagsverkehrs Verbindungen mit anderen Gemeinden geschaffen werden, um so das Velo als ein ganzjährig attraktives Verkehrsmittel zu etablieren. Dies gilt folglich auch für den Winter, wobei die Verbindungen somit wintertauglich konzipiert und unterhalten werden müssen. Jedoch soll es Spielraum für Ausnahmen geben, falls diese Anforderungen nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand erfüllt werden können. In Ausnahmefällen soll es deshalb möglich sein, Beiträge für die Finanzierung einer Verbindung vom Kanton zu erhalten, obwohl diese Verbindung im Winter nicht unterhalten werden kann oder sie nicht für diese Jahreszeit konzipiert ist, da sie z. B. nicht geteert ist.</p> <p><b>ANTRAG:</b> In Ausnahmefällen sind von Seite des Kantons Beiträge an die Finanzierung von Verbindungen im Grundnetz Alltagsverkehr zu leisten, obwohl diese Verbindungen nicht wintertauglich sind, respektive nur mit unverhältnismässigem Aufwand wintertauglich gemacht werden könnten.</p>	<p>Der Unterhalt von Radstreifen entlang von Kantonsstrassen ist Aufgabe des Kantons, jener der übrigen Radstreifen, der Radwege und Routen ist Aufgabe der Gemeinden (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG und Art. 6 Abs. 3 StrG). Die Gemeinden haben dafür zu sorgen, dass die Anlagen möglichst gefahrlos benutzt werden können (Art. 6 Abs. 5 StrG).</p> <p>Für Verbindungen des Alltagsverkehrs ist der Unterhalt von besonderer Bedeutung, da diese unabhängig von Wetter und Jahreszeit genutzt werden sollen. Der Textteil, Kapitel 5.2.2 und 7.2 und die Projektierungsrichtlinie, Kapitel 3.9, werden entsprechend ergänzt.</p> <p>Der sichergestellte Winterdienst ist folglich mit ein Kriterium für die Zusprechung von Kantonsbeiträgen an Verbindungen des Alltagsverkehrs. Bei der Beantragung der Kantonsbeiträge können aber Ausnahmen begründet werden. Diese müssen eine Interessensabwägung beinhalten, wobei die Wirtschaftlichkeit ebenfalls berücksichtigt werden kann.</p>
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID508	<p>Kapitel 2.5 und 2.6: Abbildungen 4 und 5</p> <p>Bei den genannten Abbildungen stellen sich Fragen bezüglich der Sicherheit für die Velofahrer. Allgemein bringen Spurverengungen, welche von der Spur des motorisierten Verkehrs ausgehen, erhebliche Gefahren mit sich, gerade wenn diese auf einem kurzen Abschnitt erfolgen.</p> <p>Fussgängerschutzinseln sind für Fußgänger sehr wichtig. Aus Sicht der Radfahrer führen diese Verengungen jedoch zu sehr gefährlichen Schnittstellen. Die aktuellen Trends der E-Bikes werden mit diesen Massnahmen schlicht nicht berücksichtigt. Die «schnellen» E-</p>	<p>Die vorgeschlagenen Lösungen entsprechen den heutigen Standards in der Schweiz. Studien zum Einfluss von E-Bikes (mit Tretunterstützung bis 45 km/h) liegen noch keine vor.</p> <p>Die Verengung vor einem Kreisel ist notwendig, damit die Velofahrenden sich in die Mitte aufstellen können. Werden Velostreifen bis zur Einfahrt im Kreisel weitergezogen, führt dies zu neuen Konfliktstellen. Es besteht dann die Gefahr, dass Velofahrende von den Fahrzeugen übersehen werden (toter Winkel). In der Zufahrt zu einem Kreisel sind Geschwindigkeiten von 40 km/h wohl unangemessen, da</p>



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>Bikes sind im Innerortsverkehr vielfach nicht langsamer unterwegs als der MIV. Bei gefahrenen Geschwindigkeiten von 40km/h sind unkontrollierte Verengungen verkehrstechnisch nicht korrekt.</p> <p>Diese beiden Vorschläge sind nicht velofreundlich und widersprechen somit den Bestrebungen des Sachplans Velo, der die Förderung des Veloverkehrs zum Ziel hat.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Die Vorschläge sind anzupassen, beziehungsweise mit Bemerkungen zu allfälligen Gefahrenpotenzialen zu ergänzen. Es soll festgehalten werden, dass auch Verbindungen und Routen mit Abweichungen von der idealisierten Projektierungsrichtlinie des Kantons mitfinanziert werden.</p>	<p>evtl. beim Kreisel der Vortritt gewährt werden muss.</p> <p>Im idealen Fall können die Velostreifen bei Fussgängerschutzinseln durchgehend markiert werden (bei genügender Breite). Dies ist jedoch in gewissen Fällen (Konflikte mit anderen Nutzungen) nicht möglich. Spurverengungen bei Fussgängerschutzinseln dürfen nicht zwischen 3.75 und 4.25 m breit sein, da dies zu gefährlichen Situationen führt. Andere Breiten (mit bzw. ohne Mittelinsel) sind gemäss der heutigen Praxis sicher. Dies gilt auch für schnelle E-Bikes.</p> <p>Keine Anpassung der Projektierungsrichtlinie. Bei einer Häufung von Unfällen bei korrekt projektierten Infrastrukturen würde Forschungsbedarf bestehen (bfu).</p>
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID507	<p>Kapitel 2.2 Abbildung 1: Normalquerschnitt Radstreifen auf Kantonsstrassen</p> <p>Optimierungspotenzial wird im Kapitel 2.2 bei der Abbildung 1 «Normalquerschnitt Radstreifen auf Kantonsstrasse» geortet. Die Abmessungen im Querschnitt hängen stark von der zulässigen Geschwindigkeit, dem Längsgefälle und weiteren Faktoren ab.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Es soll auf die konkrete Vermassung der Fahrbahnbreiten verzichtet werden (Bsp. «variabel»).</p>	<p>Abbildung 1 anpassen: "Normalmass Radstreifen 1.5 m"</p> <p>Die Einhaltung von Mindestbreiten ist zur Erreichung einer durchgehenden Qualität zwingend.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Malans Eingabe ID511	<p>Schwachstellen L38, L39, P12, P54 Malans Landstrasse</p> <p>Die genannten Schwachstellen wurden erkannt. Entsprechende Lösungen sind seitens Gemeinde Malans zurzeit in Prüfung. Diese Schwachstellen sind jedoch wiederum eng verknüpft mit den unter dem nächsten Punkt aufgeführten Schwachstellen L31, L32, L37 und P53 Malans Karlihof. Aus Sicht der Gemeinde Malans wäre zum Beispiel eine Verbindung ab der Landstrasse durch das Quartier Karlihof und dann über eine neu zu erstellende Brücke über die Landquart auf den Dammweg (Seite Landquart) zu prüfen. Entsprechende Lösungen müssen jedoch wie erwähnt aufeinander abgestimmt werden.</p> <p>Schwachstellen L31, L32, L37 und P53 Malans Karlihof:</p> <p>Die genannten Schwachstellen wurden erkannt. Insbesondere für den Bereich «Kreisel Karlihof» soll eine regional abgestützte Lösung gesucht werden, da auch andere Themenbereiche als nur der Veloverkehr an diesem Knoten koordiniert werden müssen. Es ist zusammen mit den vier Gemeinden Landquart, Maienfeld, Malans und Zizers ein gesamthaftes Konzept zu erstellen welches alle Verkehrsträger sowie mögliche Siedlungsverlängerungen berücksichtigt. Das Thema Veloverkehr wird dabei eine Rolle spielen und es soll eine ganzheitlich attraktive Lösung für die Region gefunden werden.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Der gesamte Bereich Karlihof, Neugut, Neutratt und Bahnhof Landquart ist im Rahmen einer gesonderten Auslegeordnung zu beplanen. Dabei sind sämtliche Verkehrsträger sowie die Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen</p>	<p>Zu Zeit ist im Auftrag der Region Landquart das Verkehrskonzept Region Landquart in Arbeit. Die Führung des Langsamverkehrs ist Teil davon. Allfällige Lösungsvorschläge können zur gegebenen Zeit in den Sachplan aufgenommen werden. Ein entsprechender Vermerk wird zu den genannten Schwachstellen aufgenommen.</p>



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
B Gemeinde-Datenblatt > Np Malans Eingabe ID509	<p>Überlagertes Alltagsergänzungsnetz im Bereich Maienfeld - Jenins - Malans</p> <p>Die aktuelle Alltagsverbindung des Ergänzungsnetzes, überlagert mit dem Freizeitverkehr für Velos, von Malans nach Maienfeld führt entlang der Gassa nach Malans und via Jeninserstrasse dann nach Maienfeld. Alternativ kann man von Malans aus auch via Landstrasse entlang einer Verbindung des Grundnetzes Alltagsverkehrs nach Maienfeld gelangen. Eine Verbindung, die sehr häufig benutzt wird, jedoch nicht im Sachplan Velo ist, ist fast deckungsgleich mit der bereits bestehenden Skatingroute von SchweizMobil.</p> <p>Diese Verbindung ist sehr effizient, um von Malans nach Maienfeld zu gelangen. Zudem ist diese Strecke auch die attraktivste Variante für den Freizeitverkehr zwischen den beiden Dörfern. Somit ist die Strecke gemäss dem oben eingezzeichneten Verlauf in den Sachplan Velo aufzunehmen, als Grundnetz des Alltagsverkehrs, überlagert mit dem Freizeitnetz Velo.</p> <p>Anmerkung ewp: Vergleiche Planausschnitt in pdf.</p> <p>ANTRAG: Die Verbindung / Route Malans - Maienfeld ist entsprechend der obigen Darstellung zu erfassen und im Grundnetz des Alltagsverkehrs, überlagert mit dem Netz des Freizeitverkehrs Velo, aufzunehmen.</p>	Der Velonetzplan enthält als Teil des Grundnetzes die Verbindung entlang der Deutschen Strasse. Als Ergänzung dazu wird die weitgehend autofreie Verbindung gemäss Antrag entsprechend der signalisierten Skatingroute ins Ergänzungsnetz aufgenommen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Malans Eingabe ID510	<p>Prättigauerstrasse von Malans nach Grüsch</p> <p>Die Prättigauerstrasse wird für den Veloverkehr nur als «Ergänzungsnetz, Netzschluss» ausgeschieden. Die Region ist der Ansicht, dass dieser Strecke eine bedeutendere Rolle zukommt, jedoch nur für die freizeitliche Nutzung. Der Abschnitt ist aus dem Alltagsnetz zu entfernen, da dieser auf Wunsch der Bevölkerung nicht vollständig mit Teerbelag ausgestattet ist und überdies auch nur ein beschränkter Winterdienst erfolgt.</p> <p>ANTRAG: Die Strecke entlang der Prättigauerstrass (Dorfkern – Chlus) ist nur in das Grundnetz Freizeitverkehr aufzunehmen und aus dem Alltagsnetz zu streichen.</p>	Die Verbindung ist als "Alltag Ergänzungsnetz, Netzschluss" klassiert. Gemäss Projektierungsrichtlinie (Kap. 3.5) kann in diesem Fall im Einzelfall von einer Asphaltierung abgesehen werden.

## Gemeinde Pontresina

14

Grundsätzliches Einverständnis Eingabe ID79	JA	Kenntnisnahme
Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID81	<p>Die Sparte Rennvelo wird im vorliegenden Sachplan nicht speziell behandelt. Auffallend ist, dass abgesehen vom Albulapass, keine Passstrassen für den Rennveloverkehr ausgeschieden werden. Weil es auf den verschiedenen Strecken noch verschiedene Schwachstellen und Optimierungsbedarf gibt, ist der Gemeindevorstand der Meinung, dass der Sparte Rennvelo im Sachplan ebenfalls Beachtung geschenkt werden sollte.</p> <p>ANTRAG: Der Bereich Rennvelo (Freizeit) soll im Sachplan ebenfalls abgebildet werden.</p>	Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Die wichtigsten Tal- und Passtrassen sollen in den Velonetzplan einfließen.

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID80

Der Sachplan Velo beschränkt sich auf den "Alltagsverkehr", bestehend aus Verbindungen des Grundnetzes. Für das Velonetz "Freizeitverkehr" verlässt sich der Kanton auf die heute bereits bestehenden Signalisierten Velo- und Mountainbikerouten. Der Gemeindevorstand ist der Meinung, dass für das Netz des "Freizeitverkehrs" ebenso eine planerische Grundlage ausgearbeitet werden sollte. In den generellen Erschliessungsplänen (GEP) werden zahlreiche Mountainbikerouten aufgeführt. Es gibt aber auch zahlreiche Wege, welche als Mountainbikerouten signalisiert sind, aber nicht im GEP enthalten sind. Des Weiteren wird sich der Mountainbikesport in den kommenden Jahren stark verändern, indem dank E-Bikes neue Zielgruppen angesprochen werden und der Verkehr auf den bestehenden Strecken tendenziell zunehmen wird. Um diese, insbesondere in den Berggebieten anstehenden Herausforderungen meistern zu können, ist ein Sachplan "Freizeitverkehr" als planerische Grundlage, welche einerseits die Routen, aber andererseits auch die baubewilligungstechnischen Aspekte klar regelt, unabdingbar.

ANTRAG: Analog zum Sachplan "Alltagsverkehr" ist ein Sachplan "Freizeitverkehr/Mountainbike" zu erarbeiten und vernehmlassen zu lassen.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelosportes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2).

Velo- bzw. Mountainbike-Verbindungen, welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, können als Routen gemäss SN 640 829a signalisiert werden. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft werden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2).

Ergeben sich aus einem RRIP oder GEP neue, gemäss SN 640 829a Routen mit der konkreten Absicht, diese zu signalisieren, können diese im Genehmigungsverfahren des RRIP oder GEP (d.h. durch Entscheid der Regierung) im Sachplan ergänzt werden.

Im Sachplan Velo wird sowohl das "kantonale" Alltagsnetz als auch das "kantonale" Freizeitnetz abgebildet (Textteil wie auch Velonetzplan). Es handelt sich um all jene Verbindungen/Routen von kantonaler oder überwiegend kantonaler Bedeutung. Damit dient der Sachplan der Regierung als Instrument zur Beitragssprechung. Gesuche um Beiträge für das Freizeitnetz richten sich nach dem gleichen Verfahren wie jene für den Alltagsverkehr, siehe dazu neues Kapitel 7.

Entsprechend werden die Linienführungen der (nur) kommunalen Velonetze vom Sachplan nicht erfasst. Die Gemeinden können solch kommunale und rein fraktionale Verbindungen/Routen frei festlegen (gleiches gilt für überfraktionale Verbindungen und Routen, sofern keine Kantonsbeiträge beansprucht werden).

Das kantonale Netz des Freizeitverkehrs, bestehend aus Velorouten und Mountainbikerouten, ist grundsätzlich bereits relativ dicht und grösstenteils gut ausgebaut. Die in den gemeindespezifischen Datenblättern ausgewiesenen Schwachstellen beschränken sich auf den Alltagsverkehr.

Die technischen Anforderungen des Freizeitnetzes sind im Handbuch Langsamverkehr publiziert.

Aufbau Vorgehen richtig angepackt?  
Eingabe ID82

JA

Kenntnisnahme

Kap. 1 Einleitung  
Eingabe ID83

In Kapitel 1.3 wird festgehalten, dass gemäss kantonalem Richtplan der Veloverkehr in städtischen Räumen, Agglomerationen und Tourismusräumen zu fördern ist. Unserer Erfahrung nach ist insbesondere beim "Freizeitverkehr" der administrative Aufwand für das

Anpassung Textteil, Kapitel 5.2.1

Planung und Projektierung unter Berücksichtigung von Wanderwegen, Schutzgebieten und Inventaren.



## Kapitel // caiptoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

erlangen der notwendigen Bewilligungen sehr hoch. Im Bezug auf die Optimierung, die Instandsetzung und den Ausbau solcher Routen musste die Gemeinde Pontresina insbesondere im BLN Gebiet Nr. 1908 grosse planerische Herausforderungen erbringen um die Projekte überhaupt realisieren zu können. Insbesondere die Umweltschutzorganisationen sind äusserst kritisch gegenüber solcher Vorhaben eingestellt, obwohl gerade Pontresina in den vergangenen Jahren gezeigt hat, dass die Arbeiten unter der höchstmöglichen Schonung von Natur und Landschaft erfolgen konnten. Es gibt zudem grossen Interpretationsspielraum ab wann eine Optimierung bzw. ein Ausbau über ein BAB-Gesuch eingereicht werden muss und wann nicht. Es wäre begrüssenswert, wenn im Bezug auf Optimierungen und Ausbauten von Velowegen aller Art für den ganzen Kanton einheitliche Standards gelten würden.

**ANTRAG:** Für alle Gemeinden im Kanton Graubünden gelten dieselben Standards im Bezug auf die Projektierung, und Ausführung von Optimierungen/ Ausbauten/ Neubauten von Velowegen aller Art. Der Kanton erstellt eine Planungsrichtlinie.

## Anpassung Textteil, Kapitel 7.3

Zu prüfen sind unter anderem mögliche Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere mit dem IVS, ISOS oder BLN).

## Anpassung Projektierungsrichtlinie, Einleitung:

....zu begründen. Konflikte mit anderweitigen Nutzungsinteressen (insbesondere Wanderwege), mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein.

Es gelten im ganzen Kanton dieselben Projektierungsstandards (Alltagsverkehr: Anhang A Projektierungsrichtlinie, Freizeitverkehr: Richtlinien gemäss Handbuch Langsamverkehr des Tiefbauamtes Graubünden, siehe Textteil, Kapitel 4). Es kann sich aber herausstellen (Interessenabwägung), dass aus ortstypischen Gründen (Konflikte mit anderweitigen Interessen wie Wanderwege, mit Schutzgebieten oder Inventaren) von diesen Projektierungsstandards abgewichen werden muss. Kapitel 5.2.1 und die Einleitung der Projektierungsrichtlinie werden entsprechend ergänzt.

Auch die Verfahren zur Erlangung einer Baubewilligung sind kantonal einheitlich geregelt. Kapitel 7 wird systematisch neu gegliedert und mit dem Baubewilligungs- bzw. BAB-Verfahren ergänzt.

## Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID84

In Kapitel 1.5 wird erläutert, dass im Bereich des „Freizeitverkehrs“ nur noch punktuell Optimierungen am Netz und an der Infrastruktur notwendig sind. Dieser Aussage können wir so nicht zustimmen. Unsere Erfahrung zeigt, dass es in Zukunft aufgrund des steigenden E-Bike-Anteils vermehrt zu Konflikten mit Wanderern und zur Überschätzung des eigenen fahrerischen Könnens kommen wird. Die tendenziell höheren Fahrgeschwindigkeiten, aber auch das Ansprechen einer neuen Zielgruppe wird wahrscheinlich dazu führen, dass die Herausforderungen in diesem Bereich im Bezug auf Entflechtungen, Anpassung der Signalisation ect. tendenziell zunehmen wird. Der Gemeindevorstand, dass der Focus nicht nur auf den „Alltagsverkehr“, sondern auch auf den „Freizeitverkehr“ gesetzt werden muss.

**ANTRAG:** Der Kanton unterstützt die Gemeinde in Form eines Sachplans „Freizeitverkehr“ die mit dem Aufkommen von E-Bikes entstehenden Herausforderungen zu meistern. Wo notwendig sollen Entflechtungen/Optimierungen und Neubauten zur Lösung bestehender oder entstehender Konflikte umgesetzt werden können.

Die Gemeinden und Destinationen haben in Zusammenarbeit und mit Unterstützung des Kantons bereits ein dichtes Netz mit rund 110 signalisierten Mountainbikerouten realisiert. Aufgabe der Gemeinden ist es, diese in ihren Generellen Erschliessungsplänen zu führen (vgl. Art. 5 Abs. 5 StrG und Art. 5b Abs.1 StrV). Ein weitergehender Eingriff in die vorwiegend lokale Planung der Freizeitrouten ist aus Sicht Kanton nicht notwendig.

Lokale Entflechtungen/Optimierungen und Neubauten sind auf Gemeindeebene zu lösen. Im Rahmen der Projekte graubündenBIKE und graubündenE-MTB sind bereits verschiedene Arbeitshilfen entstanden.

Konflikte zwischen Radfahrern und Wanderern betreffen v.a. das Velonetz des Freizeitverkehrs. Der Textteil des Sachplans wird mit einem Abschnitt zur Koexistenz/nötigen Entflechtung von Wanderern und Radfahrern (unter Kapitel 1.5 Strategie Freizeitverkehr) sowie zur Berücksichtigung von Wanderwegen (unter Kapitel 7.3 sowie Projektierungsrichtlinie, Einleitung) ergänzt.

## Kap. 3 Kantonales Velonetz

Eingabe ID85

Kapitel 3.2: Der Gemeindevorstand fragt sich, anhand welcher quantitativen und qualitativen Kriterien die Qualität der Velowegen für den Freizeitverkehr quantifiziert wurde.

Die Gemeinden und Destinationen haben in Zusammenarbeit und mit Unterstützung des Kantons bereits ein dichtes Netz mit rund 110



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>Der Trend im Bereich Mountainbike und E-Bikes wird weitergehen. Es ist zu bezweifeln, ob die heute bestehenden Wege im Bezug auf dem Aspekt der Sicherheit und der Entflechtung (Wanderer und andere Nutzer) zu genügen vermag.</p> <p>ANTRAG: Für den Freizeitverkehr ist analog zum Alltagsverkehr ein Sachplan zu erarbeiten, welcher den Wandel hin zu höher frequentierten Wegen und durch E-Bikes befahrene Wege untersucht und Massnahmen definiert.</p>	<p>signalisierten Mountainbikerouten realisiert. Aufgabe der Gemeinden ist es, diese in ihren Generellen Erschliessungsplänen zu führen (vgl. Art. 5 Abs. 5 StrG und Art. 5b Abs.1 StrV). Ein weitergehender Eingriff in die vorwiegend lokale Planung der Freizeitrouten ist aus Sicht Kanton nicht notwendig.</p> <p>Lokale Entflechtungen/Optimierungen und Neubauten sind auf Gemeindeebene zu lösen. Im Rahmen der Projekte graubündenBIKE und graubündenE-MTB sind bereits verschiedene Arbeitshilfen entstanden.</p>
Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbau	<p>Unter Kapitel 6.2 sollten auch das kommunale und das BAB-Verfahren genannt sein.</p> <p>ANTRAG: Im Kapitel 6.2 sollen das kommunale und das BAB-Verfahren beschrieben werden.</p>	<p>Das Verfahren zum Ausbau des kantonalen Velonetzes wird in einem neuen Kapitel 7 (Neugliederung des bisherigen Kapitels 6.2) mit einem grafischen Ablauf dargestellt – von der Überarbeitung des regionalen Richtplans über die Anpassung des generellen Erschliessungsplans und das kommunale Baubewilligungsverfahren bis hin zum Beschluss über die Ausrichtung von Kantonsbeiträgen.</p> <p>Dabei werden unter anderem die Zuständigkeiten für die Beitragsberechnung und für die Beschlussfassung über die Kantonsbeiträge näher erörtert.</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge	<p>Die Seitentäler Val Roseg und Val Morteratsch werden im Velonetzplan nicht aufgeführt. Diese Wege sind dem Ergänzungsnetz Mountainbike zuzuordnen.</p> <p>ANTRAG: Die Seitentäler Val Morteratsch und Val Roseg werden im Velonetzplan dem Freizeitnetz zugeordnet.</p>	<p>Zudem wird festgehalten, dass es sich bei der in Art. 31 Abs. 1bis StrV erwähnten "kantonalen Genehmigung" nicht um eine Baubewilligung handelt (diese bleibt den Gemeinden vorbehalten), sondern lediglich um eine Erklärung, dass das vorgelegte Projekt vom Kanton finanziell unterstützt wird (Bauvorhaben als beitragswürdig genehmigt). Diese Ergänzung des Textteils beinhaltet auch Ausführungen zu Inhalt und Bedeutung eines Vorentscheides der FLV (vgl. Kapitel 7.3 und 7.4).</p> <p>Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnett bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnett abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.</p> <p>Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnett vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im</p>



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Pontresina

Eingabe ID92

L009: Es müsste geprüft werden, ob sich der Weg verbreitern liesse und allenfalls asphaltiert werden kann. Die Parzelle gehört der Gemeinde. Mit der Verlegung der Veloroute auf die Via Maistra, kann diese Schwachstelle eliminiert werden (siehe auch Stellungnahme zu Schwachstelle L007).

ANTRAG: Die offizielle Veloroute soll neu über die Via Maistra den Ortskern von Pontresina geführt werden.

Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Die genannten Verbindungen werden häufig wie andere Übergänge/Pfade von Mountainbikern genutzt, sie sind aber nicht als Routen signalisiert. Für eine Aufnahme als signalisierte lokale Routen gemäss SN 640 829a müsste die Gemeinde der FLV ein entsprechendes Gesuch einreichen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Pontresina

Eingabe ID90

L008: Die Schwachstelle ist der Gemeinde Pontresina bekannt, jedoch muss das Problem überwiegend auf Gemeindegebiet von Samedan gelöst werden (Auffahrt, Kreuzung Parkplatz, Tankstelle). Pontresina hat bereits vor Jahren im Rahmen der Sanierung der Bushalttestelle Punt Muragl gewisse Anpassungen auch im Bezug auf den Radweg vorgenommen.

ANTRAG: Die Schwachstelle L008 soll bis zur Behebung im Sachplan Velo aufgeführt werden.

Kenntnisnahme

Die Linienführung wird wie vorgeschlagen auf die Via Maistra verschoben. Der DTV auf dieser mit einer Tempo-30-Zone belegten Strecke liegt überwiegend unter 3000 Fz/Tag, wodurch mutmasslich keine Schwachstellen ausgewiesen werden müssen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Pontresina

Eingabe ID91

L007: Die Linienführung der offiziellen Radroute wird in diesem Bereich in Frage gestellt. Bereits heute biegt der überwiegende Teil der Radfahrer auf die Via Maistra ab und folgt dieser bis in den Ortskern von Pontresina. Die offizielle Route über die Via da la Botta ist aus topografischen Gründen suboptimal (Abfahrt mit anschliessendem steilen Anstieg).

ANTRAG: Die offizielle Veloroute soll neu über die Via Maistra in den Ortskern von Pontresina geführt werden.

Kenntnisnahme

Die Linienführung wird wie vorgeschlagen auf die Via Maistra verschoben. Der DTV auf dieser mit einer Tempo-30-Zone belegten Strecke liegt überwiegend unter 3000 Fz/Tag, wodurch mutmasslich keine Schwachstellen ausgewiesen werden müssen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Pontresina

Eingabe ID86

Kapitel 3.4: Die Mountainbikeroute 673 (Bernina Express) in Richtung Poschiavo wird lediglich dem Ergänzungsnetz Mountainbike zugewiesen, während die Route über die Fuorcla Minor (436 und 1) nach Forcola di Livigno dem Grundnetz zugewiesen wird. Unserer Auffassung nach hat die Route 673 eine ebenso hohe Bedeutung wie die Route 436 und sollte auch Bestandteil des Grundnetzes bilden. Es sei erwähnt, dass es sich dabei um die von der Plattform GPS-Tracks am Meisten heruntergeladene Strecke der Schweiz handelt. Die Route bildet eine wichtige Verbindung vom Engadin oder von Livigno ins Val Poschiavo.

ANTRAG: Die Mountainbikeroute 673 ist komplett dem Grundnetz zuzuweisen.

Die Route 673 ist von der Ausrichtung bzw. der Einstufung her eine lokale Route. Gemäss Klassierung und Anforderungen für den Sachplan ist deshalb eine Zuweisung zum Freizeit Grundnetz nicht möglich.

B Gemeinde-Datenblatt

Das Grundnetz Alltag führt derzeit lediglich bis ins Ortszentrum von Pontresina. Es darf

Im kantonalen Velonetz werden Verbindungen von kantonaler



## Kapitel // caiptoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

&gt; Np Pontresina

Eingabe ID88

nicht unterschätzt werden, dass im Sommer alleine auf dem Camping Morteratsch bis zu 1000 Personen logieren. Um Einkäufe zu erledigen, benutzen zahlreiche Gäste des Campingplatzes das Fahrrad. Der Gemeindevorstand ist der Auffassung, dass auch der Abschnitt Ortskern Pontresina bis Camping Morteratsch und von da aus bis zum Hotel Morteratsch dem Grundnetz Alltag zuzuordnen ist.

ANTRAG: Das Grundnetz Alltag wird vom Ortskern Pontresina, über den Camping Morteratsch bis zum Hotel Morteratsch ausgeweitet.

Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potenzialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kantonsgebiet nach objektiven und einheitlichen Kriterien abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschliessungen). Insgesamt kann so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt werden. Auf eine Aufnahme einzelner Verbindungen mit zu geringem Potential muss daher verzichtet werden.

Solch zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden. Die gewünschte Verbindung ist mit den Mountainbikerouten Nr. 1 und 673 bereits Teil des Grundnetzes Freizeit. Die für die Aufnahme ins Velonetz Alltag geltenden Schwellenwerte werden auch für das Ergänzungsnetz nicht erreicht.

## Gemeinde Rhäzüns

14

## Grundsätzliches Einverständnis

JA

## Kenntnisnahme

Eingabe ID93

## Allgemeine Bemerkungen

Aus Sicht der Gemeinde Rhäzüns ist der Sachplan Velo insgesamt ein gelungenes Werk, welches in Detailaspekten noch verbessert werden kann.  
Die Gemeinde Rhäzüns begrüßt die gewählte Streckenführung der Veloweg auf ihrem Territorium. Lediglich in der Kategorisierung haben wir eine abweichende Haltung.

## Kenntnisnahme

## Kap. 3 Kantonales Velonetz

Die Zuweisung von Verbindungen und Routen in das Grundnetz und Ergänzungsnetz ist teilweise nicht nachvollziehbar. Die Zuweisung hat jedoch betreffend der Kantonsbeiträge grosse Auswirkungen.

In Kapitel 3.1.1 wird die ermittelte Potentialkarte eingefügt.

Eingabe ID96

ANTRAG: Der Sachplan Velo soll um einen Anhang ergänzt werden, aus welchem ersichtlich ist, warum eine Verbindung dem Grundnetz oder dem Ergänzungsnetz zugewiesen wurde.

## Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbau

Die Kriterien für die Finanzierung des Ausbaus des Velonetzes des Alltagsverkehrs werden grundsätzlich gestützt. Jedoch fehlt nach Auffassung der Gemeinde Rhäzüns die

Zur Beurteilung der Beitragshöhen werden objektive Kriterien benötigt. Die Verkehrssicherheit wird dabei in den beiden Kriterien zum DTV

Finanze ID97



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

	<p>Verkehrssicherheit als Kriterium, bzw. sind ausschliesslich über den LKW-Anteil schwach berücksichtigt. Radwegverbindungen, welche sicherheitstechnisch problematisch sind, sind dringlicher zu beheben als solche, welche nur dem Komfort dienen. Zudem sind im Zusammenhang mit sicherheitstechnisch kritischen Abschnitten meist auch baulich höhere Aufwände notwendig. Entsprechend soll die sicherheitstechnische Notwendigkeit ebenfalls als Kriterium berücksichtigt werden.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Zusätzliches Kriterium sicherheitstechnische Notwendigkeit</p>	<p>sowie LKW-Anteil berücksichtigt. Eine Ergänzung durch ein Kriterium der Verkehrssicherheit ist nicht sinnvoll, da diese kaum objektiv gemessen werden kann.</p>
A Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID98	<p>Die Sicherstellung der Verkehrssicherheit des Veloverkehrs ist der Gemeinde Rhäzüns ein wichtiges Anliegen. Entsprechend begrüsst die Gemeinde Rhäzüns die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr.</p> <p>Zu den einzelnen Inhalten der Projektierungsrichtlinie sieht die Gemeinde Rhäzüns keinen Anlass zu weiteren Bemerkungen</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID99	<p>Die im Sachplan Velo aufgeführten Schwachstellen werden im Allgemeinen als richtig erachtet. Jedoch ist die Dringlichkeit der Behebung der aufgeführten Schwachstellen differenzierter zu betrachten. So gibt es Schwachstellen, welche aus Gründen der Verkehrssicherheit zu priorisieren sind und andere Schwachstellen, welche primär den Komfort erhöhen. Nach Ansicht der Gemeinde Rhäzüns sind verkehrssicherheitsrelevante Schwachstellen prioritär zu behandeln.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Die Behebung der Schwachstellen im Sachplan Velo sollten nach ihrer Dringlichkeit priorisiert werden.</p>	<p>Gemeinden müssen anstehende Projekte im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Ressourcen priorisieren und gegebenenfalls mit anderen notwendigen Sanierungen (Leitungen, Beläge etc.) koordinieren können. Die Gemeinden können daher frei entscheiden, ob, wie und wann sie die in den Datenblättern ausgewiesenen "Schwachstellen" beheben wollen (vgl. Art. 6 Abs. 3 StrG).</p> <p>Der Sachplan Velo kann folglich weder Zeithorizonte vorschreiben noch eine Priorisierung der Schwachstellen vornehmen. In einem neuen Kapitel 3.3 (Textteil) werden jedoch ein paar grundsätzliche Ausführungen zu den Realisierungshorizonten gemacht - mit Hinweisen auf die Zeitlimiten der Agglomerationsprogramme.</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID100	<p>Die Veloverbindung von Rhäzüns über Rothenbrunnen nach Cazis ist zentral für die Anbindung des Domleschggs an das Bündner Rheintal. Analog der Anbindung des Prättigaus an das Bündner Rheintal ist auch diese Verbindung dem Grundnetz anzurechnen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Die Veloverbindung Rhäzüns – Rothenbrunnen – Cazis ist im Sachplan Velo als Bestandteil des Grundnetzes Alltag festzulegen.</p>	<p>Im kantonalen Velonetz werden Verbindungen von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potenzialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kanton gebiet nach objektiven und einheitlichen Kriterien abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschiessungen). Insgesamt kann so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt werden. Auf eine Aufnahme einzelner Verbindungen mit zu geringem Potential muss daher verzichtet werden.</p>



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID101

Zudem ist die Veloverbindung Bonaduz - Rothenbrunnen auch Bestandteil des Freizeitnetzes, da diese die Verbindung von der Surselva ins Domleschg sicherstellt sowie auch eine Alternative zur Veloroute Domat/Ems – Rothenbrunnen bildet.

ANTRAG: Die Veloroute Bonaduz – Rothenbrunnen ist im Sachplan Velo als Bestandteil des Grundnetzes Freizeit Velo festzulegen.

Solch zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden. Die Verbindung ins Domleschg erreicht nicht die Schwellenwerte des Ergänzungsnetzes. Eine Alltagsverbindung zwischen dem Domleschg und dem Vorderrehtal wird als notwendig erachtet. Aus diesem Grund wurde deshalb die Verbindung als Netzschiessung in den Sachplan aufgenommen.

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnett bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnett abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnett vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID95

ANTRAG: Wichtig für die Gemeinde Rhäzüns ist auch, dass die vorgeschlagenen Massnahmen eine Prioritätensetzung erhalten. So ist eine Verbesserung des bereits bestehenden Veloweges Bonaduz-Rhäzüns sicherlich nachrangig zum Stopfen der Lücke im Veloweg Rhäzüns-Rothenbrunnen in Form eines Radstreifens entlang der Kantonsstrasse.

Gemeinden müssen anstehende Projekte im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Ressourcen priorisieren und gegebenenfalls mit anderen notwendigen Sanierungen (Leitungen, Beläge etc.) koordinieren können. Die Gemeinden können daher frei entscheiden, ob, wie und wann sie die in den Datenblättern ausgewiesenen "Schwachstellen" beheben wollen (vgl. Art. 6 Abs. 3 StrG).

Der Sachplan Velo kann folglich weder Zeithorizonte vorschreiben noch eine Priorisierung der Schwachstellen vornehmen. In einem neuen Kapitel 3.3 (Textteil) werden jedoch ein paar grundsätzliche Ausführungen zu den Realisierungshorizonten gemacht - mit Hinweisen auf die Zeitlimiten der Agglomerationsprogramme.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Rhäzüns

Eingabe ID102

Die Veloverbindung Bonaduz-Rhäzüns bestätigt die heutige Streckenführung. Die künftige Streckenführung war im Regionalen Richtplan Verkehr aus dem Jahre 2010 östlich der Bahnlinie vorgesehen. Sie erfolgte damals unter dem Aspekt, dass es zwischen Bonaduz

Kenntnisnahme

Die aktuelle Linienführung wird im Sachplan beibehalten. Der Regionale Richtplan ist gegebenenfalls zu überarbeiten.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

und Rhäzüns keine gesicherte Radverbindung gab und die Kantonsstrasse benutzt wurde.

Die Situation hat sich seither geändert. Zwischen Rhäzüns und Bonaduz besteht eine offizielle Velo- und Schulwegverbindung, welche zudem mit einer sensoraktivierten LED-Beleuchtung ausgestattet ist. Auch aus einer Gesamtkonzeption der Veloverbindung zwischen dem Rheintal und dem Domleschg spricht heute nichts mehr für eine östliche Streckenführung. Der Anschluss von Bonaduz an das übrige Rheintal erfolgt sowohl im Sachplan Velo als auch im Regionalen Richtplan 2010 über die Campagna. Die Streckenführung erfolgt somit westlich der Kantonsstrassenverbindung Reichenau-Bonaduz. Eine östliche Streckenführung des Velowegs Bonaduz-Rhäzüns würde somit ein unnötiges Queren der Kantonsstrasse zur Folge haben. Damit wäre nur dann etwas gewonnen, wenn der Veloweg Rhäzüns-Rothenbrunnen durchwegs östlich und abseits der Kantonsstrasse geführt würde. Dies ist jedoch im Sachplan Velo nicht der Fall. Die Streckenführung Rhäzüns-Undrau soll über die Kantonsstrasse geführt werden, was ausdrücklich im Sinne der Gemeinde ist.

**ANTRAG:** Die Veloroute Bonaduz-Rhäzüns ist entgegen dem regionalen Richtplan und gemäss Sachplan Velo festzulegen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Rhäzüns  
Eingabe ID105

L223: Der Gemeinde Rhäzüns ist es ein grosses Anliegen, dass diese Schwachstelle so schnell wie möglich behoben wird. Die mutmasslich hohen Geschwindigkeiten können seitens der Gemeinde Rhäzüns bestätigt werden. Die heutige Situation dieser Radwegverbindung ist sehr unbefriedigend, zumal dieser auch einen der wichtigsten Arbeitgeber der Gemeinde (Rhäzünser Mineralquellen) erschliesst. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie aufgrund der hohen Bedeutung für die Gemeinde Rhäzüns ist die Behebung dieser Schwachstelle zu priorisieren. Die heutige Situation wird aus Sicherheitsgründen als nicht tragbar beurteilt.

**ANTRAG:** Der Behebung der Schwachstelle L223 wird seitens der Gemeinde Rhäzüns die höchste Priorität zugewiesen. Entsprechend erwartet die Gemeinde Rhäzüns, dass der Kanton diesbezüglich aktiv wird und diese Schwachstelle so schnell wie möglich behebt. Das „mutmasslich“ in der Beschreibung ist zu streichen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Rhäzüns  
Eingabe ID103

L072: Der Feldweg Bonaduz – Ratiras ist für die Veloverbindung Rhäzüns – Bonaduz von grosser Bedeutung. Insbesondere aufgrund der direkten Anbindung der Wohnquartiere von Rhäzüns wird die Lage des Veloweges als richtig beurteilt. Handlungsbedarf betreffend der Breite des Weges besteht jedoch nach Ansicht der Gemeinde Rhäzüns zurzeit keiner. Längerfristig wird eine Verbreiterung zur Steigerung des Komforts erwünscht.

**ANTRAG:** Die Behebung der Schwachstelle L072 ist aus Sicht der Gemeinde Rhäzüns nicht prioritär.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Rhäzüns  
Eingabe ID106

Die Schwachstellen L222 und L223 wurden im Übrigen auch im Rahmen der Zukunftskonferenz vom 17. Juni 2017 genannt mit Verweis auf den Sicherheitsaspekt und fanden entsprechend Niederschlag im Kommunalen Räumlichen Leitbild der Gemeinde

Auf Grund des sehr tiefen Potentials gemäss Modellrechnung ist die Verbindung lediglich als Netzschluss zur Verbindung des Ergänzungsnetzes bis Rothenbrunnen eingestuft. Die Modellrechnung wird durch die Zählungen im Jahr 2016 gestützt. Die Dringlichkeit einer Strassenverbreitung ist deshalb für den Kanton nicht gegeben.

Kenntnisnahme

Kenntnisnahme  
Die Schwachstellen und Zuständigkeiten sind im Sachplan genannt.  
Hinweise zum Behebungszeitpunkt können in dieser generellen Sicht



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Rhäzüns (aktuell in Erarbeitung).

unter anderem wegen weiterer zu berücksichtigenden, unterschiedlichen Kompetenzen und Abhängigkeiten nicht genannt werden.

ANTRAG: Die geäußerten Wünsche der Bevölkerung im Rahmen der Zukunftskonferenz betreffend den Schwachstellen L222 und L223 sind im Sachplan Velo zu berücksichtigen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Rhäzüns

Eingabe ID104

L222: Die Gemeinde Rhäzüns bestätigt, dass der Zustand des Feldwegs für einen Veloweg ungenügend ist. Entsprechend kann das „eventuell“ in der Beschreibung gestrichen werden. Die Behebung dieser Schachstelle ist an die Behebung der Schwachstelle L223 gekoppelt.

Die Beschreibung der Schwachstelle L222 wird entsprechend angepasst.

ANTRAG: Die Behebung der Schwachstelle L222 wird seitens der Gemeinde Rhäzüns als prioritär angesehen, ist jedoch direkt gekoppelt an die Behebung der Schwachstelle L223. Das „eventuell“ in der Beschreibung ist zu streichen.

## Gemeinde Safiental

1

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Safiental

Eingabe ID512

Das Gemeindegebiet Safiental wird ungenügend in der Velowegplanung berücksichtigt. Das Hauptanliegen betrifft die Erschliessung des Tals mit einem Veloweg (Freizeit).

Begründung: Das Safiental hat eine attraktive Nähe zu Flims – Laax sowie zum Bündner Rheintal bis Chur für Mountainbiker. Daher scheint es sinnvoll, die Infrastruktur in diesem Gebiet auch bereitzustellen. Zurzeit bildet der Aclatobel tunnel ein Nadelöhr und ist für Velofahrer sehr gefährlich, da kein Platz.

Darüber hinaus sind wir bemüht unser Tal für Einheimische sowie für Gäste attraktiv zu gestalten und hoffen, dass dies auch im Interesse des Kantons ist.

ANTRAG: Folgende Wegstrecken beantragen wir in den Plan zu integrieren:

Versam- Safien Platz: Freizeit Mountainbike Grundnetz

Brüner Alp – Tenna – Egschi: Freizeit Mountainbike Ergänzungsnetz

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

## Gemeinde Scharans

2

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Scharans

Eingabe ID109

L178 Scharans, Almens, Feldweg Almens - Scharans

Hierbei handelt es sich um einen bedeutenden Feldweg von aussergewöhnlicher Schönheit und Naturvielfalt. Der Weg zeichnet sich grösstenteils als Weghole welche von Hecken sowie von alten- und neu erstellen Trockensteinmauern begleitet wird. Er wird

Die Beschreibung der Schwachstelle wird wie folgt ergänzt: nicht asphaltierter Feldweg, IVS-Objekt GR 273.0.3, von nationaler Bedeutung, historischer Verlauf mit viel Substanz; unter Hinweis: Asphaltierung nicht möglich.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

ebenso von Wanderern, Spaziergängern, Reitern und Velofahrern rege genutzt.  
Ein asphaltieren dieses Weges steht für uns nicht zur Diskussion, der Eingriff in die Natur wäre zu gross. Zumal bereits eine asphaltierte Verbindungsstrasse von Scharans nach Rietberg Almens besteht.

ANTRAG: Dieser Feldweg soll Naturbelassen bestehen bleiben.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Scharans  
Eingabe ID110

L071, Scharans, Hauptstrasse  
Dieser Strassenabschnitt der Kantonsstrasse weist nicht überall die geforderte Strassenbreite auf. Nicht destotrotz begrüssen wir diesen Zustand, weil er zu einer Entschleunigung des Strassenverkehrs beiträgt.

Eine Verbreiterung der Strasse an dieser Stelle ist nicht sinnvoll. Der Hinweis zur Lösung wird entsprechend präzisiert ("Temporeduktion prüfen"). Die Lage der Schwachstelle wird im Datenblatt von "ausserorts" zu "innerorts" geändert.

ANTRAG: keiner

## Gemeinde Schiers

6

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID111

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID112

Grundsätzlich stimmen wir dem Sachplan Velo zu.

Kenntnisnahme

Aufbau Vorgehen richtig  
angepackt?  
Eingabe ID113

Grundsätzlich ja

Kenntnisnahme

Kap. 5 Zuständigkeiten  
für das Velonetz  
Eingabe ID114

ANTRAG: Unserer Ansicht nach sollte das kantonale Velonetz durch den Kanton finanziert und auch unterhalten werden.

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

Kap. 6 Finanzierung des  
Velonetz-Ausbaues  
Eingabe ID115

Wie bereits unter Punkt 5. erwähnt, sollte die Finanzierung des kantonalen Velonetzes der Kanton übernehmen.

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der

ANTRAG: Sowohl die Finanzierung als auch den Unterhalt des kantonalen Velonetzes sollte durch den Kanton vorgenommen werden.



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Schiers

Eingabe ID116

Die Gemeinde Schiers hat eine Schwachstelle beim Punkt P063 Schiers, Fuchsenwinkel

ANTRAG: Eine Lösung für das Problem haben wir nicht. Diese Stelle ist jedoch unseres Erachtens zum Befahren für den Veloverkehr auch kein Problem bzw. nicht gefährlich zu befahren.

gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

Der Schwachstellenbeschrieb wird präzisiert, mögliche Hinweise zur Lösung ergänzt.

## Gemeinde Schluein

1

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID688

JA

Kenntnisnahme

## Gemeinde Scuol

8

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID117

JA

Kenntnisnahme

Aufbau Vorgehen richtig  
angepackt?  
Eingabe ID118

Aus Sicht der Gemeinde Scuol sind für die zentralen Anliegen mehrheitlich befriedigende Lösungen gefunden worden, welche im Grundsatz Klarheit bringen. Die vorgesehene Stossrichtung wird im Allgemeinen begrüsst.

Kenntnisnahme

Kap. 1 Einleitung  
Eingabe ID119

Die strategische Aufteilung in Alltagsverkehr und Freizeitverkehr (Seite 10) mag inhaltlich richtig sein. Dass unterschiedliche Höhen der Kantonsbeiträge davon abgeleitet werden, zeigt einmal mehr, dass die Randregionen im Allgemeinen und in der Raumplanung im Speziellen benachteiligt werden.

Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Die Regierung hat dies mit Art. 31 StrV entsprechend umgesetzt.

ANTRAG: Im Vordergrund zur Beitragsfestsetzung soll die Sicherheit der Verkehrsteilnehmern stehen und zwar unabhängig ob im Alltags- oder im Freizeitverkehr.

Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel müssen diese dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung erzielen: beim Alltagsverkehr (Anzahl der davon profitierenden Verkehrsteilnehmer, Förderung des Umsteigens vom MIV auf das Velo im Alltag, Erhöhung der Sicherheit an stark frequentierten Strecken). Hinzu kommt, dass zur Befriedigung der grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse im Alltagsverkehr



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Kap. 2 Sachplan Velo –  
Grundsätze  
Eingabe ID120

Die Gemeinde Scuol strebt das Label Energiestadt an. Die umweltschonende Mobilität ist dabei auch ein wichtiger Bestandteil der Strategie. Sichere Veloverbindungen zwischen den Fraktionen sind wichtig (auch für E-Bikes).

Anmerkung: Betrifft Kapitel 2.5 "Abgrenzungen"

ANTRAG: Überfraktionale Verbindungen sollen ebenfalls mitfinanziert werden. Damit kann eine umweltschonende Mobilität gefördert werden.

das akzeptable Risiko seitens des Anlagenbetreibers deutlich tiefer angesetzt werden muss als beim Freizeitverkehr. Bei Freizeitfahrten wie z.B. bei technisch anspruchsvollen Bikerouten nimmt der Befahrer bewusst ein höheres Sicherheitsrisiko in Kauf.

Im Sachplan werden der Alltags- und der Freizeitverkehr gleichermaßen behandelt und abgebildet. Für die Netzkonzeption des Alltagsnetzes wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt, um den Alltagsverkehr auch in regionalen Zentren und kleineren Ortschaften zu stärken (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung.

Überfraktionale Verbindungen werden mitfinanziert, sofern sie Bestandteil des Sachplans sind. Im Sinne eines haushälterischen Umgangs mit den finanziellen Mitteln kann der Kanton nicht alle überfraktionalen Verbindungen finanziell unterstützen. Aus diesem Grund wurde anhand eines Potentialmodells nur diejenigen Verbindungen in den Velonetzplan aufgenommen, welche eine gewisse Stufe des Potentials übersteigen (vgl. Kap. 3.1.1).

Kapitel 2.5 spricht einzig davon, dass Gemeinden bei der Festlegung von überfraktionalen Verbindungen vom Sachplan abweichen könnten - dass sie in diesem Fall aber keine Kantonsbeiträge erhalten.

Kap. 6 Finanzierung des  
Velonetz-Ausbau  
Eingabe ID123

Die Beitragssätze in Abhängigkeit von einer errechneten Punktzahl zu definieren ist grundsätzlich richtig.  
Die Beurteilungsgrößen sind aber vor allem im Freizeitverkehr anzupassen resp. zu ergänzen.

Da in ländlichen Gegenden die Verkehrsbelastung kleiner ist, sollte der DTV bei > als 2'500 die max. Punktzahl erreichen (2 Punkte).  
Der LKW-Anteil einer Strasse hat einen grossen Einfluss auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Bei einem erhöhten LKW-Anteil ist der Handlungsbedarf gewichtiger, was mit diesem Kriterium berücksichtigt werden kann. Die Möglichkeit der Vergabe dieses Punktes muss auch beim Freizeitverkehr möglich sein.  
Die "Entflechtung Wanderwege" und "Mitbenutzung Alltagsverkehr" grenzen sich mindestens in ländlichen Gegenden aus, sodass eine Vergabe beider Kriterien unrealistisch ist. Sie sollten darum zu einem Kriterium zusammengefasst werden.  
Aufgrund der Grösse und Weitläufigkeit des Kantons sind pragmatische Lösungen erwünscht, ja geradezu gefordert. Um diesem Umstand gerecht zu werden sollten 2 Punkte für "Besondere Umstände" reserviert sein und so die Möglichkeit geben auf Einzigartigkeit eines Projektes einzugehen. Auf eine abschliessende Aufzählung bestimmter Kriterien sollte darum verzichtet werden.

Die Freizeit-Routen werden in der Regel abseits von Strassen mit hohem LKW-Anteil geführt (i.d.R. abseits von Kantonsstrassen). Damit die maximale Punktzahl auf realistische Weise erreicht werden kann, wurde beim Freizeitverkehr auf dieses Kriterium verzichtet.

Zur Festlegung der Beiträge werden objektive (i.d.R. qualitative) Kriterien benötigt. Besondere Umstände können argumentativ zu den Gesuchen beantragt werden.

Die Kriterien beruhen auf der Erfahrung der FLV und wurden bereits in der Vergangenheit angewendet (jedoch nicht offen kommuniziert). Die Anwendung hat sich bewährt. Aus diesen Gründen wird auf eine Anpassung der Kriterien verzichtet.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>ANTRAG: Klassierung gemäss Norm SN 640 829a: 1-3 Punkte Verkehrsbelastung: 0-2 Punkte Strake saisonale MIV-Spitzen: 1 Punkt Hoher LKW-Anteil: 1 Punkt Entflechtung Wanderwege und/oder Mitbenutzung Alltagsverkehr: 1 Punkt Besonderer Umstände: 0-2 Punkte</p>	
Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues  Eingabe ID122	<p>Wie bereits in Kapitel 1 vermerkt, werden bei der Finanzierung des Velonetz-Ausbaus die Randregionen benachteiligt.</p> <p>ANTRAG: Es sollen alle Radweganlagen mit gleichen % -Sätzen unterstützt werden. Es wird eine Beitragshöhe an den anrechenbaren Kosten beim Alltagsverkehr und beim Freizeitverkehr von: Grundnetz: 60-80% Ergänzungsnetz: 30-50% erwartet.</p>	<p>Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Die Regierung hat dies mit Art. 31 StrV entsprechend umgesetzt.</p> <p>Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel müssen diese dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung erzielen: beim Alltagsverkehr (Anzahl der davon profitierenden Verkehrsteilnehmer, Förderung des Umsteigens vom MIV auf das Velo im Alltag, Erhöhung der Sicherheit an stark frequentierten Strecken). Hinzu kommt, dass zur Befriedigung der grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse im Alltagsverkehr das akzeptable Risiko seitens des Anlagenbetreibers deutlich tiefer angesetzt werden muss als beim Freizeitverkehr. Bei Freizeitfahrten wie z.B. bei technisch anspruchsvollen Bikerouten nimmt der Befahrer bewusst ein höheres Sicherheitsrisiko in Kauf. Für die Netzkonzeption des Alltagsnetzes wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt, um den Alltagsverkehr auch in regionalen Zentren und kleineren Ortschaften zu stärken (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung.</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge  Eingabe ID125	<p>Im Rahmen der Erarbeitung des Mountainbike-Konzeptes sind aus Sicht der Gemeinden bei den nationalen, regionalen und lokalen Routen Ungereimtheiten und Schwachstellen aufgefallen. Sobald das Mountainbike-Konzept, in enger Zusammenarbeit mit der Fachstelle Langsamverkehr, durch die Gemeindeversammlungen gutgeheissen wird, werden allfällige Änderungsanträge eingereicht.</p> <p>ANTRAG: Im Rahmen der Vernehmlassung des Velosachplans soll dieser Umstand festgehalten werden.</p>	Kenntnisnahme
B Allgemeine Hinweise und Anträge  Eingabe ID124	<p>Die Region EBVM hat ein Masterplan Bikenetz ausarbeiten lassen.</p> <p>ANTRAG: Dieser soll im Sachplan Velo Kanton Graubünden übernommen werden. Der Velonetzplan Kanton Graubünden soll entsprechend ergänzt/angepasst werden.</p>	<p>Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a</p>



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Anmerkung ewp: Analoge Rückmeldung zu Artikel 35 (Kap. 3: Kantonales Velonetz), Anliegen wird nur einmal aufgenommen.

signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

## Gemeinde Seewis i.P. / Grüsch

3

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID7

JA

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Seewis i.P.  
Eingabe ID6

P013 Brücke  
Die Gemeinden Grüsch und Seewis begrüssen eine Erweiterung .- v.a. ausgerichtet auf den Langsamverkehr.

Kenntnisnahme  
Die Gemeinde wird gebeten, zu gegebener Zeit mit dem Tiefbauamt als Fachstelle Langsamverkehr Kontakt aufzunehmen

ANTRAG: Ein Begehung mit den Gemeinderäten Andy Vetsch, Grüsch, Werkforst@gruesch.ch, und Johann Peter Aebli, Seewis, aebli@aebli-landmaschinen.ch, ist erwünscht. Wir bitten um Terminvorschläge.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Seewis i.P.  
Eingabe ID5

L045 Nicht asphaltierter Weg  
ANTRAG: Eine Asphaltierung ist nicht erwünscht, da es sich um einen Wuhrweg handelt.

Wie in der Projektierungsrichtlinie unter 3.5 ("Fahrbahnaufbau") beschrieben, weisen "Radwege des Alltagsverkehrs grundsätzlich einen Asphalt- oder Betonbelag auf". Abweichungen sind im Einzelfall bei Netzschiessungen möglich. Ein Hartbelag stellt bestmöglich sicher, dass der Weg auch bei widrigen Wetterbedingungen genutzt werden kann und erleichtert den Winterdienst. Dies ist für den Alltagsveloverkehr ein sehr wichtiger Faktor. Aus Sicht des Kantons ist daher bei der vorliegenden Schwachstelle eine Asphaltierung im Rahmen eines Projekts, unter Berücksichtigung weiterer Grundlagen, unbedingt zu prüfen.

## Gemeinde Sils i. E.

4



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID526	Mit grossem Interesse hat der Gemeindevorstand Sils vom "Sachplan Velo" Ihres Departements Kenntnis genommen und begrüßt die Bestrebungen des Kantons, für den Veloverkehr günstige Bedingungen zu schaffen, sehr. Für die Standortattraktivität der Ferienecke der Schweiz, aber auch die Lebensqualität der einheimischen Bevölkerung sind attraktive Langsamverkehrsstrukturen bedeutsam. Es gilt, an der eindrücklichen Entwicklung im Veloverkehr, die mit dem Elektroveloboom einhergeht, auch in unserem Kanton zu partizipieren und dazu bedarf es attraktiver Angebote. Die diesbezüglich erfolgenden Anstrengungen verdienen unseren Dank. Gerne benützen wir die Gelegenheit, die Anliegen der Gemeinde Sils - im Herzen der touristisch stark frequentierten Seenregion des Oberengadins - zur Schliessung der noch bestehenden Lücken und Beseitigung handfester Schwachstellen vorzubringen.	Kenntnisnahme
B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID527	Die Strecke entlang der Oberengadiner Seen von Maloja bis St. Moritz ist ein sehr beliebtes Ausflugsziel mit internationaler Ausstrahlung. Die heutige, seit vielen Jahren "erduldet" Verkehrssituation birgt viel Konflikt- und Gefahrenpotenzial zwischen dem Veloverkehr und dem Auto- und Schwerverkehr in sich. Es ist festzustellen, dass mittlerweile verschiedene Destinationen in Sachen Velowegen stark "aufgerüstet" haben und der Gast dadurch Erwartungen hat, die wir in unserer Region auf gewissen Abschnitten nicht zu erfüllen vermögen. Dass dies im heute harten Standortwettbewerb mit neuen, sich agiler entwickelnden Mitbewerbern zunehmend negative Auswirkungen hat, muss nicht weiter ausgeführt werden. Nachstehende aufgezeigte Schwachstellen, die als solche auch im Sachplan erkannt wurden, rufen nach einer durchdachten, langfristig tauglichen Behebung. Dabei ist dem speziellen Umstand Rechnung zu tragen, dass der fundamentale Saisonalitätsunterschied von Sommer zum Rest der Jahreszeit in unserer Region mit Bezug auf das Angebot für die Velofahrenden differenzierte Angebote verlangt.	Kenntnisnahme
B Gemeinde-Datenblatt > Np Sils i. E. / Segl Eingabe ID528	Abschnitt L196 Maloia-Sils  Auf dem Strassenabschnitt von Maloja nach Sils entlang des Silsersees fehlt insbesondere eine "familientaugliche", vom Auto-, Bus- und Lastwagenverkehr getrennte Velowegverbindung. Die heutige Bike-Route am Südufer des Sees ist topographisch problematisch und anspruchsvoll und bereitet aufgrund der engen Platzverhältnisse weder den Freizeit-, noch den Alltagsradlern, noch den Wanderern Freude. Der Abschnitt, der den Startabschnitt der internationalen Innradwegverbindung (mit Anschluss an den Donauradweg bis ans Schwarze Meer) darstellt, fällt in der Qualität in die hinterste Kategorie dieser langen und durch etliche Länder führenden populären Strecke.  Die im Sachplan aufgezeigte Lösung eines Radstreifens entlang der kantonalen Hauptstrasse stellt für den Gemeindevorstand keine valable Lösung dar. Sie vermag, mindestens ab Plaun da Lej Richtung Sils, weder touristisch noch sicherheitsmäßig (Verkehrs- wie Steinschlagsgefährdung) zu befriedigen. Deshalb plädiert der Gemeindevorstand für ein getrenntes Trassee (wie es etwa entlang des Champferersees realisiert wurde). Ein Radstreifen auf der Hauptstrasse wäre eine Verlegenheitslösung, die den Ansprüchen der Touristen und der touristischen Bedeutung nicht gerecht zu werden vermag, aber auch den Alltagsverkehr nicht zu fördern und nicht zu attraktivieren vermag.	Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.  Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Aufgrund der grossen touristischen Bedeutung sind die Gemeinden Sils und Bregaglia unter Einbezug diverser kantonaler Amtsstellen und Naturschutzorganisationen an der Ausarbeitung einer neuen, primär auf den Freizeitverkehr ausgerichteten (aber im Sommer auch dem Alltagsfahrer dienenden) Wegverbindung am Südufer zwischen Isola und Sils Maria. Diese würde winters als Loipenverbindung dienen. Das Vorprojekt sollte bis im Sommer vorliegen und es scheint uns angezeigt, diese südufrige Verbindung von Maloja nach Sils auch in den Sachplan Velo aufzunehmen (analog Südufer Silvaplanersee). Sie erfüllt die einschlägigen Kriterien dazu und wir hoffen auf die wohlwollende Unterstützung des Kantons für dieses wichtige Vorhaben. Da die Verbindung jedoch für das Velo nur sommers zur Verfügung steht und sobald Schnee liegt, nicht befahrbar ist, sind im Frühling und Spätherbst die Radfahrer weiter auch auf eine entlang der Hauptstrasse führende Route angewiesen (analog Situation Silvaplanersee).

ANTRAG: Deshalb plädiert der Gemeindevorstand für ein getrenntes Trassee (wie es etwa entlang des Champferersees realisiert wurde).

Es scheint uns angezeigt, diese südufrige (bereits geplante) Verbindung von Maloja nach Sils auch in den Sachplan Velo aufzunehmen (analog Südufer Silvaplanersee).

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Sils i. E. / Segl  
Eingabe ID529

Abschnitt L197 Sils - Silvaplana

Zwischen Sils und Silvaplana besteht für den Freizeitverkehr im Sommer am Südufer des Silvaplanersees eine schöne Route über die unbefestigten Wanderwege, mit teilweiser Entflechtung der Trassen. Der "Alltags- und Alljahresfahrer" auf der Asphaltstrasse ist jedoch mit der vielbefahrenen, engen und unübersichtlich kurvenreichen (sowie seit Jahren belagsmäßig stark vernachlässigten) Kantonsstrasse am Nordufer nicht komfortabel bedient und wie auf dem vorerwähnten Hauptstrassenabschnitt offenkundig sicherheitsgefährdet. Auch hier bringt nur ein getrenntes Trassee (zwischen Kantonsstrasse und Seeufer) das gewünschte Resultat und es kann auf die diesbezüglichen weiteren Ausführungen zum oben behandelten Strassenabschnitt L196 verwiesen werden. Ein Radstreifen wird vom Gemeindevorstand als wenig attraktive und langfristig nicht befriedigende Lösung betrachtet.

ANTRAG: Auch hier bringt nur ein getrenntes Trassee (zwischen Kantonsstrasse und Seeufer) das gewünschte Resultat.

gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Der Schwachstellenbeschrieb wird dahingehend ergänzt, dass im Rahmen des geplanten Strassenausbau zu klären ist, wie die Bedürfnisse der Velofahrenden sicherheitsmäßig bestmöglich miteinbezogen werden können.

Die geplante südufrige Verbindung kann ins Freizeitnetz aufgenommen werden, sobald eine solche als signalisierte Freizeitroute gemäss 640 829a genehmigt worden ist.

Der Schwachstellenbeschrieb wird dahingehend ergänzt, dass im Rahmen des geplanten Strassenausbau zu klären ist, wie die Bedürfnisse der Velofahrenden sicherheitsmäßig bestmöglich miteinbezogen werden können.

## Gemeinde Sils im Domleschg

8

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID689

NEIN

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen Der sehr detailliert formulierte Sachplan zielt grundsätzlich in die richtige Richtung.  
Eingabe ID690

Kenntnisnahme



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID696

Die viel höhere Gewichtung des Alltagsverkehrs gegenüber dem Freizeitverkehr benachteiligt die ländlichen Regionen.

Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Die Regierung hat dies mit Art. 31 StrV entsprechend umgesetzt.

Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel müssen diese dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung erzielen: beim Alltagsverkehr (Anzahl der davon profitierenden Verkehrsteilnehmer, Förderung des Umsteigens vom MIV auf das Velo im Alltag, Erhöhung der Sicherheit an stark frequentierten Strecken). Hinzu kommt, dass zur Befriedigung der grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse im Alltagsverkehr das akzeptable Risiko seitens des Anlagenbetreibers deutlich tiefer angesetzt werden muss als beim Freizeitverkehr. Bei Freizeitfahrten wie z.B. bei technisch anspruchsvollen Bikerouten nimmt der Befahrer bewusst ein höheres Sicherheitsrisiko in Kauf.

Im Sachplan werden der Alltags- und der Freizeitverkehr gleichermaßen behandelt und abgebildet. Für die Netzkonzeption des Alltagsnetzes wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt, um den Alltagsverkehr auch in regionalen Zentren und kleineren Ortschaften zu stärken (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung.

Das vorhandene Freizeitnetz ist grundsätzlich ausreichend gross und von guter Qualität. Mit höheren Subventionssätzen für das Alltagsnetz können Anreize zur Umsetzung der Erschliessungsbedürfnisse der Einheimischen geschaffen werden.

## Aufbau Vorgehen richtig angepackt?

Eingabe ID691

Der Sachplan setzt zu hohe Ziele. Die Ziele müssen kurz- und mittelfristig umsetzbar sein. Der Sachplan Velo soll nicht zu einem Autobahnnetz für Velos verkommen.

Der Sachplan ist ein langfristiges Instrument. Erste Verbesserungen für den Veloverkehr (Infrastrukturausbau) können jedoch bereits kurzfristig erreicht werden. Die Fertigstellung des gesamten Netzes ist jedoch erst langfristig zu erwarten.

Der Sachplan sieht keine Veloschnellrouten vor. Die Inhalte sind bereits aufs Wesentliche reduziert.

Die Schwachstellen in den Gemeindedatenblättern haben nur informativen Charakter. Die Verhältnismässigkeit vom Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen muss im Einzelfall geprüft werden.

ANTRAG: Der Sachplan ist zu vereinfachen und auf die wesentlichen Punkt zu reduzieren. Die Verhältnismässigkeit der Massnahmen muss gewährleistet sein.

## Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues

Eingabe ID692

Die Gemeinden müssen einen zu hohen Anteil finanzieren. Die skizzierten Ansätze der Kantonsbeiträge sind generell zu tief.

Der Beitragsrahmen fürs Ergänzungsnetz (5 bis maximal 50 Prozent) wird in Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG festgelegt. In der Verordnung (Art. 31 StrV) wird innerhalb dieses Beitragsrahmens eine Abstufung für den Alltags- und den Freizeitverkehr vorgenommen. Eine Erhöhung dieses

ANTRAG: Insbesondere Routen von regionaler und überregionaler Bedeutung sind zu



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

einem höheren Anteil durch den Kanton zu finanzieren.

Beitragsrahmens bedingt daher eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat (bzw. der StrV durch die Regierung).

Für das Grundnetz - welchem überwiegendes Kantonsinteresse zukommt - können diese Beiträge angemessen erhöht werden (Art. 58 Abs. 3 StrG). Im Sachplan wird der Spielraum dieser Erhöhung transparent dargelegt. Mit bis maximal 80% für das Grundnetz Alltagsverkehr geht diese kantonale Unterstützung sehr weit.

Dass der Tourismusverkehr weniger grosszügig mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Das vorhandene Freizeitnetz ist grundsätzlich ausreichend gross und von guter Qualität. Mit höheren Subventionssätzen für das Alltagsnetz sollen Anreize zur Umsetzung der Erschliessungsbedürfnisse der Einheimischen geschaffen werden.

A Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID695

Die darin enthaltenen Standards für die Veloinfrastruktur sind jedoch zu hoch gegriffen und zu stark auf städtische Verhältnisse ausgerichtet. So ist zum Beispiel die Forderung, dass Wege des Grundnetzes Freizeitverkehr zu asphaltieren sind, unverhältnismässig.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV werden die Beitragszahlungen des Kantons u.a. an die Voraussetzung geknüpft, dass die "kantonalen Vorgaben" eingehalten werden. Die bauliche Ausgestaltung muss den kantonalen Projektierungsrichtlinien entsprechen (vgl. Textteil, Kapitel 6). Ein Verzicht auf das Festschreiben solcher Standards würde dieser regierungsrätlichen Vorgabe widersprechen.

Die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr orientiert sich an den Minimalanforderungen der bereits geltenden Normen – wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des Velonetzes zwingend. In begründeten Einzelfällen ist ein Abweichen nicht ausgeschlossen (siehe Projektierungsrichtlinie, Einleitung). Wege des Grundnetzes Freizeitverkehr sind nicht zu asphaltieren. Es handelt sich um eine "Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr", welche nur beim Alltagsveloverkehr (Grundnetz und Ergänzungsnetz) anzuwenden ist. Bei Netzschlüssen (Alltagsverkehr) kann von den Anforderungen abgewichen werden.

B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID693

Grundsätzlich halten wir fest, dass die identifizierten Schwachstellen auf dem Gemeindegebiet von Sils i.D. auf Streckenabschnitten sind, welche grösstenteils ausserhalb der Zuständigkeit der Gemeinde liegen.

Der Ausbau der Velonetze ist gemäss Art. 6 Abs. 3 StrG Sache der Gemeinden. Der Kanton unterstützt sie dabei mit den entsprechenden Beiträgen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Sils i. D.  
Eingabe ID694

L173 Sils im Domleschg, Hinterrheinbrücke  
Die Hängebrücke ist ein Bauwerk von historischer Bedeutung und sollte nicht verändert werden.

ANTRAG: L173 ist aus dem Schwachstellenregister zu streichen.

Die Schwachstellen ergeben sich aus dem Vergleich der Ist-Situation mit den Anforderungen an eine Veloverbindung gemäss den entsprechenden Normen. Sie werden im Velonetzplan festgehalten, auch wenn im konkreten Sanierungsfall infolge einer Güterabwägung oder Kosten-Nutzen-Betrachtung auf die Eliminierung der Schwachstelle



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

verzichtet wird.

Der Schwachstellenbeschrieb wird ergänzt mit einem Hinweis zur historischen Bedeutung des Bauwerkes.

## Gemeinde Silvaplana

5

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID126

JA

Kenntnisnahme

Kap. 6 Finanzierung des  
Velonetz-Ausbaues

Eingabe ID129

Kapitel 6.1.1 und 6.1.2 Beitragssätze

ANTRAG: Erhöhung der Beitragssätze der Ergänzungsnetze Alltags- und Freizeitverkehr (Punkte 0 bis 10) um mindestens je 10%

Der Beitragsrahmen fürs Ergänzungsnetz (5 bis maximal 50 Prozent) wird in Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG festgelegt. In der Verordnung (Art. 31 StrV) wird innerhalb dieses Beitragsrahmens eine Abstufung für den Alltags- und den Freizeitverkehr vorgenommen. Eine Erhöhung dieses Beitragsrahmens bedingt daher eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat (bzw. der StrV durch die Regierung).

Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Mit höheren Subventionssätzen für das Alltagsnetz können Anreize zur Umsetzung der Erschliessungsbedürfnisse der Einheimischen geschaffen werden.

B Allgemeine Hinweise  
und Anträge

Eingabe ID130

Freizeit Mountainbike Ergänzungsnetz Verbindung Val Suvretta-Silvaplana.

ANTRAG: Aufhebung Teilbereich Albanatscha - Bunarivo - Anda Nuota – Truoch Pignia – Via Suot Pignia – Sonne.

Ersatzroute: Orchas – Senda dad Orchas – Tschüchas – Portal Tunnel – Via dal Güglia (Alte Kantonsstrasse nach Umfahrung) – Dorfplatz Silvaplana (Gemäss Plan)

Strecken des Velo freiheitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV)



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Silvaplana

P032 Unterführung

Eingabe ID132

ANTRAG: Aufhebung da Unterführung im Jahr 2017 bereits saniert wurde.

und Textteil, Kapitel 2.6).

Die genannte Verlegung wurde mit der FLV diskutiert und von dieser abgelehnt, da die Führung der abwärtsfahrenden Mountainbiker auf einem stark begangenen Wanderweg zu erhöhtem Konfliktpotential führt.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Silvaplana

L151 Silvaplana Via dal Farrer

Eingabe ID131

ANTRAG: Aufhebung da Eröffnung Umfahrung am 27.06.2018

Infolge Sanierung der Schwachstelle im Jahr 2017 kann die Schwachstelle aus dem Sachplan entfernt werden.

Infolge Eröffnung der Strassenumfahrung am 27.06.2018 kann die Schwachstelle aus dem Sachplan entfernt werden.

## Gemeinde St. Moritz

14

Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID551

Im gleichen Kapitel (1.3 Seite 6) wird im darunter stehenden Abschnitt aufgeführt: „Gemäss den im kantonalen Richtplan definierten Verantwortungsbereichen hilft der Kanton mit, sich aus kantonaler oder regionaler Sicht aufdrängende Netzergänzungen zu unterstützen.“ Unseres Erachtens sollte der Kanton nicht nur Netzergänzungen, sondern auch Entflechtungen, wie im Abschnitt oben beschrieben, mitfinanzieren, da er dies als Grundsatz definiert hat.

ANTRAG: - Nutzungsentflechtungen sollen durch den Kanton mitfinanziert werden.

Kapitel 1.3 wird entsprechend präzisiert:

Nutzungsentflechtungen bei Routen und Verbindungen, welche Teil des genehmigten Velonetzes sind, werden vom Kanton mitfinanziert (Art. 5a Abs. 2 StrG).

Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID547

Auf Seite 6 in Punkt 1.3 Sach- und Raumplanung wird in der Aufzählung festgehalten: „Zur Erhöhung der Sicherheit sollen wo immer möglich die verschiedenen Verkehrsmittel unter Beachtung der Nutzungs frequenz getrennt werden.“ Dies widerspricht unseres Erachtens klar der Botschaft von Graubünden Ferien, dass jeder Weg ein Bike-Trail sei, was gerade das Zusammenführen von verschiedensten Verkehrsmitteln auf ein und demselben Weg zur Folge hat.

Des Weiteren ist der Kanton bei seinen Ausscheidungen auch seinen Grundsätzen nicht treu geblieben. Dies lässt sich gut an der Ausscheidung zwischen Corviglia und Signal erkennen. Für das Teilstück Signal Bergstation-Corviglia des Ergänzungsnetzes Mountainbike hat er anstelle der Via Corviglia (Alpstrasse) das sehr steile und schmale Wanderwegstück unterhalb der Alp Giop, welches zur Signal Bergstation führt, ausgeschieden.

ANTRAG: - Der Gemeindevorstand erkennt die Notwendigkeit zur Nutzungsentflechtung bei entsprechenden Frequenzen und bei Konflikten. Derartige Entflechtungen sollen gemeinsam mit der Fachstelle Langsamverkehr angegangen und nach Lösungen gesucht werden. Für das Grundnetz liegt die Federführung beim Kanton, während für das Ergänzungsnetz die jeweiligen Gemeinden federführend sind.

Die Aussage auf Seite 6 unter 1.3 bezieht sich auf das speziell bezeichnete bzw. signalisierte Routennetz. Unabhängig davon darf grundsätzlich jeder Weg bzw. "Trail" befahren werden, sofern dies durch ein amtliches Verbot nicht ausdrücklich untersagt ist.

Das im Netzplan Freizeitverkehr dargestellte Routennetz entspricht dem Stand des Jahres 2015, wie es von den Gemeinden der Fachstelle für Langsamverkehr übermittelt wurde. Für die Genehmigung des Sachplans durch die Regierung wird der aktuelle Stand übernommen. Entflechtungskonflikte sind naturgemäß in erster Linie eine lokale Angelegenheit und deren Lösung eine Aufgabe der Gemeinde. Die Fachstelle für Langsamverkehr ist bei der Lösungsfindung gerne behilflich. Der Textteil des Sachplans wird mit einem Abschnitt zur Koexistenz/nötigen Entflechtung von Wanderern und Radfahrern (unter Kapitel 1.5 Strategie Freizeitverkehr) sowie zur Berücksichtigung von Wanderwegen (unter neuem Kapitel 7.3 sowie Projektierungsrichtlinie, Einleitung) ergänzt.

Kap. 2 Sachplan Velo –

Auf Seite 11 in Punkt 2.1 Zweck wird ausgeführt, dass der Sachplan Velo das

Die Festlegung des Velonetzes steht im Spannungsfeld der



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
Grundsätze Eingabe ID548	<p>Führungsinstrument der Regierung für die Förderung des Veloverkehrs sei und der Sachplan Grundlage sei "für die regionalen Richtplanungen und lokalen Nutzungsplanungen." Dies bedeutet, dass der Sachplan sehr stark auf die lokale Entwicklung (Hoheit der Gemeinde) eingreift, obwohl dieser nur den Status quo abbildet, ohne jedoch auf mögliche Entwicklungen und Förderungen einzugehen. Deshalb ist der Sachplan unseres Erachtens nur beschränkt für die Nutzung als lokales Planungsinstrument tauglich.</p> <p>Vielmehr sollten die Gemeinden die Gelegenheit erhalten, in den Sachplan auch Projekte für die kurz- und mittelfristige Entwicklung des Langsamverkehrs, in diesem Fall des Alltag- und Freizeitverkehrs Velo/Mountainbike, einfließen lassen zu können. Dies müsste dann auch auf raumplanerischer Stufe Gültigkeit haben und im Bewilligungsverfahren als Grundlage für Projekte herangezogen werden können.</p> <p><b>ANTRAG:</b> In den Sachplan Velo Graubünden sei nicht nur der Status quo aufzunehmen, sondern auch Projekte, welche kurz- und mittelfristig zur Erweiterung des Grund- und Ergänzungsnetzes oder als Netzzanschluss dienen. Die Aufnahme derartiger Projekte müsste verbindlich sein und könnte als Grundlage für eine Planung genutzt werden.</p>	<p>Forderungen nach einem vom MIV getrennten Wegnetz mit entsprechenden Wegneubauten, der strikten Forderung der USOs, die Landschaft nicht mit neuen Wegen zu belasten, der begrenzten Finanzmittel von Gemeinden und Kanton sowie der topographischen Einschränkungen. Der vorliegende Velonetzplan stellt nicht den Status Quo dar, sondern versucht - abgestützt auf das bestehende Wegnetz und in Berücksichtigung der RRIP - ein sinnvolles Wegnetz von kantonaler Bedeutung aufzuzeigen, inklusive allfälliger Neubauten. Nur mit der wegscharfen, behörderverbindlichen Wegfestlegungen, welche aber auf Antrag im Rahmen der Instrumente der Raumplanung jederzeit angepasst werden können, ist die allseits unbestrittene und zielführende Förderung des Velos als Teil der Mobilität in Alltag und Freizeit möglich.</p> <p>Im Bereich Freizeit beschränkt sich der Sachplan bewusst auf die signalisierten Routen gemäss SN 640 829a, um die Planungsfreiheit der Regionen und Gemeinden nicht unnötig einzuschränken.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np St. Moritz Eingabe ID556	P034 <p>Dieser Abschnitt der Via dal Bagn befindet sich in einer 30er-Zone. In 30er-Zonen dürfen Querungshilfen wie Fussgängersteifen nur auf viel benutzten Schulwegen eingesetzt werden. In der Vergangenheit bemühte sich die Gemeinde um derartige Querungshilfen; diese Vorschläge wurden aber von der Verkehrspolizei abgelehnt. Deshalb erstaunt es, dass nun das TBA solche Querungshilfen fordert. Falls möglich und sinnvoll sind wir gerne bereit, eine derartige Querungshilfe gemeinsam mit der Gemeindepolizei zu realisieren.</p>	In einer 30er Zone sind Querungshilfen nicht zwingend erforderlich. Die Schwachstelle wird entfernt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np St. Moritz Eingabe ID555	P033 <p>Eine Querungshilfe bei der Einfahrt zum Coop ist momentan nicht möglich. In Richtung Bahnhof wie auch in Richtung Kreisel Testa bestehen Fussgängerstreifen, welche eine sichere Querung durch Radfahrende ermöglichen. Daher sehen wir momentan keine Verbesserungsmöglichkeit.</p>	Kenntnisnahme
B Gemeinde-Datenblatt > Np St. Moritz Eingabe ID553	L123 <p>In der Vergangenheit wurde das Projekt eines Radweges entlang der Via Grevas zwischen Coop und Punt da Piz bereits ausgearbeitet, jedoch vom Volk abgelehnt. Im Hinblick auf ein mögliches Kreiselprojekt Punt da Piz sind wir der Ansicht, dass zum heutigen Zeitpunkt seitens Gemeinde keine Anstrengungen für die Projektierung eines Radweges unternommen werden sollten. Vielmehr sind wir der Auffassung, dass nun der Kanton aktiv werden sollte, da es sich gemäss seiner Ausscheidung um einen Teil des Grundnetzes Alltag handelt.</p>	Kenntnisnahme
B Gemeinde-Datenblatt > Np St. Moritz Eingabe ID554	P031 <p>Im Hinblick auf ein mögliches Kreiselprojekt Punt da Piz und die bestehende Querungshilfe beim Bahnhof sehen wir momentan keinen Handlungsbedarf. Vielmehr muss aufgrund eines möglichen Kreiselprojektes darauf geachtet werden, dass sich der Kanton im Rahmen seiner Ausscheidung gebührend in die Projektierung (konzeptionell</p>	Kenntnisnahme



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np St. Moritz  
Eingabe ID549

und finanziell einbringen kann.

Auf St. Moritzer Gemeindegebiet wurde die Route Champfer-St. Moritz-Celerina über die Via Somplaz—Via Chavallera-Via Grevas-Charnadüra als Grundnetz des Alltagsverkehrs ausgeschieden.

ANTRAG: Unseres Erachtens ist dieses Netz nicht vollständig, denn es müsste auch der Streckenabschnitt ab Kreuzung Somplaz über die Via Somplaz bis nach St. Moritz Dorf-Via Traunter Piazas-Via Maistra über die alte Kantonsstrasse nach Celerina als Grundnetz des Alltagsverkehrs ausgeschieden werden, da dieser auch sehr intensiv durch Pendler im Alltagsverkehr genutzt wird.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np St. Moritz  
Eingabe ID787

ANTRAG: Die Verbindung Piz Nair-Lej Suvretta sowie eine Verbindung aus dem Raum Salastrains—Signal—Trutz nach St. Moritz sind als Projekte in das Freizeitnetz aufzunehmen.

Angesichts des hohen Potentials der Wunschlinie zwischen St. Moritz und Celerina wird die Verbindung über die alte Kantonsstrasse als Ergänzung der Grundnetzverbindung über Charnadüra ins Ergänzungsnetz aufgenommen.

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6). Als Teil eines signalisierten Routennetzes nach SN 640 829a können die beantragten Verbindungen nach Genehmigung und Signalisation in den Sachplan aufgenommen werden.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np St. Moritz  
Eingabe ID550

L126

Bei diesem Streckenabschnitt handelt es sich um die Einfahrt in den Coop. Diese Strecke kann zwar beidseitig befahren werden, ist aber mit enormen Risiken behaftet und ein Strassenübergang bei der Ausfahrt des kurzen Wegstückes in die Via San Gian ist nicht möglich respektive dürfte nur unter Missachtung der Strassenverkehrs vorschriften möglich sein. Entsprechend haben wir grosse Zweifel, ob dieser Strassenabschnitt als Grundnetz des Alltagsverkehrs ausgeschieden werden kann, respektive dazu überhaupt tauglich ist. Vielmehr sollte überlegt werden, ob nicht ab Einfahrt in die Via dal Bagn die Strecke auf der Via dal Bagn-Kreisel Testa und die Fortsetzung auf der Via Grevas dem Grundnetz

Eine Führung über den Kreisel Testa hätte für die Velofahrer einen entsprechenden Umweg zur Folge. Daher ist die Führung über die Via dal Bagn, wie im Sachplan skizziert, im Rahmen eines Projekts vertieft zu prüfen. Sollte die Prüfung negativ ausfallen, kann über den Kreisel Testa ausgewichen werden. Diese alternative Linienführung wird in der Beschreibung der beiden Schwachstellen als Hinweis ergänzt.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

des Alltagsverkehrs zugeordnet werden sollte.

**ANTRAG:** Der Wegabschnitt L126 (Einfahrt Coop) ist aus dem Sachplan zu streichen. Dafür ist die Strecke, wie oben als Variante dargestellt, in den Sachplan aufzunehmen. Mit dieser Massnahme würde sich auch die Schwachstelle P033 erübrigen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np St. Moritz  
Eingabe ID552

L122

Mit diesem Wegabschnitt wird der Fussweg rechts der Kantonsstrasse durch die Charnadüra (in Fahrtrichtung Celerina) bezeichnet. Im Hinblick auf die weiteren Bauprojekte des TBA (Sanierung Galerien, etc.) ist es fraglich, ob bereits jetzt eine Lösung gefunden werden kann. Des Weiteren muss auch ausgeführt werden, dass es in der Charnadüra immer wieder zu kleineren Steinschlagereignissen kommt. Ob dies eine Auswirkung auf die Ausscheidung als Grundnetz des Alltags haben könnte, kann von uns nicht abschliessend beurteilt werden.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np St. Moritz  
Eingabe ID558

Die vorhandenen Flow-Trails Corviglia, WM und Foppettas wurden unter anderem auch angelegt, um die Ströme auf der bestehenden Fahrstrasse Via Corviglia (Alp Giop-Corviglia) zu entflechten.

**ANTRAG:** Daher sind diese Wege ebenfalls als Teile des Ergänzungsnetzes in den Sachplan aufzunehmen.

Die Verbindung über die alte Kantonsstrasse wird als problemlos befahrbare Alternative ins Ergänzungsnetz aufgenommen

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Flowtrails im Sinne von Mountainbikepisten werden als lokale Sportanlagen betrachtet. Das Freizeitnetz Mountainbike beschränkt sich bewusst auf signalisierte Mountainbikerouten, welche in der Regel auch eine entsprechende räumliche Grösse aufweisen. Als Flowtrails ausgebaute Mountainbikerouten im Sinne von SN 640 829a werden hingegen im Sachplan aufgeführt.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np St. Moritz  
Eingabe ID560

**ANTRAG:** Der Wegabschnitt unterhalb der Alp Giop in Richtung Signal Bergstation ist im Sinne einer Nutzungsentflechtung aus dem Ergänzungsnetz Mountainbike zu streichen. Dafür ist die Fahrstrasse aufzunehmen.

Die Anpassung der Route 672 im gewünschten Sinne wird im Sachplan aufgenommen. Die Umsignalisation hat - sofern nicht bereits erfolgt - durch die Gemeinde in Abstimmung mit der Fachstelle Langsamverkehr



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np St. Moritz

Eingabe ID557

In den Sachplan Velo Graubünden sei nicht nur der Status quo aufzunehmen, sondern auch Projekte, welche kurz- und mittelfristig zur Erweiterung des Grund- und Ergänzungsnetzes oder als Netzzanschluss dienen. Die Aufnahme derartiger Projekte müsste verbindlich sein und könnte als Grundlage für eine Planung genutzt werden.

**ANTRAG:** Im konkreten Fall der Gemeinde St. Moritz sei dies die Verbindung Piz Nair-Lej Suvretta sowie eine Verbindung aus dem Raum Salastrains—Signal—Trutz nach St. Moritz.

zu erfolgen, welche ihrerseits die Korrektur auf schweizmobil.ch veranlassen wird.

Im Bereich Freizeitverkehr werden bewusst nur die genehmigten und realisierten Routen geführt. Die Planung des Freizeitangebotes bzw. weiterer lokaler Routen muss subsidiär im Rahmen der regionalen Richtpläne bzw. Nutzungsplanung erfolgen.

## Gemeinde Sufers

2

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID562

NEIN

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Sufers  
Eingabe ID563

Die Gemeinden im Rheinwald sind in der Realisierung eines Talveloweges. Dies ist zum Teil bereits mit Signalisierungen umgesetzt. Doch es braucht dafür noch erhebliche Mittel, es müssen Ergänzungsabschnitte erstellt werden. Im Richtplan wurde diese Streckenführung aufgenommen welche nun rechtsgültig ist.

Auf dem Velonetzplan ist der Talveloweg nicht dargestellt!

Lediglich für die nationale Veloroute Nr. 6 im Zusammenhang mit der Sanierung der Nationalstrasse und deren Entflechtung von Umleitungsverkehr A13 und Langsamverkehr wird die Streckenführung im Abschnitt Sufers durch das Dorf geführt. Dies soll auch nach dem voraussichtlichen Bauende 2023 so bleiben. Das heisst künftig soll die Radroute durch Sufers führen, damit eine mögliche Wertschöpfung generiert werden kann.

Im Sommerhalbjahr dient der durch die Dörfer Hinterrhein, Nufenen, Splügen und Sufers führende Teil des Talveloweges auch den Schülern oder Lehrpersonen, um an den Schulstandort Splügen zu gelangen. Im Sommer hat der Umwegverkehr in den letzten Jahren auf der Hauptstrasse H13 stark zugenommen, insbesondere im breit ausgebauten Abschnitt entlang dem Sufnersee wird teilweise schneller als auf der Nationalstrasse gefahren!

**ANTRAG:** Wir bitten Sie die Interessen Schulweg und Berufsverkehr, auch wenn deren Frequenzen gering sind, angemessen in das Velonetz aufzunehmen. Das Rheinwald ist ein flaches Gebirgstal, das sich für das Velo gut eignet! Bitte nehmen Sie mit den Gemeinden Kontakt auf.

Der Sachplan ist Grundlage für die Beitragssprechung des Kantons gemäss StrG. Er zeigt das beitragswürdige Wegnetz von kantonaler Bedeutung, inklusive allfälliger Neubauten. Für die Aufnahme einer Verbindung/Route in den Velonetzplan gelten die im Sachplan festgelegten Anforderungen: das Erreichen der definierten Schwellenwerte im Potentialmodell für den Alltagsverkehr und die Kategorisierung und Signalisation gemäss SN 640 829a für den Freizeitverkehr.

Die regionalen Richtpläne wurden bei der Erarbeitung des Velonetzplanes, bzw. der wegscharfen Umlegung der Wunschlinien als Grundlage bestmöglich berücksichtigt. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton. Die Aufnahme weiterer Verbindungen alleine auf Grund des Kriteriums "Teil eines genehmigten RRIP oder GEP" würde den Zielen des Sachplans widersprechen.

Für die Genehmigung des Sachplanes durch die Regierung wird der Velonetzplan mit den zu diesem Zeitpunkt aktuellen bzw. gültigen Daten bzw. Linienführungen der nationalen, regionalen und lokalen Routen aktualisiert. Im Speziellen werden die neu signalisierten Velo- und Mountainbikerouten ergänzt.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

11

## Gemeinde Surses

Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID569	In folgenden wesentlichen Punkten sieht die Gemeinde Surses Verbesserungspotenzial und würde deshalb eine grundlegende Überarbeitung des Sachplans Velo begrüßen.	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID566	Die Gemeinde vermisst eine gesetzliche Grundlage für die Erarbeitung des Sachplans, dies ist einzig in der Verordnung erwähnt, nicht jedoch im Strassengesetz.	Art. 7 Abs. 1 KRG verpflichtet die Planungsträger zur Beschaffung der für ihre Planung nötigen Grundlagen. Für Einzelheiten wird explizit auf die Verordnung verwiesen. Gemäss Art. 3 Abs. 1 KRVO gelten insbesondere Sachpläne als Planungsgrundlagen. Der Sachplan Velo als Grundlageninstrument der Raumplanung stützt sich m.a.W. auf eine ausreichende gesetzliche Grundlage. Die gesetzliche Grundlage innerhalb der Strassengesetzgebung findet sich in Art. 6 Abs. 2 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV.
		Im Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Strassengesetzes wurde verschiedentlich eine verstärkte Förderung des Langsamverkehrs gefordert. Die Regierung verwies in der Folge in ihrer Botschaft an den Grossen Rat auf die anstehende Revision des kantonalen Richtplans. Sie erklärte sich aber bereit, ein Netz von überwiegendem kantonalem Interesse für jene Radwegeanlagen zu definieren, welche aus kantonaler Sicht primär für den Alltagsverkehr von Bedeutung sind. Ergänzend wurde im Grossen Rat ausgeführt, dass hierfür eine Sachplanung vorgesehen ist. Dieser dient als Grundlage für den kantonalen Richtplan. Im Nachgang zur Teilrevision des Strassengesetzes wurde denn auch die Strassenverordnung von der Regierung angepasst und unter anderem mit Art. 5 Abs. 1 StrV ergänzt.
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID564	Die Gemeinde 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.	Kenntnisnahme
Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID571	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).  ANTRAG: Der Sachplan Velo soll die Finanzierung und den Ausbaustandard festlegen, jedoch gestützt auf den Regionalen Richtplan (ohne einen eigenen Plan zu erlassen).	Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die Velonetze von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Strassen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton.  Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelspurigkeiten entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.
		Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss StrG und StrV



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

(vgl. auch Art. 6 Abs. 2 StrG und 5 Abs. 1 StrV) können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID794

Bezüglich Ausbaustandard ist die vorgelegte Projektierungsrichtlinie zu starr. Es muss fallweise eine Interessenabwägung unter Berücksichtigung der betroffenen (Raum-)Ansprüche durchgeführt werden können, insbesondere was die 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.

ANTRAG: Bezüglich Ausbaustandard ist eine fallweise Interessenabwägung unverzichtbar. Auf das Festschreiben starker Standards bezüglich Wegausbau ist zu verzichten.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV werden die Beitragszahlungen des Kantons u.a. an die Voraussetzung geknüpft, dass die "kantonalen Vorgaben" eingehalten werden. Die bauliche Ausgestaltung muss den kantonalen Projektierungsrichtlinien entsprechen (vgl. Textteil, Kapitel 6). Ein Verzicht auf das Festschreiben solcher Standards würde dieser regierungsrätlichen Vorgabe widersprechen.

Die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr orientiert sich an den Minimalanforderungen der bereits geltenden Normen – wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des Velonetz es zwingend. In begründeten Einzelfällen ist ein Abweichen nicht ausgeschlossen (siehe Projektierungsrichtlinie, Einleitung).

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID795

ANTRAG: Ausserdem ist die Koordination zwischen Baubewilligungsverfahren und Beitragsverfahren sicherzustellen.

Die Baubewilligung und die Beitragssprechung erfolgen in der Regel getrennt, da die (kommunale) Baubewilligung nicht immer ein BAB-Verfahren unter Mitwirkung des Kantons erfordert. Die Beitragssprechung hingegen erfolgt immer über den Kanton (FLV, Departement oder Regierung). Zudem ist die zeitliche Abwicklung in den meisten Fällen nicht kongruent. Eine Koordination ist deshalb nicht sinnvoll (vgl. Kapitel 7).

Bei der in Art. 31 Abs. 1bis StrV erwähnten "kantonalen Genehmigung" handelt es sich nicht um eine Baubewilligung (diese bleibt den Gemeinden vorbehalten), sondern lediglich um eine Erklärung, dass das vorgelegte Projekt vom Kanton finanziell unterstützt wird (Bauvorhaben als beitragswürdig genehmigt). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (inklusive Ausführungen zu Inhalt und Bedeutung eines Vorentscheides der FLV; Kapitel 7.3 und 7.4).

## Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze

Eingabe ID572

Der Verursacher des Eingriffs wird ersatzpflichtig (Kap. 2.6.2)

ANTRAG: Eine Verbesserung des Velonetz es soll möglich sein, ohne dass die Gemeinde als Verursacherin des Eingriffs dafür ersatzpflichtig wird.

Bei Verbesserungen des Velonetz es wird die Gemeinde nicht ersatzpflichtig, im Gegenteil: Für infrastrukturelle Verbesserungen/Behebung von Schwachstellen/Ausbauten des Netzes können gemäss Kapitel 6 Beiträge beim Kanton beantragt werden (für reine Sanierungsprojekte werden gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV keine Beiträge geleistet).

Die Ersatzpflicht gemäss Art. 5a Abs. 4 StrV kommt nur zur Anwendung, wenn ein Eingriff eine Verschlechterung des Velonetz es verursacht. Kapitel 2.6.2 und 2.6.3 werden entsprechend präzisiert.

## Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze

Eingabe ID570

Der vorgelegte Velonetzplan (1:130'000) zeigt den Status Quo der Veloverbindungen auf. Der Plan stellt keine vorausschaubare Planung im Sinne einer Weiterentwicklung, sondern

Gemäss Art. 6 Abs. 2 StrG legt die Regierung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das Wegnetz des Langsamverkehrs fest. Dieses



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

eine Momentaufnahme dar (Ausgangslage mit Analyse Schwachstellen). Massnahmen sollen subventioniert werden können, wenn die Kriterien gemäss Kap. 6 (Finanzierung des Velonetz-Ausbaus) erfüllt sind.

In den Augen der Gemeinde Surses 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:** Die Gemeinde Surses beantragt, dass der Sachplan Velo nur hinsichtlich noch festzulegender Kriterien behördenspendlich wird. Insbesondere der Velonetzplan soll nicht behördenspendlich werden.

Begründung: vgl. Bemerkung

Wegnetz wird gestützt auf ein Netzkonzept des Departementes im Sachplan festgehalten (Art. 5 Abs. 2 StrV). Die Linienführungen im Velonetzplan und in den davon abgeleiteten (anderer Massstab) Gemeindedatenblättern sind behördenspendlich. Die aufgelisteten Schwachstellen haben lediglich informativen Charakter (vgl. Textteil 2.4).

Im Sachplan Velo wird das "kantonale" Alltagsnetz und das "kantonale" Freizeitnetz abgebildet. Es handelt sich um sämtliche Verbindungen/Routen von kantonalen oder überwiegend kantonalen Bedeutung. Nur diese sind gemäss Art. 58 StrG und Art. 31bis StrV beitragswürdig. Mit dem Sachplan - welcher laufend und relativ einfach nachgeführt wird - ist sichergestellt, dass die Regierung über ein aktuelles, transparentes und kantonsweites Instrument zur Beitragssprechung verfügt.

Die Linienführungen der rein kommunalen Velonetze werden daher vom Sachplan nicht erfasst. Die Gemeinden können solch kommunale und rein fraktionale Verbindungen/Routen frei festlegen und das kantonale Netz in den regionalen Richtplänen entsprechend verdichten. Gleiches gilt für überfraktionale Verbindungen und Routen: auch diese können die Gemeinden an sich frei festlegen - bei einem Abweichen vom Sachplan haben sie aber keinen Anspruch auf Kantonsbeiträge (siehe dazu Art. 31 Abs. 1bis StrV und Textteil, Kapitel 2.5 und 6).

Die Festlegung des Velonetzplanes steht im Spannungsfeld der Forderungen nach einem vom MIV getrennten Wegnetz mit entsprechenden Wegneubauten, der strikten Forderung der USOs, die Landschaft nicht mit neuen Wegen zu belasten, der begrenzten Finanzmittel von Gemeinden und Kanton sowie der topographischen Einschränkungen. Der vorliegende Velonetzplan stellt nicht den Status Quo dar, sondern versucht - abgestützt auf das bestehende Wegnetz und in Berücksichtigung der RRIP - ein sinnvolles Wegnetz von kantonaler Bedeutung aufzuzeigen, inklusive allfälliger Neubauten. Nur mit der wegscharfen, behördenspendlichen Wegfestlegung, welche aber auf Antrag im Rahmen der Instrumente der Raumplanung jederzeit angepasst werden kann, ist die allseits unbestrittene und zielführende Förderung des Velos als Teil der Mobilität in Alltag und Freizeit möglich.

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID573

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

Die Projektierungsrichtlinie macht z.Zt. keine Aussagen zu schnellen E-Bikes (mit gelben Nummern; "Motorfahrräder") auf Radwegen.

Fahrverbote und -gebote für E-Bikes werden in der Signalisationsverordnung des Bundes (Art. 33 Abs. 1 SSV; Art. 19 Abs. 1 lit. c SSV) geregelt. Kapitel 3.6.1 wird insofern ergänzt, als dass die Bedeutung der Verkehrssignale für E-Bikes erläutert wird. Radwege sollten in der Regel auch für die schnellen E-Bikes befahrbar sein. Die



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Surses

Eingabe ID575

Bezüglich der Schwachstelle Nr. L195 Surses zwischen Riom und Savognin möchten wir darauf hinweisen, dass die Strasse in der Sommersaison bereits jetzt für den Veloverkehr geöffnet ist. Für den übrigen Verkehr (ausgenommen forst- und landwirtschaftlicher Verkehr) besteht ein Fahrverbot.

ANTRAG: Somit ist aus Sicht der Gemeinde bezüglich dieser Strecke keine Schwachstelle vorhanden.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Surses

Eingabe ID574

ANTRAG: Die Strecke Savognin — Tinizong soll im Alltag Grundnetz und nicht im Alltag Ergänzungsnetz (gleich wie die Strecke Cunter — Savognin) aufgenommen werden.

Signalisation von Radwegen mit "Mofa-Verboten" soll demnach nur in Einzelfällen vorgenommen werden. Kapitel 3.6.1 der Projektierungsrichtlinie wird auch diesbezüglich ergänzt.

Der Schwachstellenbeschrieb wird dahingehend angepasst, dass die Winternutzung nicht möglich ist.

## Gemeinde Tamins

6

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID530

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID531

Die Gemeinde Tamins begrüßt die Bestrebungen, die Veloinfrastruktur im Kanton zu verbessern. Auch nehmen wir freudig zur Kenntnis, dass die Kantonsbeiträge erhöht werden. Wir erkennen eine sorgfältige Ausarbeitung des vorliegenden Sachplanes Velo.

Kenntnisnahme

A Allgemeine Hinweise  
und Anträge

Eingabe ID534

Das FLV ist u.a. spezialisiert auf Radweganlagen, zu welchem aus unserer Sicht im weiterem Sinne auch Velounterstände und Ladestationen für E-Bikes gehören.

Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).

ANTRAG: Wir würden es begrüßen, wenn Empfehlungen bzw. Planungshilfen (nicht Richtlinien) für den Bau von Velounterständen bei öffentlichen Bauten und Anlagen wie z.B. bei Bushaltestellen und Empfehlungen für den Bau von Landestationen für E-Bikes zur Verfügung gestellt werden.

Die Veloparkierung ist keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung fällt - in Analogie zu Parkplatzanlagen im Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Entsprechend werden Veloabstellplätze, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.

Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5). Im "Handbuch Langsamverkehr" wird auf die Empfehlungen des ASTRA



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Tamins

Eingabe ID533

Aus unserer Sicht sollte ein Alltag Ergänzungsnetz welches zwei Alltag Grundnetze miteinander verbindet, als Grundnetz ausgeschieden werden.

ANTRAG: Wir beantragen den Abschnitt L170 im Datenblatt der Gemeinde Tamins dem Alltag Grundnetz zu überführen.

und der Velokonferenz Schweiz hingewiesen. Dieses Handbuch kann für den Bau von Velounterständen verwendet werden. Eine separate Richtlinie für den Kanton Graubünden ist aus diesem Grund nicht notwendig.

Für die Hierarchiestufe einer Verbindung ist es nicht entscheidend, ob zwei Grundnetze miteinander verbunden werden. Vielmehr werden dabei das Potenzialmodell sowie übergeordnete Netzüberlegungen berücksichtigt. Die angesprochene Querverbindung (L170) ist dagegen von untergeordneter Bedeutung. Nach Vorliegen des Gesamtverkehrskonzeptes Imboden mit allfälligen Auswirkungen auf die Neugestaltung der Rheinquerungen ist die Einstufung hingegen neu zu beurteilen

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Tamins

Eingabe ID535

Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Schwachstelle Anschluss A13 Vial, Rheinbrücke wie der Grossrat Koch in der Aprilsession festgehalten hat, bestätigt wird. Wir stellen fest, dass der Abschnitt Vial zum Bahnhof Reichenau, welcher zum Grundnetz gehört und sich auf dem Territorialgebiet der Gemeinde Domat/Ems befindet, ebenfalls als Schwachstelle erkannt wird.

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Tamins

Eingabe ID536

Datenblatt: P069 Tamins, Kantonsstr./Trinserstr.  
Gefährlicher Linksabbieger auf verkehrsorientierter Kantonsstrasse mit DTV 10500. Keine Schutzinsel oder sonstige Velomassnahmen.

ANTRAG: Im Zusammenhang mit der Korrektion der H19 bitten wir Sie höflich, mögliche Massnahmen zur Behebung der Schwachstelle zu prüfen.

Im Rahmen der zurzeit laufenden Bauarbeiten für die Korrektion der Oberalpstrasse zwischen Tamins und Val Maliens wird die Schwachstelle mit einem Linksabbieger behoben. P069 kann damit bereits gestrichen werden.

## Gemeinde Thusis

17

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID133

NEIN

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID134

Der sehr detailliert formulierte Sachplan zielt grundsätzlich in die richtige Richtung. Die darin enthaltenen Standards für Veloinfrastruktur sind jedoch zu hoch und zu stark auf städtische Verhältnisse ausgerichtet. So zum Beispiel ist die Forderung, Wege des Grundnetzes Freizeit Velo sind zu asphaltieren, nicht verhältnismässig.

Bei Anhang A zum Sachplan Velo handelt es sich um eine "Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr" (vgl. Textteil, Kapitel 4 sowie Titel des Anhangs A). Die Einhaltung dieser Richtlinie ist eine Voraussetzung für Kantonsbeiträge an Radwegeanlagen des Alltagsverkehrs. Routen des Freizeitverkehrs fallen nicht unter diese Richtlinie und sind demnach nicht zu asphaltieren.

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID135

Die viel höhere Gewichtung des Alltagsverkehrs gegenüber dem Freizeitverkehr ist überzogen und benachteiligt die ländlichen Regionen. Das gleiche gilt für die einzelnen Parameter wie Frequenz und Verkehrsentlastung.

Im Sachplan werden der Alltags- und der Freizeitverkehr gleichermaßen behandelt und abgebildet. Für die Netzkonzeption des Alltagsnetzes wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt, um den Alltagsverkehr auch in regionalen Zentren und kleineren Ortschaften zu stärken (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Aufbau Vorgehen richtig angepackt?

Eingabe ID136

Der Sachplan setzt zu hohe Ziele. Ziele müssen greifbar und kurz bis mittelfristig umsetzbar sein. Der Sachplan Velo soll nicht zu einem Autobahnnetz für Velos verkommen.

ANTRAG: Der Sachplan ist zu vereinfachen und auf die wesentlichen Punkte zu reduzieren. Die Verhältnismässigkeit der Massnahmen muss gewährleistet sein.

potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung.

Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr, ergibt sich aus Art. 31 Abs. 1 StrV. Diese Verordnungsbestimmung (welche ihre gesetzliche Grundlage in Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG hat) beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Mit höheren Subventionssätzen für das Alltagsnetz können Anreize zur Umsetzung der Erschliessungsbedürfnisse der Einheimischen geschaffen werden.

Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbau

Eingabe ID137

Die Gemeinden müssen einen zu hohen Anteil finanzieren.

ANTRAG: Insbesondere Routen von regionaler und überregionaler Bedeutung sind zu einen höheren Anteil durch den Kanton zu finanzieren.

Der Sachplan ist ein langfristiges Instrument. Erste Verbesserungen für den Veloverkehr (Infrastrukturausbau) können jedoch bereits kurzfristig erreicht werden. Die Fertigstellung des gesamten Netzes ist jedoch erst langfristig zu erwarten.

Der Sachplan sieht keine Veloschnellrouten vor. Die Inhalte sind bereits aufs Wesentliche reduziert.

Die Schwachstellen in den Gemeindedatenblättern haben nur informativen Charakter. Die Verhältnismässigkeit vom Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen muss im Einzelfall geprüft werden.

Der Beitragsrahmen fürs Ergänzungsnetz (5 bis maximal 50 Prozent) wird in Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG festgelegt. In der Verordnung (Art. 31 StrV) wird innerhalb dieses Beitragsrahmens eine Abstufung für den Alltags- und den Freizeitverkehr vorgenommen. Eine Erhöhung dieses Beitragsrahmens bedingt daher eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat (bzw. der StrV durch die Regierung).

Für das Grundnetz - welchem überwiegendes Kantonsinteresse zukommt - können diese Beiträge angemessen erhöht werden (Art. 58 Abs. 3 StrG). Im Sachplan wird der Spielraum dieser Erhöhung transparent dargelegt. Mit bis maximal 80% für das Grundnetz Alltagsverkehr geht diese kantonale Unterstützung sehr weit.

Dass der Tourismusverkehr weniger grosszügig mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Das vorhandene Freizeitnetz ist grundsätzlich ausreichend gross und von guter Qualität. Mit höheren Subventionssätzen für das Alltagsnetz sollen Anreize zur Umsetzung der Erschliessungsbedürfnisse der Einheimischen geschaffen werden.

A Allgemeine Hinweise

Die Verhältnismässigkeit von Massnahmen muss unbedingt gewährleistet sein.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV werden die Beitragszahlungen des



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
und Anträge Eingabe ID138	ANTRAG: Die planerischen Vorgaben sind massvoll anzuwenden und als Empfehlung zu verstehen.	Kantons u.a. an die Voraussetzung geknüpft, dass die "kantonalen Vorgaben" eingehalten werden. Die bauliche Ausgestaltung muss den kantonalen Projektierungsrichtlinien entsprechen (vgl. Textteil, Kapitel 6). Ein Verzicht auf das Festschreiben solcher Standards würde dieser regierungsrätlichen Vorgabe widersprechen.  Die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr orientiert sich an den Minimalanforderungen der bereits geltenden Normen – wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des Velonetzes zwingend. In begründeten Einzelfällen ist ein Abweichen nicht ausgeschlossen (siehe Projektierungsrichtlinie, Einleitung).
B Gemeinde-Datenblatt > Np Thusis Eingabe ID141	L014 Thusis, Äussere Bahnhofstrasse - Die Situation gleicht einer Begegnungszone, in welcher sich die Verkehrsteilnehmer angepasst bewegen.  ANTRAG: L014 ist aus dem Schwachstellenregister zu löschen.	Der Argumentation der Gemeinde kann gefolgt werden, die Schwachstelle wird gestrichen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Thusis Eingabe ID142	L015 Thusis, Palaweg - Es besteht eine gute Alternativroute	Kenntnisnahme
B Gemeinde-Datenblatt > Np Thusis Eingabe ID143	L172 Thusis, Silserweg - Der Silserweg ist hauptsächlich eine Fussgängerverbindung, hat für Velos eine untergeordnete Bedeutung - Eine Asphaltierung ist nicht verhältnismässig und wäre auf Zonenkonformität zu prüfen  ANTRAG: L172 ist aus dem Schwachstellenregister zu löschen	Die Schwachstellen ergeben sich aus dem Vergleich der Ist-Situation mit den Anforderungen an eine Veloverbindung gemäss den entsprechenden Normen. Sie werden im Velonetzplan festgehalten, auch wenn im konkreten Sanierungsfall infolge einer Güterabwägung oder Kosten-Nutzen-Betrachtung auf die Eliminierung der Schwachstelle verzichtet wird.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Thusis Eingabe ID144	L173 Thusis, Hinterrheinbrücke - Die Hängebrücke ist ein Bauwerk von historischer Bedeutung und sollte nicht verändert werden.  ANTRAG: L173 ist aus dem Schwachstellenregister zu löschen	Die Schwachstellen ergeben sich aus dem Vergleich der Ist-Situation mit den Anforderungen an eine Veloverbindung gemäss den entsprechenden Normen. Sie werden im Velonetzplan festgehalten, auch wenn im konkreten Sanierungsfall infolge einer Güterabwägung oder Kosten-Nutzen-Betrachtung auf die Eliminierung der Schwachstelle verzichtet wird.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Thusis Eingabe ID146	L127 Thusis, Compognastrasse - Die Schwachstelle befindet sich nicht an der Compognastrasse (Zubringer Thusis Süd) - Zuständigkeit beim Kanton/Bund	Die Beschreibung der Lage der Schwachstelle (Zubringer Thusis Süd statt Compognastrasse) wird angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Thusis Eingabe ID139	Grundsätzlich halten wir fest, dass die identifizierten Schwachstellen auf dem Gemeindegebiet Thusis auf Streckenabschnitten sind, die entweder von untergeordneter Bedeutung sind oder ausserhalb der Zuständigkeit der Gemeinde Thusis liegen.	Kenntnisnahme
B Gemeinde-Datenblatt > Np Thusis Eingabe ID140	L013 Thusis, Marktwiese - hat eine untergeordnete Bedeutung, insbesondere im Aufwärtsverkehr	Die DTV-Angaben stammen aus dem kantonalen Verkehrsmodell und sind mit gewissen Unsicherheiten behaftet. Ein entsprechender Vermerk



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
	- die genannte DTV ist falsch (viel zu hoch)	wird im Schwachstellenbeschrieb ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Thusis Eingabe ID149	P035 Thusis, Compognastrasse - Die Schwachstelle liegt nicht an der Compognastrasse (Zubringer Thusis Süd) - Zuständigkeit beim Kanton	Die Schwachstelle P035 ist im Plan an der falschen Kreuzung eingezeichnet. Sie liegt richtigerweise auf der Kreuzung Compognastrasse/Zubringer Thusis Süd (auf der östlichen Seite der Geleise). Der Plan wird entsprechend angepasst. Die Zuständigkeit wird auf "Kanton" geändert.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Thusis Eingabe ID147	P007 Thusis, Bahnhof-Unterführung - Die Unterführung ist für den Fussgänger- und Veloverkehr konzipiert. - Eine Anpassung an die empfohlenen Masse ist nicht verhältnismässig.  ANTRAG: P007 ist aus dem Schwachstellenregister zu löschen	Die Schwachstellen ergeben sich aus dem Vergleich der Ist-Situation mit den Anforderungen an eine Veloverbindung gemäss den entsprechenden Normen. Sie werden im Velonetzplan festgehalten, auch wenn im konkreten Sanierungsfall infolge einer Güterabwägung oder Kosten-Nutzen-Betrachtung auf die Eliminierung der Schwachstelle verzichtet wird.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Thusis Eingabe ID145	L016 Thusis, Äusserer Heinzenberg - Zuständigkeit beim Kanton - Es besteht eine gute Alternativroute	Die Schwachstellen ergeben sich aus dem Vergleich der Ist-Situation mit den Anforderungen an eine Veloverbindung gemäss den entsprechenden Normen. Sie werden im Velonetzplan festgehalten, auch wenn im konkreten Sanierungsfall infolge einer Güterabwägung oder Kosten-Nutzen-Betrachtung auf die Eliminierung der Schwachstelle verzichtet wird.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Thusis Eingabe ID148	P008 Thusis, Caznerbach - Brücke - Die Befahrbarkeit ist unter Berücksichtigung der niedrigen Frequenz zumutbar - Es besteht eine gute Alternativroute  ANTRAG: P008 ist aus dem Schwachstellenregister zu streichen	Die Schwachstellen ergeben sich aus dem Vergleich der Ist-Situation mit den Anforderungen an eine Veloverbindung gemäss den entsprechenden Normen. Sie werden im Velonetzplan festgehalten, auch wenn im konkreten Sanierungsfall infolge einer Güterabwägung oder Kosten-Nutzen-Betrachtung auf die Eliminierung der Schwachstelle verzichtet wird.  Auch wenn die punktuelle Einengung bei vergleichsweise niedrigen Frequenzen noch akzeptabel ist, wird die Schwachstelle zur Information für allfällige Erneuerungsprojekte mit Kantonsbeiträgen beibehalten.

## Gemeinde Trimmis

15

Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID576	Die Gemeinde Trimmis 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.	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID577	Jedoch vermisst die Gemeinde eine gesetzliche Grundlage für die Erarbeitung des Sachplans; diese ist einzig in der Verordnung erwähnt, nicht jedoch im Strassengesetz.	Art. 7 Abs. 1 KRG verpflichtet die Planungsträger zur Beschaffung der für ihre Planung nötigen Grundlagen. Für Einzelheiten wird explizit auf die Verordnung verwiesen. Gemäss Art. 3 Abs. 1 KRVO gelten insbesondere Sachpläne als Planungsgrundlagen. Der Sachplan Velo als Grundlageninstrument der Raumplanung stützt sich m.a.W. auf eine ausreichende gesetzliche Grundlage. Die gesetzliche Grundlage innerhalb der Strassengesetzgebung findet sich in Art. 6 Abs. 2 StrG



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID578

In folgenden wesentlichen Punkten sieht die Gemeinde in raumplanerischer Hinsicht Verbesserungspotenzial und würde deshalb eine grundlegende Überarbeitung des Sachplans Velo unter Berücksichtigung konzeptioneller Fragen begrüssen.

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID796

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.

**ANTRAG:** Bezüglich Ausbaustandard ist eine fallweise Interessenabwägung unverzichtbar. Auf das Festschreiben starrer Standards bezüglich Wegausbau ist zu verzichten.

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID797

**ANTRAG:** Ausserdem ist die Koordination zwischen Baubewilligungsverfahren und Beitragsverfahren sicherzustellen.

i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV.

Im Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Strassengesetzes wurde verschiedentlich eine verstärkte Förderung des Langsamverkehrs gefordert. Die Regierung verwies in der Folge in ihrer Botschaft an den Grossen Rat auf die anstehende Revision des kantonalen Richtplans. Sie erklärte sich aber bereit, ein Netz von überwiegendem kantonalem Interesse für jene Radwegeanlagen zu definieren, welche aus kantonaler Sicht primär für den Alltagsverkehr von Bedeutung sind. Ergänzend wurde im Grossen Rat ausgeführt, dass hierfür eine Sachplanung vorgesehen ist. Dieser dient als Grundlage für den kantonalen Richtplan. Im Nachgang zur Teilrevision des Strassengesetzes wurde denn auch die Strassenverordnung von der Regierung angepasst und unter anderem mit Art. 5 Abs. 1 StrV ergänzt.

## Kenntnisnahme

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV werden die Beitragszahlungen des Kantons u.a. an die Voraussetzung geknüpft, dass die "kantonalen Vorgaben" eingehalten werden. Die bauliche Ausgestaltung muss den kantonalen Projektierungsrichtlinien entsprechen (vgl. Textteil, Kapitel 6). Ein Verzicht auf das Festschreiben solcher Standards würde dieser regierungsrätlichen Vorgabe widersprechen.

Die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr orientiert sich an den Minimalanforderungen der bereits geltenden Normen – wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des Velonetzes zwingend. In begründeten Einzelfällen ist ein Abweichen nicht ausgeschlossen (siehe Projektierungsrichtlinie, Einleitung).

Die Baubewilligung und die Beitragssprechung erfolgen in der Regel getrennt, da die (kommunale) Baubewilligung nicht immer ein BAB-Verfahren unter Mitwirkung des Kantons erfordert. Die Beitragssprechung hingegen erfolgt immer über den Kanton (FLV, Departement oder Regierung). Zudem ist die zeitliche Abwicklung in den meisten Fällen nicht kongruent. Eine Koordination ist deshalb nicht sinnvoll (vgl. Kapitel 7).

Bei der in Art. 31 Abs. 1bis StrV erwähnten "kantonalen Genehmigung" handelt es sich nicht um eine Baubewilligung (diese bleibt den Gemeinden vorbehalten), sondern lediglich um eine Erklärung, dass das vorgelegte Projekt vom Kanton finanziell unterstützt wird (Bauvorhaben als beitragswürdig genehmigt). Der Textteil wird entsprechend ergänzt



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID580

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

(inklusive Ausführungen zu Inhalt und Bedeutung eines Vorentscheides der FLV; Kapitel 7.3 und 7.4).

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die Velonetze von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Strassen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mittfinanzierung durch den Kanton.

Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelprüfbarkeiten entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.

Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss StrG und StrV (vgl. auch Art. 6 Abs. 2 StrG und 5 Abs. 1 StrV) können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.

Mit der Koordination bzw. der Festlegung im RRIP oder kommunalen GEP ist die Beitragswürdigkeit noch nicht festgelegt. Gleiches gilt für die Qualitätsanforderungen. Beides kann nur im Sachplan Velo erfolgen.

Die periodische Überprüfung des Sachplans erfolgt in Koordination mit den RRIP. Eine Netzanpassung ist jedoch nicht nur Folge einer Änderung der Regionalen Richtpläne. Eine Anpassung wird auch erforderlich nach grösseren Eingriffen in das kantonale Velonetz (z.B. bei Aufnahme, Aufhebung oder Verlegung von Wegabschnitten). Auch Fortschreibungen (nach kleineren Eingriffen ins Wegnetz) oder Aktualisierungen des Sachplans sind denkbar - beides fällt in den Kompetenzbereich der FLV (siehe dazu Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil Kapitel 2.5.6).

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID581

Diese im Sachplan aufgezeigte Doppelprüfbarkeit 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).

**ANTRAG:** Der Sachplan Velo soll die Finanzierung und den Ausbaustandard festlegen, jedoch gestützt auf den Regionalen Richtplan (ohne einen eigenen Plan zu erlassen).

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die Velonetze von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Strassen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mittfinanzierung durch den Kanton.

Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelprüfbarkeiten entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.

Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss StrG und StrV



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Kap. 2 Sachplan Velo –  
Grundsätze

Eingabe ID579

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 Lösung. Massnahmen sollen subventioniert werden können, wenn die Kriterien gemäss Kap. 6 (Finanzierung des Velonetz-Ausbaus) erfüllt sind. In den Augen der Gemeinde Trimmis 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:** Die Gemeinde Trimmis beantragt, dass der Sachplan Velo nur hinsichtlich noch festzulegender Kriterien behördenspendlich wird. Insbesondere der Velonetzplan soll nicht behördenspendlich werden.

(vgl. auch Art. 6 Abs. 2 StrG und 5 Abs. 1 StrV) können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.

Gemäss Art. 6 Abs. 2 StrG legt die Regierung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das Wegnetz des Langsamverkehrs fest. Dieses Wegnetz wird gestützt auf ein Netzkonzept des Departementes im Sachplan festgehalten (Art. 5 Abs. 2 StrV). Die Linienführungen im Velonetzplan und in den davon abgeleiteten (anderer Massstab) Gemeindedatenblättern sind behördenspendlich. Die aufgelisteten Schwachstellen haben lediglich informativen Charakter (vgl. Textteil 2.4).

Im Sachplan Velo wird das "kantonale" Alltagsnetz und das "kantonale" Freizeitnetz abgebildet. Es handelt sich um sämtliche Verbindungen/Routen von kantonaler oder überwiegend kantonaler Bedeutung. Nur diese sind gemäss Art. 58 StrG und Art. 31bis StrV beitragswürdig. Mit dem Sachplan - welcher laufend und relativ einfach nachgeführt wird - ist sichergestellt, dass die Regierung über ein aktuelles, transparentes und kantonsweites Instrument zur Beitragssprechung verfügt.

Die Linienführungen der rein kommunalen Velonetze werden daher vom Sachplan nicht erfasst. Die Gemeinden können solch kommunale und rein fraktionale Verbindungen/Routen frei festlegen und das kantonale Netz in den regionalen Richtplänen entsprechend verdichten. Gleichermaßen gilt für überfraktionale Verbindungen und Routen: auch diese können die Gemeinden an sich frei festlegen - bei einem Abweichen vom Sachplan haben sie aber keinen Anspruch auf Kantonsbeiträge (siehe dazu Art. 31 Abs. 1bis StrV und Textteil, Kapitel 2.5 und 6).

Die Festlegung des Velonetzplanes steht im Spannungsfeld der Forderungen nach einem vom MIV getrennten Wegnetz mit entsprechenden Wegneubauten, der strikten Forderung der USOs nach einem haushälterischen Umgang mit dem Boden, der begrenzten Finanzmittel von Gemeinden und Kanton sowie der topographischen Einschränkungen. Der vorliegende Velonetzplan stellt nicht den Status Quo dar, sondern versucht - abgestützt auf das bestehende Wegnetz und in Berücksichtigung der RRIP - ein sinnvolles Wegnetz von kantonaler Bedeutung aufzuzeigen, inklusive allfälliger Neubauten. Nur mit der wegscharfen, behördenspendlichen Wegfestlegung, welche aber auf Antrag im Rahmen der Instrumente der Raumplanung jederzeit angepasst werden kann, ist die allseits unbestrittene und zielführende Förderung des Velos als Teil der Mobilität in Alltag und Freizeit möglich.

Kap. 2 Sachplan Velo –  
Grundsätze

Eingabe ID583

Der Verursacher des Eingriffs wird ersatzpflichtig (Kap. 2.6.2):

**ANTRAG:** Eine Verbesserung des Velonetzes soll möglich sein, ohne dass die Gemeinde

Bei Verbesserungen des Velonetzes wird die Gemeinde nicht ersatzpflichtig, im Gegenteil: Für infrastrukturelle Verbesserungen/Behebung von Schwachstellen/Ausbauten des Netzes



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
	als Verursacherin des Eingriffs dafür ersatzpflichtig wird.	können gemäss Kapitel 6 Beiträge beim Kanton beantragt werden (für reine Sanierungsprojekte werden gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV keine Beiträge geleistet).  Die Ersatzpflicht gemäss Art. 5a Abs. 4 StrV kommt nur zur Anwendung, wenn ein Eingriff eine Verschlechterung des Velonetzes verursacht. Kapitel 2.6.2 und 2.6.3 werden entsprechend präzisiert.
Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze Eingabe ID582	Die Bezeichnung „wegscharf“ wirft Fragen auf bezüglich der Verbindlichkeit. Ist dies gleich parzellenscharf?	Wegscharf bedeutet im Rahmen des Sachplanes, dass das Wegnetz wo immer möglich auf bestehende Strassen und Wege gelegt wurde. Ist zum heutigen Zeitpunkt keine Infrastruktur vorhanden (grüne Wiese), so ist die detaillierte Linienführung noch zu definieren. Ist die Strasse bzw. der Weg als eigene Parzelle ausgeschieden, kann im Einzelfall auch von parzellenscharf gesprochen werden.
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID584	Grafik auf Seite 14 (Kap. 3 Kantonales Netz): Die Begriffe „Grundnetz: von überwiegend kantonaler Bedeutung“ und „Ergänzungsnetz: von kantonaler Bedeutung“ sind in ihrer Hierarchie wohl vertauscht worden.	Art. 58 Abs. 3 StrG meint: Netz von kantonaler Bedeutung, bei welchem das Interesse des Kantons überwiegt. Die Definition Grundnetz (als grundlegendes Netz) / Ergänzungsnetz (als ergänzendes Netz) wird unter Kapitel 1.4. präzisiert.
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss-/Radwege Eingabe ID585	ANTRAG: Die Zulässigkeit von E-Bikes (mit gelben Nummern) auf Velowegen soll nicht generell ausgeschlossen werden.	Die Projektierungsrichtlinie macht z.Zt. keine Aussagen zu schnellen E-Bikes (mit gelben Nummern; "Motorfahrräder") auf Radwegen.  Fahrverbote und -gebote für E-Bikes werden in der Signalisationsverordnung des Bundes (Art. 33 Abs. 1 SSV; Art. 19 Abs. 1 lit. c SSV) geregelt. Kapitel 3.6.1 wird insofern ergänzt, als dass die Bedeutung der Verkehrssignale für E-Bikes erläutert wird. Radwege sollten in der Regel auch für die schnellen E-Bikes befahrbar sein. Die Signalisation von Radwegen mit "Mofa-Verboten" soll demnach nur in Einzelfällen vorgenommen werden. Kapitel 3.6.1 der Projektierungsrichtlinie wird auch diesbezüglich ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID587	Verbindung Alltagsverkehr Trimmis — Chur (L060 — L063) Gemäss Auflageprojekt und der zur öffentlichen Auflage ausgearbeiteten Teilaufgabe im Bereich L062 ab Maschänserrüfe bis L063 bzw. dem Ende der Waldgrenze anfangs Stadtgebiet, dürfte diese Lücke geschlossen bzw. demnächst realisiert werden.	Die Schwachstellen L060 bis L065 werden im Rahmen des geplanten Radweges Chur - Trimmis weitgehend behoben. Der Regierungsbeschluss erfolgte am 6. November 2018, der Bau ist im Gange: beim IVS-Objekt Mittelweg nur Chaussierung, sonst durchgehende Asphaltierung, im Waldbereich abgedeckt durch eine doppelte OB. Der Radweg sollte im Herbst 2019 eröffnet werden können. Die Schwachstellen werden entsprechend gestrichen und die Linienführung gemäss genehmigtem Auflageprojekt angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID588	Verbindung Alltagsverkehr Trimmis — Zizers (L005 — L002) Der geforderten Alltagsverbindung zwischen Zizers und Trimmis kann mit der neuen Autobahnüberführung Zizers — Untervaz, welche über einen separaten Radstreifen verfügt, und zur nationalen Radwegverbindung am Rhein führt, gerecht werden. Via Rheinstrasse — Bahnhofsträssli ist die Anbindung ins Dorfgebiet gesichert.	Die Linienführung im Sachplan entspricht dem Objekt Nr. 01.06.202.10. im RRIP Nordbünden & Herrschaft vom September 2010. Auf Grund neuer Randbedingungen und Überlegungen ist eine Änderung im Rahmen der Regionalplanung zu begrüssen. Bis zum Vorliegen neuer, abgestimmter Linienführungen wird die Lösung gemäss RRIP



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Trimmis

Eingabe ID588

**ANTRAG:** Mit der neuen Autobahnüberführung ist die sichere Alltagsverbindung zwischen Trimmis — Zizers in den nächsten 3 Jahren realisiert, auf einen weiteren Ausbau oberhalb der Deutschen Strasse zulasten von Kulturland ist zu verzichten.

Verbindung Landquart — Chur, entlang dem Rhein (L048)  
Aufgrund der Umweltschutzgesetzgebung darf dieser Teilbereich nicht mit einem Asphaltbelag versehen werden, was aufgrund der übrigen mit Belag ausgeführten Wegführung als widersinnig bezeichnet werden darf. Die Gemeinde ist, sofern es rechtlich möglich ist, gerne bereit, diesen Bereich mit einem Asphaltbelag zu versehen.

**ANTRAG:** Im Rahmen einer Ausnahmehbewilligung soll für diesen untergeordneten Wegabschnitt entlang dem Rhein die Bewilligung für einen Asphaltbelag seitens des Kantons erwirkt werden.

beibehalten. Die Schwachstellenbeschriebe L002, L003, L004 und L005 werden dahingehend angepasst, dass die Linienführung kritisch ist und im Rahmen der regionalen Verkehrsplanung überprüft werden musst.

Der Schwachstellenbeschrieb L048 wird unter Hinweis zur Lösung wie folgt angepasst: Asphaltierung kritisch wegen Auenschutz.  
Belagsverbesserung soll trotzdem angestrebt werden, allenfalls mit doppelter Oberflächenbehandlung auf Asphalttragschicht.  
Gegebenenfalls Verlegung des Weges aus Auenschutzzone prüfen.

## Gemeinde Trin

2

Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID537

Wir begrüssen grundsätzlich das Vorhaben des Kantons mit einer Aufwertung die Infrastruktur für Fahrräder im Kanton zu verbessern und die Gemeinden dabei finanziell zu unterstützen. Auch wenn, so wie es scheint, eine gesetzliche Grundlage dafür fehlt.

Art. 7 Abs. 1 KRG verpflichtet die Planungsträger zur Beschaffung der für ihre Planung nötigen Grundlagen. Für Einzelheiten wird explizit auf die Verordnung verwiesen. Gemäss Art. 3 Abs. 1 KRVO gelten insbesondere Sachpläne als Planungsgrundlagen. Der Sachplan Velo als Grundlageninstrument der Raumplanung stützt sich m.a.W. auf eine ausreichende gesetzliche Grundlage. Die gesetzliche Grundlage innerhalb der Strassengesetzgebung findet sich in Art. 6 Abs. 2 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV.

Im Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Strassengesetzes wurde verschiedentlich eine verstärkte Förderung des Langsamverkehrs gefordert. Die Regierung verwies in der Folge in ihrer Botschaft an den Grossen Rat auf die anstehende Revision des kantonalen Richtplans. Sie erklärte sich aber bereit, ein Netz von überwiegendem kantonalem Interesse für jene Radwegeanlagen zu definieren, welche aus kantonaler Sicht primär für den Alltagsverkehr von Bedeutung sind. Ergänzend wurde im Grossen Rat ausgeführt, dass hierfür eine Sachplanung vorgesehen ist. Dieser dient als Grundlage für den kantonalen Richtplan. Im Nachgang zur Teilrevision des Strassengesetzes wurde denn auch die Strassenverordnung von der Regierung angepasst und unter anderem mit Art. 5 Abs. 1 StrV ergänzt.

Die gesetzliche Grundlage für die Ausrichtung von Kantonsbeiträgen ist Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG i.V.m. Art. 31 As.1bis StrV. Demnach kann der Kanton für den Bau von Anlagen des Langsamverkehrs sowie für die Erstellung und Erhaltung der Signalisation Beiträge zwischen 5 und 50 Prozent an die anrechenbaren Kosten leisten.

Allgemeine Hinweise und In raumplanerischer Hinsicht verweisen wir auf die Stellungnahme der Bündner

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

## Anträge

Eingabe ID538

Vereinigung für Raumentwicklung (BVR), welche uns ebenfalls vorliegt und wir unterstützen können.

ANTRAG: Insbesondere sollen die Netzanpassungen aufgrund des Regionalen Richtplans koordiniert, und auf eine Überführung in den Sachplan Velo verzichtet werden. Dies ist auch unser Anliegen. Auf eine detaillierte Begründung verzichten wir, bzw. verweisen auf Antrag 2 der Stellungnahme des BVR.

Velonetze von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Strassen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton. Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelspurigkeiten entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.

Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss StrG und StrV (vgl. auch Art. 6 Abs. 2 StrG und 5 Abs. 1 StrV) können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.

## Gemeinde Trun

3

## Grundsätzliches Einverständnis

Eingabe ID589

JA

## Kenntnisnahme

## Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbau

Eingabe ID591

Zum Pt. 6.2 „Verfahren“ haben wir noch einen Wunsch. In unserer Gemeinde wird die Infrastruktur oft durch Unwetterereignissen in Mitleidenschaft gezogen. Die Instandstellung sollte dann rasch und unkompliziert erfolgen. Die einzureichenden Unterlagen für Beitragssicherungen wie im Pt.6.2.1 kann fast nur ein Ingenieurbüro liefern. Wir finden, es sollte eine einfachere Möglichkeit geben und machen deshalb folgenden Vorschlag als Ergänzung zum Pt. 6.2.1

ANTRAG: "Bei dringenden Instandstellungsarbeiten nach Unwetter entscheidet die FLV zusammen mit dem Gemeindevorstand vor Ort über die auszuführenden Maßnahmen. Sie erstellen zusammen einen Kostenvoranschlag welcher bei Genehmigung gleichzeitig als Beitragssicherung dient."

Ein kurzer Beschrieb mit Fotodokumentation sollte genügen.

## B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np Trun

Eingabe ID590

Eine weitere Schwachstelle betrifft den Freizeitverkehr auf dem Velogrundnetz zwischen der Gemeinde Trun und Sumvitg im Bereich der Gemeindegrenze „Fistatg Ault“ am Vorderrhein. Dort wird der Weg bei Hochwasser weggespült. Außerdem besteht dort große Steinschlaggefahr.

Der Kanton zahlt nur Beiträge an den Neubau (vgl. Art. 31 Abs. 1bis StrV). Instandstellungsarbeiten nach Unwettern sind als Unterhalt zu betrachten und dürfen vom Kanton nicht mitfinanziert werden.

Bei der Erarbeitung des Sachplans Velo wurden nur für das Alltagsnetz Schwachstellen erhoben, da dieses für die Regierung erste Priorität hat. Schwachstellen des Freizeitnetzes werden nicht ausgewiesen. Punktuelle Schwachstellen des Freizeitnetzes sind im "SchweizMobil Szenario 2030" aufgelistet. Wie im Textteil des Sachplans beschrieben (Kapitel 6.1.2), können auch für den Ausbau des Freizeitnetzes Kantonsbeiträge geleistet werden.



## Gemeindeverwaltung Samedan

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID513

NEIN

Kenntnisnahme

Allgemeine Hinweise und  
Anträge  
Eingabe ID515

Die Gemeinde Samedan begrüßt im Grundsatz die Absicht die Veloinfrastruktur im Kanton zu stärken und zu verbessern sowie die vom Kanton in Aussicht gestellte Mitfinanzierung bei entsprechenden Ausbauten der Veloinfrastruktur für Gemeinden.

ANTRAG: Bestehende Netzanpassungen sollen auf Stufe regionaler Richtpläne koordiniert werden. Auf eine Überführung in den Sachplan Velo soll hierbei verzichtet werden.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die Velonetze von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Strassen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton.  
Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelspurigkeiten entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.

Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss StrG und StrV (vgl. auch Art. 6 Abs. 2 StrG und 5 Abs. 1 StrV) können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.

Kap. 2 Sachplan Velo –  
Grundsätze  
Eingabe ID517

Verbindlichkeit

ANTRAG: Der Sachplan Velo soll nur hinsichtlich der noch festzulegender Kriterien behördensverbindlich sein. Insbesondere der Velonetzplan soll nicht behördensverbindlich sein.

Gemäss Art. 6 Abs. 2 StrG legt die Regierung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das Wegnetz des Langsamverkehrs fest. Dieses Wegnetz wird gestützt auf ein Netzkonzept des Departementes im Sachplan festgehalten (Art. 5 Abs. 2 StrV). Die Linienführungen im Velonetzplan und in den davon abgeleiteten (anderer Massstab) Gemeindedatenblättern sind behördensverbindlich. Die aufgelisteten Schwachstellen haben lediglich informativen Charakter (vgl. Textteil 2.4).

Im Sachplan Velo wird das "kantonale" Alltagsnetz und das "kantonale" Freizeitnetz abgebildet. Es handelt sich um sämtliche Verbindungen/Routen von kantonaler oder überwiegend kantonaler Bedeutung. Nur diese sind gemäss Art. 58 StrG und Art. 31bis StrV beitragswürdig. Mit dem Sachplan - welcher laufend und relativ einfach nachgeführt wird - ist sichergestellt, dass die Regierung über ein aktuelles, transparentes und kantonsweites Instrument zur Beitragssprechung verfügt.

Die Linienführungen der rein kommunalen Velonetze werden daher vom Sachplan nicht erfasst. Die Gemeinden können solch kommunale und rein fraktionale Verbindungen/Routen frei festlegen und das kantonale Netz in den regionalen Richtplänen entsprechend verdichten. Gleichermaßen gilt für überfraktionale Verbindungen und Routen: auch diese können die Gemeinden an sich frei festlegen - bei einem Abweichen vom Sachplan



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID516

Der vorliegende Velonetzplan zeigt nur die bestehenden Veloverbindungen bei Strassenzügen mit entsprechenden Schwachstellen, sowie pragmatische Lösungsansätze auf. Bereits bestehende Veloverbindungen in unmittelbarer Nähe von Strassenzügen wurden hierbei nicht berücksichtigt.

ANTRAG: Eine grundlegende Überarbeitung des Sachplans Velo unter Berücksichtigung bereits bestehender Veloinfrastruktur scheint somit unumgänglich.

haben sie aber keinen Anspruch auf Kantonsbeiträge (siehe dazu Art. 31 Abs. 1bis StrV und Textteil, Kapitel 2.5 und 6).

Der Sachplan inklusive Velonetzplan ist Grundlage für die Beitragssprechung des Kantons. Er zeigt das Wegnetz von kantonaler Bedeutung, inklusive allfälliger Neubauten. Der Velonetzplan stellt daher grundsätzlich nur das Alltagsvelonetz -basiert auf dem Potentialmodell - sowie das Freizeitvelonetz mit signalisierten nationalen, regionalen und lokalen Routen dar. Daneben gibt es verschiedene bestehende Veloverbindungen und -routen, welche aber dem Netz gemäss Potentialmodell oder den Anforderungen für Freizeitrouten nicht entsprechen und somit nicht im Velonetzplan verzeichnet sind.

Im Rahmen der Netzumlegung ist die bestehende Infrastruktur mitberücksichtigt worden. Bei der Umlegung der Veloverbindungen sind jeweils der Ausbaustandard sowie die notwendigen Ausbauten zur Festlegung der Verbindung berücksichtigt worden. Die Linienführung wurde unter Berücksichtigung der Direktheit, der Sicherheit und der Attraktivität für den Veloverkehr (Alltag) definiert.

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID518

Die im Sachplan Velo aufgeführten Schwachstellen werden im Allgemeinen als sehr pragmatisch und zum Teil als „nicht umsetzbar“ erachtet bzw. beurteilt.

Die aufgezeigten Schwachstellen ergeben sich aus dem Vergleich der Ist-Situation und den massgeblichen Normen. Ob eine Behebung in jedem Einzelfall machbar und vertretbar ist, muss im Rahmen eines allfälligen Detailprojektes geprüft werden.

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID519

Schwachstellen auf oder entlang von Kantonstrassen können durch die Gemeinde nicht alleine gelöst werden. Entsprechend muss die Zuständigkeit auch bei der Gemeinde und dem Kanton liegen.

Für die Planung, den Bau, den Betrieb, den Unterhalt und die Signalisation von Radstreifen entlang von Kantonstrassen ist der Kanton zuständig (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG i.B.m. Art. 38 Abs. 2 StrG; vgl. Textteil, Kapitel 5.1). Dies gilt auch für die Schwachstellen.

Die Behebung der Schwachstellen bei Veloverbindungen abseits der Kantonstrasse ist jedoch alleinige Aufgabe der Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Bei Sanierungsprojekten in der Nähe zu Kantonstrassen empfiehlt sich die Absprache mit dem Kanton.

## B Gemeinde-Datenblatt &gt; Np Samedan

Eingabe ID514

Die heutigen Veloverbindungen in der Gemeinde Samedan werden als zufriedenstellend und ausreichend erachtet. Die Gemeinde Samedan sieht keinen dringlichen Handlungsbedarf auf ihrem Gemeindegebiet.

Kenntnisnahme

## B Gemeinde-Datenblatt &gt; Np Samedan

Eingabe ID522

Bei der Schwachstelle L010 befindet sich in der Überschrift noch ein Tippfehler: Pun\*k\*t Muragl

Die Überschrift wird korrigiert.

ANTRAG: Die Überschrift ist entsprechend zu korrigieren.

## B Gemeinde-Datenblatt &gt; Np Samedan

Eingabe ID524

L100: Bei allfälligen zukünftigen Massnahmen ist die Erschliessung des Gewerbegebiets Cho d'Punt zwingend miteinzubeziehen.

Die Bemerkung zur Schwachstelle wird entsprechend ergänzt.



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

**ANTRAG:** Die Bemerkungen sind entsprechend zu ergänzen.B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Samedan  
Eingabe ID523L099, L100 und L101: Alle diese Schwachstellen tangieren Kantonsstrassen.  
Entsprechend liegt auch hier die Zuständigkeit bei Gemeinde und Kanton.Die Zuständigkeit des Kantons bzw. das Kantonsstrassennetz endet vor  
der Innbrücke. Die genannten Schwachstellen liegen im  
Zuständigkeitsbereich der Gemeinde.**ANTRAG:** Zuständigkeit L099, L100 und L101: Gemeinde/KantonB Gemeinde-Datenblatt  
> Np Samedan  
Eingabe ID521L008, L010 und P004: Die Schwachstellen L008, L010 und P004 können nur koordiniert  
beheben werden. Entsprechend liegt die Zuständigkeit für die Schwachstellen L008 und  
L010 ebenfalls bei Gemeinde und Kanton.

Die Zuständigkeit der Schwachstellen wird entsprechend angepasst.

**ANTRAG:** Zuständigkeit L008 und L010: Gemeinde/KantonB Gemeinde-Datenblatt  
> Np Samedan  
Eingabe ID525L101: Bei einer allfälligen Behebung der Schwachstelle L101 sind die laufenden  
Planungen im Bereich des Bahnhofs (Arealplan Bahnhof, Wettbewerbsverfahren  
Verwaltungszentrum) zu berücksichtigen.

Die Bemerkung zur Schwachstelle wird entsprechend ergänzt.

**ANTRAG:** Die Bemerkungen sind entsprechend zu ergänzen

## Gemeindeverwaltung S-chanf

2

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID107

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID108Der Gemeindevorstand S-chanf hat anlässlich seiner Sitzung vom 02.05.2018 den  
Sachplan Velo zur Kenntnis genommen und hat keinerlei Anträge zu melden.

Kenntnisnahme

## Stadt Chur, Tiefbaudienste

2

Allgemeine Hinweise und  
Anträge  
Eingabe ID65Aus städtischer Sicht mit dem Ziel Velostadt zu sein, fehlt ein massgebender Punkt wie die  
Veloparkierung, denn innerstädtisch kann ein Velonetz nur funktionieren, wenn genügend  
und geeignete Veloabstellplätze vorhanden sind. Dabei sehen wir auch eine gezielte  
Veloparkierung mit Anbindung an die ÖV-Haltestellen (Bahn und Bus) um auch die  
Pendlermöglichkeiten zu optimieren und damit die hohen Frequenzen des motorisierten  
Verkehrs zu reduzieren.Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er  
die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend  
kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs.  
3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).Die Veloparkierung ist keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v.  
Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht  
beitragswürdig. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung fällt -  
in Analogie zu Parkplatzanlagen im Straßenverkehr - in den  
Kompetenzbereich der Gemeinden. Entsprechend werden  
Veloabstellplätze, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie  
Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.

Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID64

ANTRAG: Weiter sind wir der Meinung, dass im Kapitel 3 "Radwege I kombinierte Fuss- und Radwege" unter 3.5 "Fahrbahnaufbau" auch Lösungen mit chaussierten Oberflächen aufzuzeigen sind und nicht nur Asphalt- und Betonbelag, auch wenn letztere für eine alltagstaugliche Verbindung im Normalfall zu bevorzugen sind.

Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5).

Für eine effektive Förderung des Alltagsveloverkehrs ist eine Asphaltierung (Hartbelag) notwendig. Strecken ohne Hartbelag sind für den Alltagsverkehr nur bedingt geeignet, da diese bei schlechten Witterungsverhältnissen kaum genutzt werden. Eine reine Chaussierung (Kies) ist daher in der Regel nicht ausreichend. Bei Netzschlüssen (Ergänzungsnetz) und in begründeten Fällen (Interessensabwägung) kann vom geforderten Hartbelag abgewichen werden (Projektierungsrichtlinie, Einleitung und Kap. 3.5). Bei der Projektierung sind insbesondere auch Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) zu beachten. Kapitel 1 der Projektierungsrichtlinie wird entsprechend ergänzt.



## Regionalverbände

54

## Region Imboden

12

Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID592	<p>Die Region Imboden begrüßt die Erarbeitung des Sachplans Velo und dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Sehr erfreulich ist die in Aussicht gestellte Mitfinanzierung des Velonetzes, sowohl für den Alltagsverkehr, als auch für den Freizeitverkehr.</p>	Kenntnisnahme
Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID603	<p><b>Velotransport erleichtern:</b> Um den Anteil des Veloverkehrs tatsächlich zu erhöhen, ist es wichtig, diesen auch abseits der Strasse attraktiver zu machen.</p> <p>Durch diese Massnahmen würden sich zusätzliche potenzielle Velofahrer/innen dazu entscheiden, einen Ausflug oder eine grössere Strecke mit dem Fahrrad zurückzulegen, da sie die Gewissheit haben, die Rückfahrt oder beschwerliche Streckenabschnitte auch mit dem ÖV bewältigen zu können.</p>	<p>Der Sachplan Velo ist ein Grundlageninstrument der Raumplanung (Art. 7 Abs. 1 KRG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 KRVO) und als solches mitentscheidend für die räumliche Entwicklung des Kantons. Die Sicherstellung des Velotransports durch den öffentlichen Verkehr kann folglich nicht Bestandteil eines Sachplans sein. Hier sind vertragliche Lösungen mit den Betroffenen (RhB, Postauto, etc.) anzustreben.</p>
Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID600	<p><b>Beschilderung</b> Zum jetzigen Zeitpunkt macht der Sachplan Velo keine Aussage darüber, wie neue Routen und Verbindungen zu beschildern sind. Die Region Imboden fordert deshalb, dass der Sachplan Velo klare Vorgaben diesbezüglich gibt, damit eine einheitliche Beschilderung gewährleistet wird.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Der Sachplan Velo ist mit konkreten Anweisungen bezüglich der Beschilderung von neuen Routen und Verbindungen zu ergänzen.</p>	<p>Auf die Signalisation wird bereits im Textteil 5.2.3 und in der Projektierungsrichtlinie unter 3.6 hingewiesen.</p>
Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz Eingabe ID595	<p><b>Änderung der Zuständigkeit</b> Der Kanton Graubünden begründet den Sachplan Velo unter anderem damit, dass durch eine Stärkung des Veloverkehrs der Modalsplit zugunsten des LV verbessert werden kann. So könnten die Verkehrsanteile des MIV gesenkt und die des Veloverkehrs vergrössert werden, was die Kantonsstrassen entlasten würde. Dieser Ansatz wird begrüßt. In diesem Sinne ist es aber nur konsequent, wenn der Kanton die Zuständigkeit für das Grundnetz des Alltagsverkehrs ausserorts übernimmt. Die Region unterstützt somit den bereits geäusserten Antrag von Pro Velo Graubünden, wonach die Planung und Finanzierung der gemeindeübergreifenden Verbindungen volumäiglich zu Lasten des Kantons ausfallen muss, analog zur Handhabung des motorisierten Individualverkehrs. Die Region Imboden beantragt somit eine Änderung von Artikel 6 der Strassenverordnung, wodurch die Eigentumsverhältnisse neu geordnet werden sollen, um so dem Kanton die nötigen Kompetenzen einzuräumen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Artikel 6 der Strassenverordnung ist bezüglich der Eigentumsverhältnisse so zu ändern, dass das Eigentum und die Zuständigkeit für Verbindungen des Alltagsverkehrs im Grundnetz ausserorts beim Kanton zu liegen kommt.</p>	<p>Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.</p> <p>Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).</p>
Kap. 6 Finanzierung des	Stärkung des Freizeitverkehrs: Stärkung des Ergänzungsnetzes	Der Beitragsrahmen fürs Ergänzungsnetz (5 bis maximal 50 Prozent)



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
Velonetz-Ausbaues Eingabe ID599	<p>Die Region Imboden ist mit dem festgesetzten Finanzierungsanteil für den Freizeitverkehr von 40 – 60 % der anrechenbaren Kosten an das Grundnetz zufrieden. Jedoch ist der Beitrag für das Ergänzungsnetz mit 10 – 30 % zu gering, um diesen wichtigen Anteil des Veloverkehrs genügend zu stärken. Die Region beantragt darum, den Finanzierungsanteil des Kantons an das Ergänzungsnetz auf 30 – 50 % zu erhöhen.</p> <p>ANTRAG: Der Finanzierungsanteil des Kantons für den Freizeitverkehr von 10 – 30 % der anrechenbaren Kosten an das Ergänzungsnetz ist zu korrigieren und auf 30 – 50% der anrechenbaren Kosten zu erhöhen.</p>	wird in Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG festgelegt. In der Verordnung (Art. 31 StrV) wird innerhalb dieses Beitragsrahmens eine Abstufung für den Alltags- und den Freizeitverkehr vorgenommen. Eine Erhöhung dieses Beitragsrahmens bedingt daher eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat (bzw. der StrV durch die Regierung).
Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues Eingabe ID593	Der Finanzierungsanteil für den Freizeitverkehr von 40 - 60 % der anrechenbaren Kosten an das Grundnetz wird als gut bewertet.	Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Mit höheren Subventionssätzen für das Alltagsnetz können Anreize zur Umsetzung der Erschliessungsbedürfnisse der Einheimischen geschaffen werden.
A Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID597	<p>Velowege statt Velostreifen</p> <p>Das Sicherheitsempfinden und der Komfort der Velofahrer/innen ist ausschlaggebend dafür, ob und wie intensiv die Infrastrukturen genutzt werden und ob eine Entlastung der Kantonstrassen tatsächlich erreicht wird. Gerade ausserorts, wo der motorisierte Verkehr hohe Geschwindigkeiten erreicht, ist es daher wichtig, dass dem Langsamverkehr genügend Platz zur Verfügung gestellt wird. Dies wird so auch in der VSS-Norm 640 060 «Leichter Zweiradverkehr: Grundlagen» festgehalten. Strecken ausserorts sollten demnach in der Regel abgesetzte Radstreifen aufweisen und nur in Ausnahmefällen seien Abweichungen in Form von Radstreifen sinnvoll. Dabei haben Beispiele wie der Radweg zwischen Fideris und Dalvazza gezeigt, dass solche Radwege attraktiv umgesetzt werden können. Die Region Imboden fordert darum, dass entlang des Grundnetzes des Alltagsverkehrs grundsätzlich Radwege das Ziel sein müssen.</p> <p>ANTRAG: Die Massnahmenvorschläge für Schwachstellen an Verbindungen des Grundnetzes des Alltagsverkehrs ausserorts sind so abzuändern, als dass die Erstellung eines separaten Radwegs geprüft und umgesetzt werden muss. Radstreifen sind nur in Ausnahmefällen zulässig.</p>	Ein Grundsatz zur Separierung der Velofahrenden im Aussenbereich (Radweg als Regelfall) soll nicht aufgeführt werden. Bei jedem Ausbau- bzw. Sanierungsprojekt ist zu prüfen, welche Führungsform am sinnvollsten ist. Die Führungsform auf einem Abschnitt hängt in der Regel von vielen Faktoren ab: Abschnittslänge, Vor- und nachgelagerte Führung etc. Aus diesem Grund ist die Aufnahme eines Grundsatzes nicht sinnvoll. Kapitel 1.1 wird aber insofern ergänzt, dass der Veloverkehr aus Sicherheitsgründen - wo möglich und sinnvoll - auf separaten, motorfahrzeugfreien Wegen bzw. Radwegen geführt wird.
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID602	Kapitel 2.5 und 2.6: Abbildungen 4 und 5	Die vorgeschlagenen Lösungen entsprechen den heutigen Standards in der Schweiz. Studien zum Einfluss von E-Bikes (mit Tretunterstützung bis 45 km/h) liegen noch keine vor. Bei den genannten Abbildungen stellen sich Fragen bezüglich der Sicherheit für die Velofahrer/innen. Die vorgesehene Spurverengung in Nahbereichen zu Kreiseln oder Mittelinselfen sind nicht mehr zeitgemäß. Mit den modernen E-Bikes werden Geschwindigkeiten von über 40 km/h erreicht. Diese Fahrräder sind somit im Innerortsbereich mit vergleichbaren Geschwindigkeiten wie der MIV unterwegs. Bei diesen Geschwindigkeiten ist der Weg von 20 m in weniger als 2 Sekunden zurückgelegt. Dies lässt keinem der Verkehrsteilnehmer genügend Zeit, um richtig zu reagieren.



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID601	<p>Allgemein bringen Spurverengungen, welche von der Spur des motorisierten Verkehrs ausgehen, erhebliche Gefahren mit sich, gerade wenn diese auf einem kurzen Abschnitt erfolgen. Fussgängerschutzinseln sind für Fussgänger sehr wichtig. Aus Sicht der Radfahrer/innen führen diese Verengungen jedoch zu sehr gefährlichen Schnittstellen. Es ist jeweils abzuwägen, ob eine Fussgängerinsel notwendig ist, wenn die Fahrbahn nicht ausgeweitet werden kann.</p> <p>Diese beiden Vorschläge sind nicht velofreundlich und widersprechen somit den Bestrebungen des Sachplans Velo, der die Förderung des Veloverkehrs zum Ziel hat.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Die Vorschläge im Kapitel 2.5 und 2.6 sind anzupassen, beziehungsweise mit Bemerkungen zu allfälligen Gefahrenpotenzialen zu ergänzen.</p>	<p>evtl. beim Kreisel der Vortritt gewährt werden muss.</p> <p>Im idealen Fall können die Velostreifen bei Fussgängerschutzinseln durchgehend markiert werden (bei genügender Breite). Dies ist jedoch in gewissen Fällen (Konflikte mit anderen Nutzungen) nicht möglich. Spurverengungen bei Fussgängerschutzinseln dürfen nicht zwischen 3.75 und 4.25 m breit sein, da dies zu gefährlichen Situationen führt. Andere Breiten (mit bzw. ohne Mittelinsel) sind gemäss der heutigen Praxis sicher. Dies gilt auch für schnelle E-Bikes.</p> <p>Keine Anpassung der Projektierungsrichtlinie. Bei einer Häufung von Unfällen bei korrekt projektierten Infrastrukturen würde Forschungsbedarf bestehen (bfu).</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID596	<p>Kapitel 2.2 Abbildung 1: Normalquerschnitt Radstreifen auf Kantonsstrassen</p> <p>Optimierungspotenzial wird im Kapitel 2.2 bei der Abbildung 1 «Normalquerschnitt Radstreifen auf Kantonsstrasse» geortet. Die Abmessungen im Querschnitt hängen stark von der zulässigen Geschwindigkeit, dem Längsgefälle und weiteren Faktoren ab.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Es soll auf die konkrete Vermassung der Fahrbahnbreiten verzichtet werden (Bsp. «variabel»).</p>	<p>Abbildung 1 anpassen: "Normalmass Radstreifen 1.5 m"</p> <p>Die Einhaltung von Mindestbreiten ist zur Erreichung einer durchgehenden Qualität zwingend.</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID594	<p>Priorisierung und Zeithorizonte festlegen:</p> <p>Eine Ergänzung der Schwachstellen durch Vorschläge mit geeigneten Massnahmen sieht die Region Imboden als gute Hilfestellung an. Jedoch wäre es sinnvoll, noch weiter zu gehen und zumindest für das Grundnetz die Massnahmen hinsichtlich ihrer Relevanz und Umsetzbarkeit zu priorisieren und mit Zeithorizonten für die Realisierung zu versehen. Denn nur so kann sichergestellt werden, dass eine Umsetzung in nützlicher Frist erfolgt. Für das Agglomerationsgebiet Chur ist die Umsetzung der Massnahmen des Grundnetzes des Alltags innerhalb der nächsten 10 Jahren wichtig, da hier der Modalsplit besonders zugunsten des Langsamverkehrs verlagert werden kann und die positiven Auswirkungen des Sachplans Velo somit am grössten sein werden.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Die Massnahmen zur Behebung der Schwachstellen sind für das Grundnetz des Alltagsverkehrs zu priorisieren und mit Zeithorizonten für die Realisierung zu ergänzen. Der Zeithorizont für die Umsetzung von Massnahmen im Bereich des Agglomerationsgebietes Chur sollen auf unter 10 Jahre begrenzt werden.</p>	<p>Gemeinden müssen anstehende Projekte im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Ressourcen priorisieren und gegebenenfalls mit anderen notwendigen Sanierungen (Leitungen, Beläge etc.) koordinieren können. Die Gemeinden können daher frei entscheiden, ob, wie und wann sie die in den Datenblättern ausgewiesenen "Schwachstellen" beheben wollen (vgl. Art. 6 Abs. 3 StrG).</p> <p>Der Sachplan Velo kann folglich weder Zeithorizonte vorschreiben noch eine Priorisierung der Schwachstellen vornehmen. In einem neuen Kapitel 3.3 (Textteil) werden jedoch ein paar grundsätzliche Ausführungen zu den Realisierungshorizonten gemacht - mit Hinweisen auf die Zeitlimiten der Agglomerationsprogramme.</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID594	<p>Die Region hat kein Verständnis dafür, dass der regionale Richtplan Langsamverkehr Nordbünden, welcher vom Regierungsrat 2010 genehmigt wurde und somit in Rechtskraft erwachsen ist, nicht in den Sachplan Velo eingeflossen ist. Die Region beantragt, dass die Inhalte des regionalen Richtplans Langsamverkehr berücksichtigt werden (Textteil im Anhang). Ausgenommen davon sind Streckenführungen, die nach Absprache zwischen dem Kanton und den einzelnen Gemeinden im Sachplan Velo bewusst anders festgesetzt wurden.</p>	<p>Der Sachplan ist Grundlage für die Beitragssprechung des Kantons gemäss StrG. Er zeigt das beitragswürdige Wegnetz von kantonaler Bedeutung, inklusive allfälliger Neubauten. Für die Aufnahme einer Verbindung/Route in den Velonetzplan gelten die im Sachplan festgelegten Anforderungen: das Erreichen der definierten Schwellenwerte im Potentialmodell für den Alltagsverkehr und die Kategorisierung und Signalisation gemäss SN 640 829a für den</p>



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

**ANTRAG:** Die folgenden Anträge gehen somit von der Annahme aus, dass diese Ergänzungen aufgrund des Richtplans ohnehin aufgenommen werden.

Freizeitverkehr.

Die regionalen Richtpläne wurden bei der Erarbeitung des Velonetzplanes, bzw. der wegscharfen Umlegung der Wunschlinien als Grundlage bestmöglich berücksichtigt. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton. Die Aufnahme weiterer Verbindungen alleine auf Grund des Kriteriums "Teil eines genehmigten RRIP oder GEP" würde den Zielen des Sachplans widersprechen.

Strecken des Velo freiheitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Der Ausbau der Velonetze ist gemäss Art. 6 Abs. 3 StrG Sache der Gemeinden. Der Kanton unterstützt sie dabei mit den entsprechenden Beiträgen.

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID598

**Stärkung des Freizeitverkehrs: Verbindung von Dörfern und Regionen**

Die Region Imboden ist der Ansicht, dass dem Freizeitverkehr im aktuellen Sachplan Velo noch ein zu geringer Stellenwert eingeräumt wird. Auch dieser kann das Strassennetz entlasten. Durch einen verbesserten Ausbau und zusätzliche Routen werden sich mehr Leute dazu entschliessen, mit dem Fahrrad ihre Reise anzutreten. Anstatt den Ausflug in das nahe gelegene Umland mit dem Auto zu planen, legt man den Weg entlang ruhiger Freizeitrouten zurück. Dabei ist es wichtig, dass Regionen wie der Grossraum Chur, die Destination Flims/Laax, Versam und das Domleschg besser verbunden werden und so näher zusammenrücken.

**ANTRAG:** Das Freizeitnetz soll aktiv ausgebaut und erweitert werden. Es sind nicht lediglich die bestehenden Routen zu berücksichtigen. Ebenfalls sind die einzelnen Routen mit zweckmässigen Verbindungen zu versehen.

## Region Landquart

12

Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze

Eingabe ID325

Verfahren für die Anpassung des Sachplans:

Gemäss Kapitel 2.6 sind Anpassungen im Velonetzplan an ein Auflageverfahren im Sinne einer Nutzungsplanung oder Richtplanung gebunden. Dies gilt insbesondere auch bei grösseren Eingriffen in räumlicher oder sachlicher Hinsicht in das kantonale Velonetz oder falls dieses durch nicht velospezifische Planungen tangiert wird. Dabei wird der

Die Verfahren für die Anpassung des Sachplans halten sich an die gesetzlichen Vorgaben. Die definierten Linienführungen sollen möglichst über die Zeit konstant bleiben und nicht dauernd geändert werden. Für kleinere Anpassungen und Optimierungen am Netz ist die Fachstelle Langsamverkehr zuständig (vgl. Kap. 2.6.3. und Art. 5a Abs. 3 StrV).



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

**Verursacher des Eingriffs ersatzpflichtig.**

Die Region Landquart ist der Ansicht, dass diese Regelungen zu streng sind und das Netz dadurch zementiert und unflexibel wird. Grundsätzlich sollte es möglich sein, aufgrund einer Analyse die jeweilige Netzstruktur mit ihren Verbindungen und Routen zu überprüfen und die optimierte Linienführung in den Sachplan aufzunehmen.

**ANTRAG:** Die Vorgaben für die Anpassung des Sachplans Velo mit seinem Velonetzplan sind zu lockern, indem ein Auflageverfahren im Sinne einer Nutzungsplanung oder Richtplanung keine Notwendigkeit darstellt.

Kap. 5 Zuständigkeiten  
für das Velonetz

Eingabe ID324

**Änderung der Zuständigkeit:**

Der Kanton Graubünden begründet den Sachplan Velo unter anderem damit, dass durch eine Stärkung des Veloverkehrs der Modalsplit zugunsten des LV verbessert werden kann. So könnten die Verkehrsanteile des MIV gesenkt und die des Veloverkehrs vergrössert werden, was die Kantonsstrassen entlasten würde. Dieser Ansatz wird begrüßt. In diesem Sinne ist es aber nur konsequent, wenn der Kanton die Zuständigkeit für das Grundnetz des Alltagsverkehrs übernimmt. Die Region unterstützt somit den bereits geäussererten Antrag von Pro Velo Graubünden, wonach die Planung und Finanzierung der gemeindeübergreifenden Verbindungen volumäglich zulasten des Kantons ausfallen muss, analog zur Handhabung des motorisierten Individualverkehrs. Die Region Landquart beantragt somit eine Änderung von Artikel 6 der Strassenverordnung, wodurch die Eigentumsverhältnisse neu geordnet werden sollen, um so dem Kanton die nötigen Kompetenzen einzuräumen.

**ANTRAG:** Artikel 6 der Strassenverordnung ist bezüglich der Eigentumsverhältnisse so zu ändern, dass das Eigentum und die Zuständigkeit für Verbindungen des Alltagsverkehrs im Grundnetz beim Kanton zu liegen kommt.

Kap. 5 Zuständigkeiten  
für das Velonetz

Eingabe ID326

**Wintertauglichkeit beim Grundnetz Alltag**

Grundsätzlich ist es das Ziel, dass mit dem Grundnetz des Alltagsverkehrs Verbindungen mit anderen Gemeinden geschaffen werden, um so das Velo als ein ganzjährig attraktives Verkehrsmittel zu etablieren. Dies gilt folglich auch für den Winter, wobei die Verbindungen somit wintertauglich konzipiert und unterhalten werden müssen. Jedoch soll es Spielraum für Ausnahmen geben, falls diese Anforderungen nicht oder nur mit unverhältnismässigem Aufwand erfüllt werden können. In Ausnahmefällen soll es deshalb möglich sein, Beiträge für die Finanzierung einer Verbindung vom Kanton zu erhalten, obwohl diese Verbindung im Winter nicht unterhalten werden kann oder sie nicht für diese Jahreszeit konzipiert ist, da sie z. B. nicht geteert ist.

**ANTRAG:** In Ausnahmefällen sind von Seite des Kantons Beiträge an die Finanzierung von Verbindungen im Grundnetz Alltagsverkehr zu leisten, obwohl diese Verbindungen nicht wintertauglich sind, respektive nur mit unverhältnismässigem Aufwand wintertauglich gemacht werden könnten.

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

Der Unterhalt von Radstreifen entlang von Kantonsstrassen ist Aufgabe des Kantons, jener der übrigen Radstreifen, der Radwege und Routen ist Aufgabe der Gemeinden (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG und Art. 6 Abs. 3 StrG). Die Gemeinden haben dafür zu sorgen, dass die Anlagen möglichst gefahrlos benutzt werden können (Art. 6 Abs. 5 StrG).

Für Verbindungen des Alltagsverkehrs ist der Unterhalt von besonderer Bedeutung, da diese unabhängig von Wetter und Jahreszeit genutzt werden sollen. Der Textteil, Kapitel 5.2.2 und 7.2 und die Projektierungsrichtlinie, Kapitel 3.9, werden entsprechend ergänzt.

Der sichergestellte Winterdienst ist folglich mit ein Kriterium für die Zusprechung von Kantonsbeiträgen an Verbindungen des Alltagsverkehrs. Bei der Beantragung der Kantonsbeiträge können aber Ausnahmen begründet werden. Diese müssen eine Interessensabwägung beinhalten, wobei die Wirtschaftlichkeit ebenfalls



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID327	<p>Kapitel 2.2 Abbildung 1: Normalquerschnitt Radstreifen auf Kantonsstrassen:</p> <p>Optimierungspotenzial wird im Kapitel 2.2 bei der Abbildung 1 «Normalquerschnitt Radstreifen auf Kantonsstrasse» geortet. Die Abmessungen im Querschnitt hängen stark von der zulässigen Geschwindigkeit, dem Längsgefälle und weiteren Faktoren ab.</p> <p>ANTRAG: Es soll auf die konkrete Vermassung der Fahrbahnbreiten verzichtet werden (Bsp. «variabel»).</p>	<p>berücksichtigt werden kann.</p> <p>Abbildung 1 anpassen: "Normalmass Radstreifen 1.5 m"</p> <p>Die Einhaltung von Mindestbreiten ist zur Erreichung einer durchgehenden Qualität zwingend.</p>
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID328	<p>Kapitel 2.5 und 2.6: Abbildungen 4 und 5:</p> <p>Bei den genannten Abbildungen stellen sich Fragen bezüglich der Sicherheit für die Velofahrer. Allgemein bringen Spurverengungen, welche von der Spur des motorisierten Verkehrs ausgehen, erhebliche Gefahren mit sich, gerade wenn diese auf einem kurzen Abschnitt erfolgen.</p> <p>Fussgängerschutzinseln sind für Fußgänger sehr wichtig. Aus Sicht der Radfahrer führen diese Verengungen jedoch zu sehr gefährlichen Schnittstellen. Die aktuellen Trends der E-Bikes werden mit diesen Massnahmen schlicht nicht berücksichtigt. Die «schnellen» E-Bikes sind im Innerortsverkehr vielfach nicht langsamer unterwegs als der MIV. Bei gefahrenen Geschwindigkeiten von 40km/h sind unkontrollierte Verengungen verkehrstechnisch nicht korrekt.</p> <p>Diese beiden Vorschläge sind nicht velofreundlich und widersprechen somit den Bestrebungen des Sachplans Velo, der die Förderung des Veloverkehrs zum Ziel hat.</p> <p>ANTRAG: Die Vorschläge sind anzupassen, beziehungsweise mit Bemerkungen zu allfälligen Gefahrenpotenzialen zu ergänzen. Es soll festgehalten werden, dass auch Verbindungen und Routen mit Abweichungen von der idealisierten Projektierungsrichtlinie des Kantons mitfinanziert werden.</p>	<p>Die vorgeschlagenen Lösungen entsprechen den heutigen Standards in der Schweiz. Studien zum Einfluss von E-Bikes (mit Tretunterstützung bis 45 km/h) liegen noch keine vor.</p> <p>Die Verengung vor einem Kreisel ist notwendig, damit die Velofahrenden sich in die Mitte aufstellen können. Werden Velostreifen bis zur Einfahrt im Kreisel weitergezogen, führt dies zu neuen Konfliktstellen. Es besteht dann die Gefahr, dass Velofahrende von den Fahrzeugen übersehen werden (toter Winkel). In der Zufahrt zu einem Kreisel sind Geschwindigkeiten von 40 km/h wohl unangemessen, da evtl. beim Kreisel der Vortritt gewährt werden muss.</p> <p>Im idealen Fall können die Velostreifen bei Fußgängerschutzinseln durchgehend markiert werden (bei genügender Breite). Dies ist jedoch in gewissen Fällen (Konflikte mit anderen Nutzungen) nicht möglich. Spurverengungen bei Fußgängerschutzinseln dürfen nicht zwischen 3.75 und 4.25 m breit sein, da dies zu gefährlichen Situationen führt. Andere Breiten (mit bzw. ohne Mittelinsel) sind gemäß der heutigen Praxis sicher. Dies gilt auch für schnelle E-Bikes.</p> <p>Keine Anpassung der Projektierungsrichtlinie. Bei einer Häufung von Unfällen bei korrekt projektierten Infrastrukturen würde Forschungsbedarf bestehen (bfu).</p> <p>Wird von der Projektierungsrichtlinie abgewichen sind die Gründe dafür im technischen Bericht aufzuführen. Eine Mitfinanzierung ist in solchen Fällen (unter Berücksichtigung einer Interessensabwägung sowie der Wirtschaftlichkeit) möglich (vgl. Kapitel 1).</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID334	<p>Schwachstelle L042, Landquart: Diese Strecke wird für die Region nicht als Schwachstelle angesehen, da sie vom motorisierten Verkehr nur wenig benutzt wird und kaum Konflikte auftreten.</p> <p>ANTRAG: Die Schwachstelle L042 ist aus dem Sachplan Velo zu streichen.</p>	<p>Trotz mutmasslich geringem MIV-Aufkommen wird die Schwachstelle im Sachplan behalten. Die Situation ist sehr unübersichtlich und für die Velofahrer teils gefährlich. Zudem ist der Abschnitt aufgrund des hohen Velo-Potenzials als "Alltag Grundnetz" klassiert. Daher ist ein hoher Infrastrukturstandard angemessen.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Malans Eingabe ID330	<p>Prättigauerstrasse von Malans nach Grüsch</p> <p>Die Prättigauerstrasse wird für den Veloverkehr nur als «Ergänzungsnetz, Netzschluss»</p>	<p>Die Verbindung ist als "Alltag Ergänzungsnetz, Netzschluss" klassiert. Gemäß Projektierungsrichtlinie (Kap. 3.5) kann in diesem Fall im Einzelfall von einer Asphaltierung abgesehen werden.</p>



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

ausgeschieden. Die Region ist der Ansicht, dass dieser Strecke eine bedeutendere Rolle zukommt, jedoch nur für die freizeitliche Nutzung. Der Abschnitt ist aus dem Alltagsnetz zu entfernen, da dieser auf Wunsch der Bevölkerung nicht vollständig mit Teerbelag ausgestattet ist und überdies auch nur ein beschränkter Winterdienst erfolgt.

**ANTRAG:** Die Strecke entlang der Prättigauerstrasse (Dorfkern – Chlus) ist nur in das Grundnetz Freizeitverkehr aufzunehmen und aus dem Alltagsnetz zu streichen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Malans  
Eingabe ID329

Überlagertes Alltagsergänzungsnetz im Bereich Maienfeld - Jenins - Malans  
  
Die aktuelle Alltagsverbindung des Ergänzungsnetzes, überlagert mit dem Freizeitverkehr für Velos, von Malans nach Maienfeld führt entlang der Gassa nach Malans und via Jeninserstrasse dann nach Maienfeld. Alternativ kann man von Malans aus auch via Landstrasse entlang einer Verbindung des Grundnetzes Alltagsverkehrs nach Maienfeld gelangen. Eine Verbindung, die sehr häufig benutzt wird, jedoch nicht im Sachplan Velo ist, ist fast deckungsgleich mit der bereits bestehenden Skatingroute von SchweizMobil.

Diese Verbindung ist sehr effizient, um von Malans nach Maienfeld zu gelangen. Zudem ist diese Strecke auch die attraktivste Variante für den Freizeitverkehr zwischen den beiden Dörfern. Somit ist die Strecke gemäss dem oben eingezeichneten Verlauf in den Sachplan Velo aufzunehmen, als Grundnetz des Alltagsverkehrs, überlagert mit dem Freizeitnetz Velo.

Anmerkung ewp: Vergleiche Planausschnitt in pdf.

**ANTRAG:** Die Verbindung / Route Malans - Maienfeld ist entsprechend der obigen Darstellung zu erfassen und im Grundnetz des Alltagsverkehrs, überlagert mit dem Netz des Freizeitverkehrs Velo, aufzunehmen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Malans  
Eingabe ID335

Schwachstellen L31, L32, L37 und P53 Malans Karlihof:  
Die genannten Schwachstellen wurden erkannt. Insbesondere für den Bereich «Kreisel Karlihof» soll eine regional abgestützte Lösung gesucht werden, da auch andere Themenbereiche als nur der Veloverkehr an diesem Knoten koordiniert werden müssen. Es ist zusammen mit den vier Gemeinden Landquart, Maienfeld, Malans und Zizers ein gesamthaftes Konzept zu erstellen, welches alle Verkehrsträger sowie mögliche Siedlungsverlagerungen berücksichtigt. Das Thema Veloverkehr wird dabei eine Rolle spielen und es soll eine ganzheitlich attraktive Lösung für die Region gefunden werden.

**ANTRAG:** Der gesamte Bereich Karlihof, Neugut, Neurott und Bahnhof Landquart ist im Rahmen einer gesonderten Auslegeordnung zu beplanen. Dabei sind sämtliche Verkehrsträger sowie die Siedlungsentwicklung zu berücksichtigen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Trimmis  
Eingabe ID331

Verbindung Alltagsverkehr Trimmis - Zizers

Die aktuelle Festlegung der Verbindung zwischen Trimmis und Zizers, welche die Schwachstellen L002 bis L005 aufweist, ist anzupassen. Es ist sinnvoller, das Alltagsnetz

Der Velonetzplan enthält als Teil des Grundnetzes die Verbindung entlang der Deutschen Strasse. Als Ergänzung dazu wird die weitgehend autofreie Verbindung gemäss Antrag entsprechend der signalisierten Skatingroute ins Ergänzungsnetz aufgenommen.

Zu Zeiten ist im Auftrag der Region Landquart das Verkehrskonzept Region Landquart in Arbeit. Die Führung des Langsamverkehrs ist Teil davon. Allfällige Lösungsvorschläge können zur gegebenen Zeit in den Sachplan aufgenommen werden. Ein entsprechender Vermerk wird zu den genannten Schwachstellen aufgenommen.

Die Linienführung im Sachplan entspricht dem Objekt Nr. 01.06.202.10. im RRIP Nordbünden & Herrschaft vom September 2010. Auf Grund neuer Randbedingungen und Überlegungen ist eine Änderung im Rahmen der Regionalplanung zu begrüssen. Bis zum Vorliegen neuer,



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

	<p>von Zizers her entlang der Deutschen Strasse zu führen, von wo aus die Verbindung via Cholplatzweg nach Trimmis gewährleistet werden kann. Diese Variante hat zum einen eine attraktivere Linienführung für den Veloverkehr zur Folge und andererseits können so die Schwachstellen L002 bis L005 gestrichen werden.</p> <p>ANTRAG: Das Alltagsgrundnetz ist so anzupassen, dass die Strecke neu entlang der Deutschen Strasse und dem Cholplatzweg führt.</p>	<p>abgestimmter Linienführungen wird die Lösung gemäss RRIP beibehalten. Die Schwachstellenbeschriebe L002, L003, L004 und L005 werden dahingehend angepasst, dass die Linienführung kritisch ist und im Rahmen der regionalen Verkehrsplanung überprüft werden musst.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID332	<p>Verbindung Alltagsverkehr Trimmis - Chur</p> <p>Die Festlegung der Verbindung Trimmis - Chur im Sachplan Velo widerspricht teilweise den Absichten der Region Landquart. Im Sachplan wird die westliche Route mit den Schwachstellen L060 bis L063 ausgeschieden. Die Region sieht jedoch eine andere Linienführung vor. Diese ist der Anpassung des RRIP Langsamverkehr (im Zusammenhang mit dem RRIP Tourismus) zu entnehmen. Die Richtplananpassung soll nächstens zur Genehmigung eingereicht werden.</p> <p>ANTRAG: Die Verbindung Trimmis - Chur ist entsprechend der Anpassungen des RRIP Langsamverkehr (im Rahmen des RRIP Tourismus) aufzunehmen.</p>	<p>Die Schwachstellen L060 bis L065 werden im Rahmen des geplanten Radweges Chur - Trimmis weitgehend behoben. Der Regierungsbeschluss erfolgte am 6. November 2018, der Bau ist im Gange: beim IVS-Objekt Mittelweg nur Chaussierung, sonst durchgehende Asphaltierung, im Waldbereich abgedeckt durch eine doppelte OB. Der Radweg sollte im Herbst 2019 eröffnet werden können. Die Schwachstellen werden entsprechend gestrichen und die Linienführung gemäss genehmigtem Auflageprojekt angepasst.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID333	<p>Schwachstelle L048, Trimmis: Als «Hinweis zur Lösung» wurde «Asphaltierung geplant im Zusammenhang mit Nordspurverlegung A13. Asphaltierung wegen Auenschutz nicht möglich.» vermerkt.</p> <p>ANTRAG: Die Region bittet um eine verständlichere Formulierung des Hinweises zur Schwachstelle L048.</p>	<p>Der Schwachstellenbeschrieb L048 wird unter Hinweis zur Lösung wie folgt angepasst: Asphaltierung kritisch wegen Auenschutz. Belagsverbesserung soll trotzdem angestrebt werden, allenfalls mit doppelter Oberflächenbehandlung auf Asphalttragschicht. Gegebenenfalls Verlegung des Weges aus Auenschutzzone prüfen.</p>

## Region Surselva

12

Grundsätzliches Einverständnis Eingabe ID604	JA	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID607	<p>Regionaler Richtplan Langsamverkehr regelt Velonetz «wegscharf»</p> <p>ANTRAG: Auf einen Velonetzplan ist zu verzichten (Doppelspurigkeit)</p>	<p>Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die Velonetze von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Strassen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton.</p> <p>Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelspurigkeiten entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.</p>



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Allgemeine Bemerkungen siehe dazu Anträge der BVR

Eingabe ID606

Die Regiun Surselva unterstützt die Anträge der Bündner Vereinigung für Raumentwicklung (BVR), da einerseits der Richtplan Langsamverkehr diesen Tatbestand bereits abbildet und andererseits die Projektierungsrichtlinien für eine topografisch schwierige Randregion wie die Surselva sehr grosse Einschränkungen mit sich bringt.

Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss StrG und StrV (vgl. auch Art. 6 Abs. 2 StrG und 5 Abs. 1 StrV) können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die Velonetze von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Strassen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton.

Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelprüfungen entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.

Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss StrG und StrV (vgl. auch Art. 6 Abs. 2 StrG und 5 Abs. 1 StrV) können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.

Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbau

Eingabe ID608

Die Regiun Surselva hat grosse touristische Bedeutung. Aus diesem Grund steht für die Regiun Surselva die Förderung des Velo-Freizeitverkehrs im Vordergrund. Die Kantonsbeiträge an den Ausbau des Velonetzes Freizeitverkehr sind zu erhöhen und mit den Kantonsbeiträgen an den Ausbau des Velonetzes Alltagsverkehr gleichzusetzen

**ANTRAG: Kap. 6.1.2:**  
Erhöhung Kantonsbeitrag an den Ausbau des Velonetzes Freizeitverkehr beim Grundnetz von 40-60% auf 60-80% und beim Ergänzungsnetz von 10-30% auf 30-50%

Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Die Regierung hat dies mit Art. 31 StrV entsprechend umgesetzt.

Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel müssen diese dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung erzielen: beim Alltagsverkehr (Anzahl der davon profitierenden Verkehrsteilnehmer, Förderung des Umsteigens vom MIV auf das Velo im Alltag, Erhöhung der Sicherheit an stark frequentierten Strecken). Hinzu kommt, dass zur Befriedigung der grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse im Alltagsverkehr das akzeptable Risiko seitens des Anlagenbetreibers deutlich tiefer angesetzt werden muss als beim Freizeitverkehr. Bei Freizeitfahrten wie z.B. bei technisch anspruchsvollen Bikerouten nimmt der Befahrer bewusst ein höheres Sicherheitsrisiko in Kauf.

A Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID609

Die vorgelegte Projektierungsrichtlinie ist als Ausgangslage hilfreich. In einer Randregion, wie die Regiun Surselva sind die Platzverhältnisse oft limitiert, die Verkehrsbelastung oft gering, so dass bei konkreten Projekten fallweise entschieden werden soll, welcher Ausbaustandard notwendig ist.

**ANTRAG:** Die Projektierungsrichtlinien sollen als Hilfsmittel und Richtlinien gelten und nicht als Vorgabe. Fallweise ist zu entscheiden, ob insbesondere beim Raumbedarf abgewichen werden kann.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV werden die Beitragszahlungen des Kantons u.a. an die Voraussetzung geknüpft, dass die "kantonalen Vorgaben" eingehalten werden. Die bauliche Ausgestaltung muss den kantonalen Projektierungsrichtlinien entsprechen (vgl. Textteil, Kapitel 6). Ein Verzicht auf das Festschreiben solcher Standards würde dieser regierungsrätlichen Vorgabe widersprechen.

Die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr orientiert sich an den



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Allgemeine Hinweise  
und Anträge

Eingabe ID610

Die Regiun Surselva erarbeitet momentan den Richtplan Langsamverkehr. Der Alltagsverkehr des Richtplanes Langsamverkehr wird sich kaum vom Sachplan Velo unterscheiden. Beim Freizeitverkehr könnte der Richtplan Langsamverkehr zu Anpassungen des Sachplanes Velo, insbesondere beim Ergänzungsnetz führen.

**ANTRAG:** In Zusammenhang mit der Genehmigung des Richtplanes Langsamverkehr der Regiun Surselva ist das Netz des Sachplanes Velo anzupassen (gemäss Kap. 2.6 des Textteiles des Sachplanes Velo)

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Breil/Brigels

Eingabe ID614

Abschnitt Breil/Brigels – Waltensburg/Vuorz – Andiast:  
Mit der Gemeindefusion ist eine direkte Verbindung zwischen der Fraktion Breil/Brigels und Waltensburg/Vuorz geplant. In Zukunft hat diese Strecke für den Veloverkehr Potenzial.

**ANTRAG:** Sofern die Verbindung realisiert wird, ist dieser Abschnitt als «Alltag Ergänzungsnetz» in den Sachplan Velo aufzunehmen.

Minimalanforderungen der bereits geltenden Normen – wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des Velonetzes zwingend. In begründeten Einzelfällen ist ein Abweichen nicht ausgeschlossen (siehe Projektierungsrichtlinie, Einleitung).

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Ilanz/Glion

Eingabe ID612

Abschnitt Rueun – Ilanz (Polenweg):  
Dieser Abschnitt hat Potenzial für den Alltagsverkehr Velo. Er verbindet die Fraktion Rueun mit der Fraktion Ilanz/Glion. Dieser Abschnitt weist geringfügiges Längsgefälle auf, und ist für das Velofahren prädestiniert. Im Weitern wurde in Rueun ein Arbeitsgebiet von regionaler Bedeutung eröffnet.

**ANTRAG:** Aufstufung des Abschnittes Rueun – Ilanz (Polenweg) von «Alltag Ergänzungsnetz, Netzschluss» zu «Alltag Grundnetz»

Im kantonalen Velonetz werden nur Verbindungen von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potenzialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kantonsgebiet abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschlüsse). Insgesamt wird so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt.

Zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende, Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden.  
Das Potenzial auf dieser Verbindung wird unter anderem aufgrund des beträchtlichen Höhenunterschieds sowie der Distanz als zu tief für die Aufnahme in den Sachplan eingeschätzt.

Im kantonalen Velonetz werden nur Verbindungen von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potenzialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kantonsgebiet abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Lumnezia  
Eingabe ID613

Abschnitt Vignogn – Rumein - Vella:  
Vella gilt als Ort mit Stützfunktion gemäss kantonalem Richtplan, Raumordnungspolitik und Siedlung und soll als Arbeitsstandort gefördert werden. Eine attraktive Verbindung zu den Nachbarschaften ist von grosser Bedeutung. Die Strecke Vignogn – Rumein – Vella weist sehr geringes Gefälle auf und ist für den Alltagsverkehr Velo sehr geeignet. Analog zur Verbindung Meierhof – Affeier soll dieses Teilstück auf «Alltag Grundnetz» aufgestuft werden.

durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschliessungen). Insgesamt wird so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Sumvitg  
Eingabe ID615

Schwachstelle L218: durch neue Brücke wurden Radstreifen erstellt, Schwachstelle nicht mehr vorhanden

Zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende, Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden.  
Auf Grund des zu tiefen Potentials fehlen die sachlichen Grundlagen für eine Aufstufung gemäss Antrag.

Da das Potential gemäss Modell für das Grundnetz nicht ausreicht, ist die gewünschte Aufstufung nicht möglich.

ANTRAG: Überprüfung der Schwachstelle L218

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Sumvitg  
Eingabe ID611

Abschnitt Cumpadials – Sumvitg – Rabius:  
Durch die Erneuerung der kantonalen Hauptstrasse zwischen Rabius und Sumvitg inkl. der Erstellung eines Velostreifens, hat die Attraktivität dieses Abschnittes zugenommen. Der Bahnhof Cumpadials liegt zwischen den Fraktionen Cumpadials und Sumvitg. Die Erschliessung des Bahnhofs mittels Velo von Cumpadials und Sumvitg hat eine grosse Bedeutung.

ANTRAG: Aufstufung des Abschnittes Cumpadials – Sumvitg – Rabius von «Alltag Ergänzungsnetz, Netzschluss» zu «Alltag Ergänzungsnetz»

Die Schwachstelle wird aus dem Sachplan entfernt und die Linienführung angepasst.

Im kantonalen Velonetz werden Verbindungen von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potenzialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kanton gebiet nach objektiven und einheitlichen Kriterien abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschliessungen). Insgesamt kann so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt werden. Auf eine Aufnahme einzelner Verbindungen mit zu geringem Potential muss daher verzichtet werden.

Solch zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden.  
Die Potentialberechnung zeigt, dass das Potential für eine Aufstufung



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Trun  
Eingabe ID616

L159: Ortsdurchfahrt wird momentan saniert. Sind Massnahmen bezüglich dieser Schwachstelle ins Projekt eingeflossen?

ANTRAG: Massnahmen zu L159 mit Sanierung Ortsdurchfahrt umsetzen (dringend).

nicht ausreicht. Dies hat aber für die Höhe eines Kantonsbeitrags keine Auswirkungen, da ein Netzschluss diesbezüglich gleich eingestuft ist wie das Ergänzungsnetz.

Die Sanierung des Innerortsbereiches im Jahr 2018 ergab eine wesentliche Verbesserung für die Fussgänger. Aufgrund der gegebenen, ungenügenden Strassenbreite mit verschiedenen Engstellen infolge der angrenzenden Liegenschaften war die Realisierung einer speziellen Veloinfrastruktur nicht möglich. Die Mittelinsel bei der Ortseinfahrt West hat zu einer merkbaren Geschwindigkeitssenkung geführt. Die Schwachstellenbeschreibung L059 wird entsprechend angepasst.

## Region Viamala

5

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID618

Bau, Betrieb und Unterhalt der Radwegeanlagen gehören im Kanton Graubünden zum Aufgabenbereich der Gemeinden. Grundsätzlich ist die Absicht des Kantons begrüßenswert, Beiträge im Bereich Alltagsverkehr zu gewähren. Allerdings besteht diese Möglichkeit heute schon. Wenn die Entwicklung betrachtet wird, kann durchaus davon ausgegangen werden, dass die Gemeinden an einem gut ausgebauten Fahrradnetz interessiert sind und die heutigen gesetzlichen Grundlagen durchaus genügen.

Die per 1. Januar 2016 teilrevidierte Strassengesetzgebung verpflichtete die Regierung zum Erlass des Sachplans Velo (Art. 6 Abs. 2 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV).

Mit dem Sachplan Velo erklärt sich der Kanton bereit, die Gemeinden im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten deutlich stärker als bis anhin zu unterstützen.

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID617

In den letzten Jahren hat der Fahrradverkehr zusehends an Bedeutung gewonnen. Die Entwicklungen im Bereich der E-Bikes ermöglichen das mühelose Zurücklegen auch längerer Distanzen mit dem Velo. Damit wird das Pendeln zum Arbeitsplatz auch für nicht direkt zur Agglomeration gehörende Gebiete interessant.

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID620

Die Ausrichtung des Sachplans Velo, die vor allem den Ausbau des Fahrradnetzes für Pendlerinnen und Pendler und somit sichere Fahrradwege im Agglomerationsverkehr im Fokus hat, ist zwar begrüßenswert, scheint uns aber etwas einseitig. Gerade der Sicherheitsaspekt ist auch für Gemeinden zentral, die nicht direkt zur Agglomeration gezählt werden können, wie z.B. sichere Schulweg-Verbindungen mit dem Fahrrad.

Der Sachplan bzw. der Velonetzplan umfasst den ganzen Kanton. Losgelöst von den Agglomerationen wird der Aspekt Schulweg bei der Beitragsberechnung speziell berücksichtigt (Textteil, Kapitel 6.1.1).

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID621

Aus unserer Sicht ergeben sich aus dem Sachplan Velo keine wesentlichen Verbesserungen. Wir befürchten eher, dass sich der administrative Aufwand für alle Beteiligten erheblich erhöhen wird.

Mit dem Sachplan Velo erklärt sich der Kanton nun bereit, die Gemeinden im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten deutlich stärker als bis anhin zu unterstützen.

Kap. 3 Kantonales  
Velonetz  
Eingabe ID619

Der Regionale Richtplan Langsamverkehr der Region Viamala wurde im Dezember 2017 erlassen. Die Aufgaben im Grund- und Ergänzungsnetz sind für die Gemeinden lösbar. Allerdings zeichnen sich im Bereich des Freizeitverkehrs, insbesondere mit den "wilden" Mountainbike-Routen, seit einiger Zeit Konfliktpotenziale zwischen Forst-/Landwirtschaft sowie der Jagd ab. Ähnliche Situationen dürften sich auch in anderen Regionen finden. Diesbezüglich relativiert sich auch die Aussage, wonach in Zukunft nur noch punktuelle Optimierungen am Netz und an der Infrastruktur notwendig sein sollen.

Kenntnisnahme



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

6

## Regione Moesa

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID359

SI

Presa di conoscenza

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID361

Alcuni errori ortografici

Presa di conoscenza

B Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID364

Sentieri Mountain Bike Mesolcina-Calanca.  
Questi sentieri sono stati realizzati e collaudati e demarcati Svizzera - Mobile.  
  
RICHIEDA: Si richiede l'inserimento dei sentieri MTB (marrone) seguenti:  
638 - Santa Maria in Calanca  
639 - Giova  
640 - Mesolcina  
641 - Pian Cales  
642 - Pignela  
643 - Isola in San Bernardino

Per l'approvazione del piano settoriale da parte del Governo, il piano della rete di percorsi ciclabili viene aggiornato con i dati/tracciati validi in quel momento dei percorsi nazionali, regionali e locali. Vengono aggiornati in particolare i nuovi percorsi per mountain bike segnalati.

B Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID365

Sentieri Mountain Bike Mesolcina-Calanca  
Questi sentieri sono stati inseriti nella pianificazione regionale, foglio d'oggetto "303 - traffico non motorizzato", approvato nel 2014 ma non ancora realizzati  
(vedi allegati)

Per l'approvazione del piano settoriale vengono ripresi i percorsi della mobilità del tempo libero segnalati (stato 2019). La regione è invitata a contattare il STNM per quanto riguarda i percorsi non ancora attuati.

RICHIEDA: N°1: Roveredo - Gesero - Arbedo - Roveredo  
N°2: Roveredo - Gesero - Frascoscela - Roveredo  
N°3: Roveredo - Pertisc - Lanes - Mti di Vif - Roveredo  
N°9: Fondo valle Calanca  
N°10: Fondo valle Mesolcina, da passo San Bernardino  
a confine GR/TI

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Grono  
Eingabe ID362

Mobilità quotidiana rete di base (blu)  
  
RICHIEDA: Si richiede che il tracciato venga esteso fino alla frazione di Leggia

Stando al modello dei potenziali, la tratta Grono - Leggia non raggiunge il valore soglia necessario. Per contro il confine tra rete di base e rete complementare in direzione di Leggia può essere spostato fino a K 732 460 / 123 670, comprendendo così Grono e la zona industriale.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Grono  
Eingabe ID363

Strada cantonale Grono - Rossa (valle Calanca)  
  
RICHIEDA: Si richiede l'inserimento della strada cantonale quale rete di base verde

Le tratte della mobilità del tempo libero (inclusa le mountain bike), che hanno una determinata importanza nella rete globale o nell'offerta turistica, sono suddivise in percorsi nazionali, regionali o locali. I percorsi hanno un punto di partenza e di arrivo; sono inoltre coordinati con la rete globale. Essi sono segnalati con un campo di indicazione del percorso conformemente alla norma SN 640 829a. Di conseguenza sono stati considerati di importanza cantonale e dunque degni di essere inseriti nel piano settoriale solo i percorsi della mobilità del tempo libero segnalati



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

conformemente alla norma SN 640 829a (cfr. testo, capitolo 3.2), che i comuni hanno inoltrato al Cantone per l'approvazione e la concessione di sussidi. Non ogni tracciato per mountain bike o bicicletta inserito in un PGU soddisfa dunque i criteri per essere incluso nel piano settoriale. I nuovi percorsi pianificati devono essere presentati in precedenza al STNM per il coordinamento e la verifica dell'idoneità con la rete globale e inseriti nei PDReg e/o nei PGU. Nella procedura di approvazione del PDReg/PGU il Governo conferisce eventualmente un incarico per l'aggiornamento nel piano settoriale. Modifiche di poco conto relative al tracciato di percorsi esistenti e segnalati possono essere presentate al STNM, che procederà alle modifiche ritenute giustificate nel piano settoriale (art. 5a cpv. 3 OSta e testo, capitolo 2.6).

## Regiun Engiadina Bassa/Val Müstair

7

Grundsätzliches Einverständnis

Eingabe ID150

JA

Kenntnisnahme

Aufbau Vorgehen richtig angepackt?

Eingabe ID153

In Würdigung des vorliegenden Vorschlags freuen wir uns Ihnen mitteilen zu können, dass aus unserer Sicht für die zentralen Anliegen mehrheitlich befriedigende Lösungen gefunden werden konnten, die im Grundsatz Klarheit bringen. Die vorgesehene Stossrichtung wird im Allgemeinen begrüßt.

Kenntnisnahme

Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID154

Die strategische Aufteilung in Alltagsverkehr und Freizeitverkehr (Seite 10) mag Inhaltlich richtig sein. Das unterschiedliche Höhen der Kantonsbeiträge davon abgeleitet werden, zeigt einmal mehr, dass die Randregionen im Allgemeinen und in der Raumplanung im Speziellen benachteiligt werden.

ANTRAG: Im Vordergrund zur Beitragsfestsetzung soll die Sicherheit der Verkehrsteilnehmern stehen und zwar unabhängig ob im Alltags- oder im Freizeitverkehr.

Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Die Regierung hat dies mit Art. 31 StrV entsprechend umgesetzt.

Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel müssen diese dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung erzielen: beim Alltagsverkehr (Anzahl der davon profitierenden Verkehrsteilnehmer, Förderung des Umsteigens vom MIV auf das Velo im Alltag, Erhöhung der Sicherheit an stark frequentierten Strecken). Hinzu kommt, dass zur Befriedigung der grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse im Alltagsverkehr das akzeptable Risiko seitens des Anlagenbetreibers deutlich tiefer angesetzt werden muss als beim Freizeitverkehr. Bei Freizeitfahrten wie z.B. bei technisch anspruchsvollen Bikerouten nimmt der Befahrer bewusst ein höheres Sicherheitsrisiko in Kauf.

Im Sachplan werden der Alltags- und der Freizeitverkehr gleichermaßen behandelt und abgebildet. Für die Netzkonzeption des Alltagsnetzes wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt, um den Alltagsverkehr auch in regionalen Zentren und kleineren Ortschaften zu



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues

Eingabe ID156

Wie bereits in Kapitel 1 vermerkt, werden bei der Finanzierung des Velonetz-Ausbaus die Randregionen benachteiligt.

ANTRAG: Die StrV (Art. 31 Abs. 2) soll dahingehend angepasst werden, dass alle Radweganlagen mit gleichen % - Sätzen unterstützt werden. Herleitend von dieser Anpassung kann eine Beitragshöhe an den anrechenbaren Kosten beim Alltagsverkehr und beim Freizeitverkehr von:

Grundnetz: 60-80%

Ergänzungsnetz: 30-50%

erwartet werden.

stärken (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung.

Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Die Regierung hat dies mit Art. 31 StrV entsprechend umgesetzt.

Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel müssen diese dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung erzielen: beim Alltagsverkehr (Anzahl der davon profitierenden Verkehrsteilnehmer, Förderung des Umsteigens vom MIV auf das Velo im Alltag, Erhöhung der Sicherheit an stark frequentierten Strecken). Hinzu kommt, dass zur Befriedigung der grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse im Alltagsverkehr das akzeptable Risiko seitens des Anlagenbetreibers deutlich tiefer angesetzt werden muss als beim Freizeitverkehr. Bei Freizeitfahrten wie z.B. bei technisch anspruchsvollen Bikerouten nimmt der Befahrer bewusst ein höheres Sicherheitsrisiko in Kauf.

Die Freizeit-Routen werden in der Regel abseits von Strassen mit hohem LKW-Anteil geführt (i.d.R. abseits von Kantonsstrassen). Damit die maximale Punktzahl auf realistische Weise erreicht werden kann, wurde beim Freizeitverkehr auf dieses Kriterium verzichtet.

Zur Festlegung der Beiträge werden objektive (i.d.R. qualitative) Kriterien benötigt. Besondere Umstände können argumentativ zu den Gesuchen beantragt werden.

Die Kriterien beruhen auf der Erfahrung der FLV und wurden bereits in der Vergangenheit angewendet (jedoch nicht offen kommuniziert). Die Anwendung hat sich bewährt. Aus diesen Gründen wird auf eine Anpassung der Kriterien verzichtet.

## Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues

Eingabe ID157

Die Beitragssätze in Abhängigkeit von einer errechneten Punktzahl zu definieren ist grundsätzlich richtig. Die Beurteilungsgrössen sind aber vor allem im Freizeitverkehr anzupassen resp. zu ergänzen.

Da in ländlichen Gegenden die Verkehrsbelastung kleiner ist sollte der DTV bei > als 2'500 die max. Punktzahl erreichen (2 Punkte). Der LKW-Anteil einer Strasse hat einen grossen Einfluss auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Bei einem erhöhten LKW-Anteil ist der Handlungsbedarf gewichtiger, was mit diesem Kriterium berücksichtigt werden kann. Die Möglichkeit der Vergabe dieses Punktes muss auch Freizeitverkehr möglich sein. Die „Entflechtung Wanderwege“ und „Mitbenutzung Alltagsverkehr“ grenzen sich mindestens in ländlichen Gegenden aus, sodass eine Vergabe beider Kriterien unrealistisch ist. Sie sollten darum zu einem Kriterium zusammengefasst werden. Aufgrund der Grösse und Weitläufigkeit des Kantons sind pragmatische Lösungen erwünscht, ja geradezu gefordert. Um diesem Umstand gerecht zu werden sollten 2 Punkte für „Besondere Umstände“ reserviert sein und so die Möglichkeit geben auf Einzigartigkeit eines Projektes einzugehen. Auf eine abschliessende Aufzählung bestimmter Kriterien sollte darum verzichtet werden.

ANTRAG: Klassierung gemäss Norm SN 640 829a: 1-3 Punkte

Verkehrsbelastung: 0-2 Punkte

Strake saisonale MIV-Spitzen: 1 Punkt

Hoher LKW-Anteil: 1 Punkt



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	Entflechtung Wanderwege und/oder Mitbenutzung Alltagsverkehr: 1 Punkt Besonderer Umstände: 0-2 Punkte	
B Allgemeine Hinweise und Anträge  Eingabe ID155	<p>Die Region EBVM hat einen Masterplan Bikenetz ausarbeiten lassen.</p> <p>ANTRAG: Dieser soll im Sachplan Velo Kanton Graubünden übernommen werden. Der Velonetzplan Kanton Graubünden soll entsprechend ergänzt/angepasst werden.</p> <p>Bemerkung ewp: Analoge Rückmeldung zu Artikel 35 (Kap. 3 Kantonales Velonetz), diese wird nur einmal erfasst.</p>	<p>Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.</p> <p>Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge  Eingabe ID158	<p>Im Rahmen der Erarbeitung des Mountainbikekonzeptes sind aus Sicht der Gemeinden bei den nationalen, regionalen und lokalen Routen Ungereimtheiten und Schwachstellen aufgefallen. Sobald das Mountainbikekonzept, in enger Zusammenarbeit mit der Fachstelle Langsamverkehr, durch die Gemeindeversammlungen gutgeheissen wird, werden allfällige Änderungsanträge eingereicht.</p> <p>ANTRAG: Im Rahmen der Vernehmlassung des Velosachplans soll dieser Umstand festgehalten werden.</p>	<p>Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.</p> <p>Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).</p>



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

und Textteil, Kapitel 2.6).

---



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Politische Parteien

7

### BDP Graubünden, Sekretariat

7

Grundsätzliches  
Einverständnis

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Hinweise und  
Anträge  
Eingabe ID540

Die BDP begrüßt die Förderung des Velowegnetzes, insbesondere im Bereich Alltagsverkehr.

ANTRAG: Im Bereich Freizeitverkehr dürfen die Interessen der Wanderer nicht vergessen gehen und wo notwendig muss eine Entflechtung des Wegnetzes überprüft werden.

Konflikte zwischen Radfahrern und Wanderern betreffen v.a. das Velonetz des Freizeitverkehrs. Dessen Projektierung richtet sich nach dem "Handbuch Langsamverkehr" des Tiefbauamtes Graubünden (siehe Textteil, Kapitel 4). Für den Freizeitverkehr ist kein Hartbelag erforderlich.

(Nur) die Projektierung des Velo-Alltagsverkehrs richtet sich nach der Projektierungsrichtlinie von Anhang A. Demnach weisen Radwege des Alltagsverkehrs grundsätzlich einen Hartbelag auf. Begründete Abweichungen infolge einer Interessenabwägung (basierend auf der eidgenössischen oder kantonalen Gesetzgebung) sind jedoch möglich (siehe Einleitung zu Anhang A). Im Rahmen dieser Interessenabwägung werden auch bestehende Wanderwege berücksichtigt und eine allfällige Verlegung oder Aufhebung dieser Wege geprüft.

Der Textteil des Sachplans wird mit einem Abschnitt zur Koexistenz/nötigen Entflechtung von Wanderern und Radfahrern (unter Kapitel 1.5 Strategie Freizeitverkehr) sowie zur Berücksichtigung von Wanderwegen bei der Planung und Projektierung (unter Kapitel 5.2.1) ergänzt (vgl. auch Positionspapier "Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike"). Im Rahmen der Interessenabwägung sind bestehende Wanderwege zu berücksichtigen (Projektierungsrichtlinie, Einleitung). Zudem werden Massnahmen zur Nutzungsentflechtung auf Routen gemäss Velonetzplan bei der Berechnung des Kantonsbeitrags besonders gewichtet (Kapitel 6.1.2 ).

Kap. 1 Einleitung  
Eingabe ID541

Es ist richtig, dass das Velowegnetz in verschiedene Kategorien eingeteilt wird.

Kenntnisnahme

Kap. 2 Sachplan Velo –  
Grundsätze  
Eingabe ID542

Die Gemeinden sind zwar die Verantwortlichen und Bezahlern des Velowegnetzes, haben aber nur geringe Entscheidungskompetenz bei einer Änderung des Sachplan.

Gemäss Art. 6 Abs. 2 StrG legt die Regierung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das Wegnetz des Langsamverkehrs fest. Dieses Wegnetz wird gestützt auf ein Netzkonzept des Departementes im Sachplan festgehalten (Art. 5 Abs. 2 StrV). Die Linienführungen im Velonetzplan und in den davon abgeleiteten (anderer Massstab) Gemeindedatenblättern sind behördenverbindlich. Die aufgelisteten Schwachstellen haben lediglich informativen Charakter (vgl. Textteil 2.4).



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Kap. 3 Kantonales  
Velonetz  
Eingabe ID543

ANTRAG: Ein minimales Grundnetz an einem Netz Alltagsverkehr sollte auch in peripheren Regionen vorhanden sein. (Bsp. Zillis nach Andeer)

Im Sachplan Velo wird das "kantonale" Alltagsnetz und das "kantonale" Freizeitnetz abgebildet. Es handelt sich um sämtliche Verbindungen/Routen von kantonalen oder überwiegend kantonalen Bedeutung. Nur diese sind gemäss Art. 58 StrG und Art. 31bis StrV beitragswürdig. Mit dem Sachplan - welcher laufend und relativ einfach nachgeführt wird - ist sichergestellt, dass die Regierung über ein aktuelles, transparentes und kantonsweites Instrument zur Beitragssprechung verfügt.

Die Linienführungen der rein kommunalen Velonetze werden daher vom Sachplan nicht erfasst. Die Gemeinden können solch kommunale und rein fraktionale Verbindungen/Routen frei festlegen und das kantonale Netz in den regionalen Richtplänen entsprechend verdichten. Gleches gilt für überfraktionale Verbindungen und Routen: auch diese können die Gemeinden an sich frei festlegen - bei einem Abweichen vom Sachplan haben sie aber keinen Anspruch auf Kantonsbeiträge (siehe dazu Art. 31 Abs. 1bis StrV und Textteil, Kapitel 2.5 und 6). Die Gemeinden und Regionen haben mit den Instrumenten der Raumplanung die Möglichkeit, Änderungen des Sachplan Velo zu beantragen (siehe dazu Kapitel 1.3).

Kap. 6 Finanzierung des  
Velonetz-Ausbaues  
Eingabe ID544

Beim Ergänzungsnetz fallen die Beiträge rund 50 % tiefer aus, dies ist wieder eine Benachteiligung der Randregionen.

Im Sachplan werden der Alltags- und der Freizeitverkehr gleichermaßen behandelt und abgebildet. Für die Netzkonzeption des Alltagsnetzes wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt, um den Alltagsverkehr auch in regionalen Zentren und kleineren Ortschaften zu stärken (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung.

Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Tourismusverkehr, ergibt sich aus Art. 31 Abs. 1 StrV. Diese Verordnungsbestimmung (welche ihre gesetzliche Grundlage in Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG hat) beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Mit höheren Subventionssätzen für das Alltagsnetz können Anreize zur Umsetzung der Erschliessungsbedürfnisse der Einheimischen geschaffen werden. Die gewünschte Ausdehnung wäre sachlich und präjudiziell nicht vertretbar. Auch das Nationalstrassennetz beschränkt sich auf die Verbindungen mit einem gewissen Verkehrsaufkommen.

Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

A Allgemeine Hinweise  
und Anträge

Eingabe ID545

ANTRAG: Die Anliegen der Gemeinden sind immer mit oberster Priorität miteinzubeziehen.

Tourismusverkehr, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Die Regierung hat dies mit Art. 31 StrV entsprechend umgesetzt.

Angesichts der begrenzten finanziellen Mittel müssen diese dort eingesetzt werden, wo sie die grösste Wirkung erzielen: beim Alltagsverkehr (Anzahl der davon profitierenden Verkehrsteilnehmer, Förderung des Umsteigens vom MIV auf das Velo im Alltag, Erhöhung der Sicherheit an stark frequentierten Strecken). Hinzu kommt, dass zur Befriedigung der grundlegenden Mobilitätsbedürfnisse im Alltagsverkehr das akzeptable Risiko seitens des Anlagenbetreibers deutlich tiefer angesetzt werden muss als beim Freizeitverkehr. Bei Freizeitfahrten wie z.B. bei technisch anspruchsvollen Bikerouten nimmt der Befahrer bewusst ein höheres Sicherheitsrisiko in Kauf.

Die Gemeinden sind für die Projektierung der Veloinfrastruktur zuständig (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die Projektierungsrichtlinie dient als Hilfestellung für die Gemeinden und zur Sicherung von einheitlichen Standards auf dem kantonalen Velonetz.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Verbände/Vereine

253

## Automobil Club der Schweiz, Sektion Graubünden, Chur

3

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID159

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID160

Die Zukunft wird zeigen, dass der Veloverkehr und der Velotourismus für den Kanton Graubünden äusserst wichtig werden. Bereits heute gibt es im Kanton Graubünden touristische Destinationen, in denen das Velo einen ganz prägenden Bestandteil der Freizeitaktivitäten einnimmt. Ich denke dabei beispielsweise an die Region Lenzerheide Valbella. Es wird in Zukunft immer wichtiger sein, dass der Kanton Graubünden und damit auch seine Gemeinden, eine wunderbare Velo Infrastruktur unserer Bevölkerung, aber auch den Touristen, zur Verfügung stellen.

Das Velo im Kanton Graubünden ist viel zu lange völlig stiefmütterlich behandelt worden. Die Zeiten, als es möglich war, Fahrräder, Autos und Motorräder auf der gleichen Strasse zirkulieren zu lassen, sind längst vorbei. Das Fahrradfahren auf öffentlichen Strassen - z.B. in Richtung Arosa, Lenzerheide oder über den Julier Pass, ist schlicht und ergreifend aus sicherheitsmässigen Aspekten unverantwortlich. Das Risiko für die Fahrradfahrer ist einfach viel zu gross. Es ist aus diesen Gründen absolut zwingend, dass wir im Kanton Graubünden beginnen, auf diesen wichtigen touristischen Verkehrsachsen gut ausgebauten Fahrradwege zur Verfügung zu stellen. Das wird dem Kanton Graubünden aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht, aber auch im Tourismusmarkt völlig neue Chancen und Märkte eröffnen. Darum unterstützt der ACS Graubünden den Vorstoss der Regierung in allen Punkten.

ANTRAG: Es ist aus diesen Gründen absolut zwingend, dass wir im Kanton Graubünden beginnen, auf diesen wichtigen touristischen Verkehrsachsen gut ausgebauten Fahrradwege zur Verfügung zu stellen.

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID161

Selbstverständlich kann es nicht allein die Aufgabe des Kantons sein, diesen Sachplan Velo im Kanton Graubünden umzusetzen; die Gemeinden werden auch das dazu beizutragen haben. Dabei darf aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass so manche Gemeinde aus finanziellen Gründen nicht das tun wird, was unbedingt getan werden müsste.

ANTRAG: Weshalb es in diesen Fällen wichtig ist, dass der Kanton die Oberaufsicht behält und dafür Sorge trägt, dass der Sachplan Velo auch vollumfänglich gegenüber den Gemeinden und Privaten durchgesetzt wird.

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelosportes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).

Grundsätzliches

JA

Kenntnisnahme

3



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Einverständnis

Eingabe ID623

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID624

Die BAW begrüßt die Förderung des Velowegnetzes, insbesondere im Bereich Alltagsverkehr. Im Bereich Freizeitverkehr dürfen die Interessen der Wanderer nicht vergessen gehen und wo notwendig, muss eine Entflechtung des Wegnetzes überprüft werden.

Gemäss Fuss- und Wanderweggesetz (FWG) sollen Wanderwege nicht auf Hartbelag und auch nicht auf den für den allgemeinen Fahrverkehr geöffneten Strassen verlaufen. Wanderwege müssen möglichst gefahrlos begehbar sein (Art. 6 Abs. 1 Bst. B FWG).

Konflikte zwischen Radfahrern und Wanderern betreffen v.a. das Velonetz des Freizeitverkehrs. Dessen Projektierung richtet sich nach dem "Handbuch Langsamverkehr" des Tiefbauamtes Graubünden (siehe Textteil, Kapitel 4). Für den Freizeitverkehr ist kein Hartbelag erforderlich.

(Nur) die Projektierung des Velo-Alltagsverkehrs richtet sich nach der Projektierungsrichtlinie von Anhang A. Demnach weisen Radwege des Alltagsverkehrs grundsätzlich einen Hartbelag auf. Begründete Abweichungen infolge einer Interessenabwägung (basierend auf der eidgenössischen oder kantonalen Gesetzgebung) sind jedoch möglich (siehe Einleitung zu Anhang A). Im Rahmen dieser Interessenabwägung werden auch bestehende Wanderwege berücksichtigt und eine allfällige Verlegung oder Aufhebung dieser Wege geprüft.

Der Textteil des Sachplans wird mit einem Abschnitt zur Koexistenz/nötigen Entflechtung von Wanderern und Radfahrern (unter Kapitel 1.5 Strategie Freizeitverkehr) sowie zur Berücksichtigung von Wanderwegen bei der Planung und Projektierung (unter Kapitel 5.2.1) ergänzt (vgl. auch Positionspapier "Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike"). Im Rahmen der Interessenabwägung sind bestehende Wanderwege zu berücksichtigen (Projektierungsrichtlinie, Einleitung). Zudem werden Massnahmen zur Nutzungsentflechtung auf Routen gemäss Velonetzplan bei der Berechnung des Kantonsbeitrags besonders gewichtet (Kapitel 6.1.2 ).

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID625

Im Velonetzplan fehlen die Mountainbikerouten in der Mesolcina die im kantonalen Inventar dargestellt sind.

Für die Genehmigung des Sachplanes durch die Regierung wird der Velonetzplan mit den zu jenem Zeitpunkt gültigen Daten/Linienführungen der nationalen, regionalen und lokalen Routen aktualisiert. Im Speziellen werden die neu signalisierten Mountainbikerouten nachgeführt. Fehlende Routen (638, 641) werden ergänzt.

## Bündner Heimatschutz, Chur

1

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID622

Die genannten Inventare formulieren ein nationales Interesse, das nicht beeinträchtigt werden darf. Die Normen gemäss «Projektierungsrichtlinien Velo-Alltagsverkehr» sind bei genannten Objekten nicht relevant, es sind hier zusammen mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton Speziallösungen zu suchen, um eine Beeinträchtigung der Schutzobjekte zu vermeiden, und zwar in jedem Fall, unabhängig davon, ob der Weg mit Bundesgeldern bezahlt wird oder nicht (Selbstbindung des Kantons). Gleches muss auch für regional bzw. kommunal geschützte Landschaften und Ortsbilder sowie auch für

Anpassung Textteil, Kapitel 5.2.1

Planung und Projektierung unter Berücksichtigung von Wanderwegen, Schutzgebieten und Inventaren.

Anpassung Textteil, Kapitel 7.3

Zu prüfen sind unter anderem mögliche Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere mit dem IVS, ISOS oder



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Baudenkmäler gelten (z. Bsp. Brücken), seien diese nun formell geschützt, in der kommunalen Grundordnung als geschützt oder erhaltenswert klassifiziert oder auch nur, wenn ein Schutzverdacht besteht (z. Bsp. Brücken des Ingenieurs Christian Menn). Hier verpflichtet das NHG den Kanton zu einer besonderen Sorgfalt.

ANTRAG: Wir bitten Sie, einen zusätzlichen Absatz einzufügen, in dem explizit festgehalten wird, dass für Velostrecken, die ein Objekt im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz ivs, im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS oder im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler BLN betreffen, spezielle Bedingungen herrschen.

BLN).

Anpassung Projektierungsrichtlinie, Einleitung:  
....zu begründen. Konflikte mit anderweitigen Nutzungsinteressen  
(insbesondere Wanderwege), mit Schutzgebieten oder Inventaren  
(insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für Abweichungen  
von der Projektierungsrichtlinie sein.

## Bündner Vereinigung für Raumentwicklung, Chur

13

Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID169

Die BVR begrüßt die Absicht, die Veloinfrastruktur im Kanton zu stärken und zu verbessern ebenso wie die vom Kanton in Aussicht gestellte Mitfinanzierung der Aktivitäten der Gemeinden. Damit kann ein wichtiger Beitrag für eine Aufwertung des Veloangebots geleistet werden.

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID170

Jedoch vermisst die BVR eine gesetzliche Grundlage für die Erarbeitung des Sachplans; dies ist einzig in der Verordnung erwähnt, nicht jedoch im Strassengesetz.

Art. 7 Abs. 1 KRG verpflichtet die Planungsträger zur Beschaffung der für ihre Planung nötigen Grundlagen. Für Einzelheiten wird explizit auf die Verordnung verwiesen. Gemäss Art. 3 Abs. 1 KRVO gelten insbesondere Sachpläne als Planungsgrundlagen. Der Sachplan Velo als Grundlageninstrument der Raumplanung stützt sich m.a.W. auf eine ausreichende gesetzliche Grundlage. Die gesetzliche Grundlage innerhalb der Strassengesetzgebung findet sich in Art. 6 Abs. 2 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV.

Im Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Strassengesetzes wurde verschiedentlich eine verstärkte Förderung des Langsamverkehrs gefordert. Die Regierung verwies in der Folge in ihrer Botschaft an den Grossen Rat auf die anstehende Revision des kantonalen Richtplans. Sie erklärte sich aber bereit, ein Netz von überwiegendem kantonalem Interesse für jene Radwegeanlagen zu definieren, welche aus kantonaler Sicht primär für den Alltagsverkehr von Bedeutung sind. Ergänzend wurde im Grossen Rat ausgeführt, dass hierfür eine Sachplanung vorgesehen ist. Dieser dient als Grundlage für den kantonalen Richtplan. Im Nachgang zur Teilrevision des Strassengesetzes wurde denn auch die Strassenverordnung von der Regierung angepasst und unter anderem mit Art. 5 Abs. 1 StrV ergänzt.

Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID567

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.

Kenntnisnahme

Allgemeine Hinweise und

Begründung:

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
Anträge Eingabe ID164	<p>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).</p> <p><b>ANTRAG: Antrag 3:</b> Der Sachplan Velo soll die Finanzierung und den Ausbaustandard festlegen, jedoch gestützt auf den Regionalen Richtplan (ohne einen eigenen Plan zu erlassen).</p>	<p>Velonetze von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Strassen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton.</p> <p>Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelspurigkeiten entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.</p>
Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID163	<p>Begründung</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><b>ANTRAG: Antrag 2:</b> Netzanpassungen sollen auf Stufe Regionaler Richtplan koordiniert werden. Auf die Überführung in den Sachplan Velo soll verzichtet werden.</p>	<p>Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss StrG und StrV (vgl. auch Art. 6 Abs. 2 StrG und 5 Abs. 1 StrV) können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.</p> <p>Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG sind nur die Velonetze von kantonaler und überwiegend kantonaler Bedeutung beitragswürdig. Mit dem Sachplan bzw. dem Velonetzplan werden die beitragswürdigen Verbindungen transparent und wegscharf (d. h. wo möglich auf bestehende Strassen und Wege) festgelegt. Die RRIP sind dafür eine wichtige Grundlage. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton.</p> <p>Die RRIP können deshalb prinzipiell nicht 1:1 übernommen werden. Doppelspurigkeiten entstehen nur bei Verbindungen, die auch Teil des Sachplanes sind.</p>
Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze Eingabe ID166	<p>Der Verursacher des Eingriffs wird ersatzpflichtig (Kap. 2.6.2):</p> <p><b>ANTRAG:</b> Eine Verbesserung des Velonetzes soll möglich sein, ohne dass die Gemeinde als Verursacherin des Eingriffs dafür ersatzpflichtig wird.</p>	<p>Bei Verbesserungen des Velonetzes wird die Gemeinde nicht ersatzpflichtig, im Gegenteil: Für infrastrukturelle Verbesserungen/Behebung von Schwachstellen/Ausbauten des Netzes können gemäss Kapitel 6 Beiträge beim Kanton beantragt werden (für reine Sanierungsprojekte werden gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV keine Beiträge geleistet).</p> <p>Die Ersatzpflicht gemäss Art. 5a Abs. 4 StrV kommt nur zur Anwendung, wenn ein Eingriff eine Verschlechterung des Velonetzes verursacht. Kapitel 2.6.2 und 2.6.3 werden entsprechend präzisiert.</p>
Kap. 2 Sachplan Velo – Begründung:		<p>Gemäss Art. 6 Abs. 2 StrG legt die Regierung in Zusammenarbeit mit</p>



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
Grundsätze Eingabe ID162	<p>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 Lösung. 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.</p> <p><b>ANTRAG: Antrag 1:</b> Die BVR beantragt, dass der Sachplan Velo nur hinsichtlich noch festzulegender Kriterien behördensverbindlich wird. Insbesondere der Velonetzplan soll nicht behördensverbindlich werden.</p>	<p>den Gemeinden das Wegnetz des Langsamverkehrs fest. Dieses Wegnetz wird gestützt auf ein Netzkonzept des Departementes im Sachplan festgehalten (Art. 5 Abs. 2 StrV). Die Linienführungen im Velonetzplan und in den davon abgeleiteten (anderer Massstab) Gemeindedatenblättern sind behördensverbindlich. Die aufgelisteten Schwachstellen haben lediglich informativen Charakter (vgl. Textteil 2.4).</p> <p>Im Sachplan Velo wird das "kantonale" Alltagsnetz und das "kantonale" Freizeitnetz abgebildet. Es handelt sich um sämtliche Verbindungen/Routen von kantonaler oder überwiegend kantonaler Bedeutung. Nur diese sind gemäss Art. 58 StrG und Art. 31bis StrV beitragswürdig. Mit dem Sachplan - welcher laufend und relativ einfach nachgeführt wird - ist sichergestellt, dass die Regierung über ein aktuelles, transparentes und kantonsweites Instrument zur Beitragssprechung verfügt.</p> <p>Die Linienführungen der rein kommunalen Velonetze werden daher vom Sachplan nicht erfasst. Die Gemeinden können solch kommunale und rein fraktionale Verbindungen/Routen frei festlegen und das kantonale Netz in den regionalen Richtplänen entsprechend verdichten. Gleches gilt für überfraktionale Verbindungen und Routen: auch diese können die Gemeinden an sich frei festlegen - bei einem Abweichen vom Sachplan haben sie aber keinen Anspruch auf Kantonsbeiträge (siehe dazu Art. 31 Abs. 1bis StrV und Textteil, Kapitel 2.5 und 6). Die Festlegung des Velonetzplanes steht im Spannungsfeld der Forderungen nach einem vom MIV getrennten Wegnetz mit entsprechenden Wegneubauten, der strikten Forderung der USOs, die Landschaft nicht mit neuen Wegen zu belasten, der begrenzten Finanzmittel von Gemeinden und Kanton sowie der topographischen Einschränkungen. Der vorliegende Velonetzplan stellt keineswegs den Status Quo dar, sondern versucht - abgestützt auf das bestehende Wegnetz und unter Berücksichtigung der RRIP - ein sinnvolles Wegnetz von kantonaler Bedeutung aufzuzeigen, inklusive allfälliger Neubauten. Nur mit der wegscharfen, behördensverbindlichen Wegfestlegung, welche aber auf Antrag im Rahmen der Instrumente der Raumplanung jederzeit angepasst werden kann, ist die allerseits unbestrittene und zielführende Förderung des Velos als Teil der Mobilität in Alltag und Freizeit möglich.</p> <p>Die in Art. 5a Abs. 4 StrV geregelte Ersatzpflicht kommt zur Geltung, wenn eine Verschlechterung des Velonetzes verursacht wird. Eine Verbesserung begründet selbstverständlich keine Ersatzpflicht.</p>
Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze Eingabe ID165	Die Bezeichnung „wegscharf“ wirft Fragen auf bezüglich der Verbindlichkeit. Ist dies gleich parzellenscharf?	Wegscharf bedeutet im Rahmen des Sachplanes, dass das Wegnetz wo immer möglich auf bestehende Straßen und Wege gelegt wurde. Ist zum heutigen Zeitpunkt keine Infrastruktur vorhanden (grüne Wiese), so



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Kap. 3 Kantonales  
Velonetz  
Eingabe ID167

Grafik auf Seite 14 (Kap. 3 Kantonales Netz): Die Begriffe „Grundnetz: von überwiegend kantonaler Bedeutung“ und „Ergänzungsnetz: von kantonaler Bedeutung“ sind in ihrer Hierarchie wohl vertauscht worden.

ist die detaillierte Linienführung noch zu definieren. Ist die Strasse bzw. der Weg als eigene Parzelle ausgeschieden, kann im Einzelfall auch von parzellenscharf gesprochen werden.

Kap. 5 Zuständigkeiten  
für das Velonetz  
Eingabe ID791

ANTRAG: Ausserdem ist die Koordination zwischen Baubewilligungsverfahren und Beitragsverfahren sicherzustellen.

Art. 58 Abs. 3 StrG meint: Netz von kantonaler Bedeutung, bei welchem das Interesse des Kantons überwiegt. Die Definition Grundnetz (als grundlegendes Netz) / Ergänzungsnetz (als ergänzendes Netz) wird unter Kapitel 1.4. präzisiert.

Die Baubewilligung und die Beitragssprechung erfolgen in der Regel getrennt, da die (kommunale) Baubewilligung nicht immer ein BAB-Verfahren unter Mitwirkung des Kantons erfordert. Die Beitragssprechung hingegen erfolgt immer über den Kanton (FLV, Departement oder Regierung). Zudem ist die zeitliche Abwicklung in den meisten Fällen nicht kongruent. Eine Koordination ist deshalb nicht sinnvoll (vgl. Kapitel 7).

Bei der in Art. 31 Abs. 1bis StrV erwähnten "kantonalen Genehmigung" handelt es sich nicht um eine Baubewilligung (diese bleibt den Gemeinden vorbehalten), sondern lediglich um eine Erklärung, dass das vorgelegte Projekt vom Kanton finanziell unterstützt wird (Bauvorhaben als beitragswürdig genehmigt). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (inklusive Ausführungen zu Inhalt und Bedeutung eines Vorentscheides der FLV; Kapitel 7.3 und 7.4).

A Allgemeine Hinweise  
und Anträge  
Eingabe ID789

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.

ANTRAG: Auf das Festschreiben starrer Standards bezüglich Wegausbau ist zu verzichten.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV werden die Beitragsszahlungen des Kantons u.a. an die Voraussetzung geknüpft, dass die "kantonalen Vorgaben" eingehalten werden. Die bauliche Ausgestaltung muss den kantonalen Projektierungsrichtlinien entsprechen (vgl. Textteil, Kapitel 6). Ein Verzicht auf das Festschreiben solcher Standards würde dieser regierungsrätlichen Vorgabe widersprechen.

Die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr orientiert sich an den Minimalanforderungen der bereits geltenden Normen – wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des Velonetzes zwingend. In begründeten Einzelfällen ist ein Abweichen nicht ausgeschlossen (siehe Projektierungsrichtlinie, Einleitung).

A Allgemeine Hinweise  
und Anträge  
Eingabe ID790

ANTRAG: Bezüglich Ausbaustandard ist eine fallweise Interessenabwägung unverzichtbar.

Gemäss Art. 31 Abs. 1bis StrV werden die Beitragsszahlungen des Kantons u.a. an die Voraussetzung geknüpft, dass die "kantonalen Vorgaben" eingehalten werden. Die bauliche Ausgestaltung muss den kantonalen Projektierungsrichtlinien entsprechen (vgl. Textteil, Kapitel 6). Ein Verzicht auf das Festschreiben solcher Standards würde dieser regierungsrätlichen Vorgabe widersprechen.



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID168

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

Die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr orientiert sich an den Minimalanforderungen der bereits geltenden Normen – wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des Velonetzes zwingend. In begründeten Einzelfällen ist ein Abweichen nicht ausgeschlossen (siehe Projektierungsrichtlinie, Einleitung).

Die Projektierungsrichtlinie macht z.Zt. keine Aussagen zu schnellen E-Bikes (mit gelben Nummern; "Motorfahrräder") auf Radwegen.

Fahrverbote und -gebote für E-Bikes werden in der Signalisationsverordnung des Bundes (Art. 33 Abs. 1 SSV; Art. 19 Abs. 1 lit. c SSV) geregelt. Kapitel 3.6.1 wird insofern ergänzt, als dass die Bedeutung der Verkehrssignale für E-Bikes erläutert wird. Radwege sollten in der Regel auch für die schnellen E-Bikes befahrbar sein. Die Signalisation von Radwegen mit "Mofa-Verboten" soll demnach nur in Einzelfällen vorgenommen werden. Kapitel 3.6.1 der Projektierungsrichtlinie wird auch diesbezüglich ergänzt.

## Destination Davos Klosters, Davos Platz

5

Grundsätzliches  
Einverständnis

Eingabe ID626

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID627

Wir begrüssen den Sachplan Velo und das damit die touristische Nutzung der Velowege thematisiert wird. Für die Destination Davos Klosters ist sowohl der Mountainbikesport - Mountainbike Singletrail Paradies der Alpen — als auch Rennvelosport (Strassenvelo) von hoher Bedeutung.

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelospordes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.

Allgemeine Hinweise und  
Anträge

Eingabe ID629

Der Bereich Velo/Mountainbike ist in starkem Wandel.

ANTRAG: Wir würden es begrüssen, wenn der Sachplan Velo so gestaltet wird, das auf allfällige Trends rasch und flexibel reagiert werden kann.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelospordes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).

Gemäss Kapitel 2.6.1 soll der Sachplan Velo periodisch überprüft werden. In diesem Zusammenhang kann jeweils die Berücksichtigung von Trends geprüft werden. Im Sachplan sollen jedoch nur bewährte Trends aufgenommen werden.

In Zusammenarbeit mit der FLV können bezüglich den Trends Pilotprojekte ausgearbeitet werden.

Wichtigster Inhalt des Sachplans Velo ist die Infrastruktur, also die Wege, welche die Grundlage für allfällig neue Trends sein können.



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Kap. 3 Kantonales  
Velonetz  
Eingabe ID628

Alpenpässe für Rennvelos: Im Sachplan Velo wurden vor allem die Velo- und Mountainbikerouten von SchweizMobil berücksichtigt.  
  
ANTRAG: Aus unserer Erfahrung sind weitere Touren z.B. über die Alpenpässe Flüela/Albula zu prüfen und allenfalls im Sachplan Strassenvelosport zu thematisieren.

Trends in der Angebotsgestaltung sind aber nicht Sache des Sachplans Velo.

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelosportes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).

Kap. 3 Kantonales  
Velonetz  
Eingabe ID630

Dies könnte dazu beitragen, diese wichtigen Events langfristig bei uns durchführen zu können.  
  
ANTRAG: Aus touristischer Sicht wäre es gut, wenn geprüft werden könnte, ob bestehende Routen von Rennrad- und Bike-Events im Sachplan Velo aufgenommen werden können.

Velo- und Bike-Events benötigen jeweils eine Genehmigung der Gemeinen und der Kantonspolizei. Die Anlässe sind von grosser wirtschaftlicher Bedeutung für den Kanton, weshalb die Bewilligungen auch in Zukunft erteilt werden.

Soll die Linienführung eines (regelmässig stattfindenden) Events für die ganzjährige Befahrung signalisiert werden, kann diese bei Eignung auf Antrag hin als Route gemäss SN 640 829a in den Sachplan aufgenommen werden. Dies ist beispielsweise für den Nationalpark Bike-Marathon bereits erfolgt (Route Nummer 444).

## Engadin St. Moritz Tourismus AG, St. Moritz

13

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID631

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Hinweise und  
Anträge  
Eingabe ID641

ANTRAG: Mountainbike: Die grundlegende Haltung der Koexistenz zwischen verschiedenen Nutzern auf dem Wegenetz soll explizit im Sachplan erwähnt werden.

Konflikte zwischen Radfahrern und Wanderern betreffen v.a. das Velonetz des Freizeitverkehrs. Dessen Projektierung richtet sich nach dem "Handbuch Langsamverkehr" des Tiefbauamtes Graubünden (siehe Textteil, Kapitel 4). Für den Freizeitverkehr ist kein Hartbelag erforderlich.

(Nur) die Projektierung des Velo-Alltagsverkehrs richtet sich nach der Projektierungsrichtlinie von Anhang A. Demnach weisen Radwege des Alltagsverkehrs grundsätzlich einen Hartbelag auf. Begründete Abweichungen infolge einer Interessenabwägung (basierend auf der eidgenössischen oder kantonalen Gesetzgebung) sind jedoch möglich (siehe Einleitung zu Anhang A). Im Rahmen dieser Interessenabwägung werden auch bestehende Wanderwege berücksichtigt und eine allfällige



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID639

ANTRAG: Analog zum Alltagsverkehr müssen auch die Bewilligungsverfahren für den Freizeitverkehr (v.a. fürs Mountainbiking) klarer geregelt werden.

Verlegung oder Aufhebung dieser Wege geprüft.

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID640

ANTRAG: Für den Freizeitverkehr Mountainbike sollen kantonale Standards für die Instandsetzung und Instandhaltung festgelegt werden um ein durchgängiges Qualitätsniveau zu erreichen.

Der Textteil des Sachplans wird mit einem Abschnitt zur Koexistenz/nötigen Entflechtung von Wanderern und Radfahrern (unter Kapitel 1.5 Strategie Freizeitverkehr) sowie zur Berücksichtigung von Wanderwegen bei der Planung und Projektierung (unter Kapitel 5.2.1) ergänzt (vgl. auch Positionspapier "Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike"). Im Rahmen der Interessenabwägung sind bestehende Wanderwege zu berücksichtigen (Projektierungsrichtlinie, Einleitung). Zudem werden Massnahmen zur Nutzungsentflechtung auf Routen gemäss Velonetzplan bei der Berechnung des Kantonsbeitrags besonders gewichtet (Kapitel 6.1.2 ).

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID633

Im Marketing fokussieren sich sowohl Schweiz Tourismus (Kampagne „Ride the Alps“) wie auch Graubünden Ferien vermehrt auf das Segment des Road Bikings. Engadin St. Moritz sieht im Road Biking ein grosses Potential. Um dieses Segment erfolgreich bearbeiten und eine Kommunikation betreiben zu können ist das Produkt / Angebot vor Ort eine zwingende Voraussetzung. Wir sehen im Angebot vor Ort jedoch erhebliche Lücken und Mängel, um Road Biking am Markt erfolgreich platzieren zu können.

Begründung für Antrag: Dies aus der Begründung, dass weder der Freizeitverkehr Velo, welcher zum Teil über unbefestigte Wege führt, noch der Alltagsverkehr, welcher den Fokus auf schnellstmögliche Verbindungen legt, die Bedürfnisse des Rennradfahrers zu erfüllen vermögen.

ANTRAG: Um das Segment des Road Bikings entwickeln zu können, beantragen wir. den Sachplan Velo um die Kategorie "Freizeitverkehr Rennrad" zu ergänzen.

Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbau

Eingabe ID642

ANTRAG: Mountainbike: Fördermöglichkeiten für Anlagen (Übungsgelände, niederschwellige Einsteigerangebote oder Pumptracks) sollen erwogen werden

Gesuche um Beiträge für das Freizeitnetz richten sich nach dem gleichen Verfahren wie jene für den Alltagsverkehr, siehe dazu neues Kapitel 7.

Die FLV hat ein "Handbuch graubündenBIKE, 2015" publiziert. Dieses enthält Vorgaben für den Unterhalt von Mountainbikewegen sowie weitere Normen/Arbeitshilfen.

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelosportes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).

B Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID638

Die Pässe Maloja, Albula, Bernina, Forcola di Livigno, Ofen, Umbrail und Flüela mit deren Zufahrten auf beiden Seiten sind in ein Ergänzungsnetwork Freizeitverkehr Rennrad aufzunehmen. In diesem Zusammenhang wäre aus touristischer Sicht wünschenswert, wenn bei den genannten Pässen Radstreifen oder wo möglich auch Radwege geschaffen würden könnten. Damit würden attraktive Rennradtouren entstehen, welche in den

Pumptracks, Übungsgelände und dergleichen gelten gemäss der langjährigen Praxis des Kantons als Sportanlagen und nicht als Anlagen im Sinn von Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG. Entsprechend können sie im Rahmen des Strassengesetzes nicht mit Beiträgen unterstützt werden.

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID634

Märkten bestens vermarktet werden könnten.

ANTRAG: Für eine Kategorie Rennrad beantragen wir die entsprechenden Änderungen / Ergänzungen des Sachplans.

Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelosportes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID635

Die Engadiner Strasse ist in den Abschnitten Maloja - Sils, Sils - Silvaplana, Silvaplana - Einfahrt der Alten Kantonsstrasse eingangs Champför mindestens mit Radstreifen, besser mit eigenen Radwegen zu ergänzen. In einem allfälligen Ausbau des Abschnitts Sils Föglia - Plaun de Lej als wintersichere Verbindung sind die Bedürfnisse des Langsamverkehrs so zu berücksichtigen, dass dessen Wegverläufe außerhalb der Tunnels und Galerien geplant werden. Wir beantragen somit, dass der Verlauf der Engadiner Strasse von Maloja - Einfahrt alte Kantonsstrasse eingangs Champför (Via Maistra Champför) ins Grundnetz Alltagsverkehr oder wie bereits erwähnt in ein Grundnetz Freizeitverkehr Rennrad aufgenommen wird.

ANTRAG: Für eine Kategorie Rennrad beantragen wir die entsprechenden Änderungen / Ergänzungen des Sachplans.

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelosportes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID637

Der Strassenabschnitt Einfahrt alte Kantonsstrasse (Via maistra) Champför über Via Somplaz- Via Traunter Piazza St. Moritz - Via Mulin - Via maistra St. Moritz - Alte Kantonsstrasse (Bobbahn) bis Via maistra Celerina - Via maistra Celerina - Alte Kantonsstrasse bis Samedan - Via San Bastiaun Samedan -Plazzel- Via Quadratscha - Via Nouva - Via Maistra (alte Kantonsstrasse) bis Bever ist ebenfalls ins Grundnetz Freizeitverkehr Rennrad aufzunehmen.

ANTRAG: Für eine Kategorie Rennrad beantragen wir die entsprechenden Änderungen / Ergänzungen des Sachplans.

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelosportes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID632

In Bezug auf die einzelnen Verläufe von Trails, Strassen- und Wegverläufen unterstützen wir die Vernehmlassungen der Gemeinden Sils, Silvaplana, St. Moritz, Celerina

Kenntnisnahme



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

und La Punt.

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID643

Freizeitverkehr Velo / Innradweg (Schweizer Streckenabschnitt Maloja - Martina Landesgrenze): Der Innradweg Maloja - Innsbruck - Passau mit Anbindung an den Donauradweg Richtung Wien - Budapest geniesst grosse Beliebtheit. Zahlreiche europäische Reiseveranstalter haben Touren entlang des Innradwegs in ihren Programmen.

Vor diesem Hintergrund beantragen wir, dass der gesamte Verlauf des Schweizer Teils des Innradwegs ins Grundnetz Freizeit Velo aufgenommen wird. In einigen Streckenabschnitten sind dabei allerdings Verbesserungen notwendig:

- Auf dem Streckenabschnitt Maloja - Sils ist eine Variante am Südufer des Silsersees, ab Isola über eine zu erstellende Steganlage nötig um eine auch für Familien sichere Verbindung nach Sils zu ermöglichen.
- Der Streckenabschnitt Sils - Silvaplana am Südufer des Silvaplanersee ist streckenweise zu entschärfen (rundere Kurven, weniger steile Rampen), damit dieser auf unbefestigten Wegen verlaufende Abschnitt auch mit Velos mit Gepäck sicher befahren werden kann.
- Der Streckenabschnitt St. Moritz - Celerina verläuft derzeit über den unbefestigten Weg entlang der Engadiner Strasse (Charnadüra). Als Variante ist dabei ab St. Moritz Bad - über Via Surpunt (Jugendherberge St. Moritz) - über die signalisierte nationale Mountainbikeroute 1 - über Lej da Staz bis Celerina Kirche San Gian anzubieten.
- Der unbefestigte Weg entlang der Engadiner Strasse (Charnadüra) ist zudem zu entschärfen, d.h. den gesamten Wegabschnitt mit einem feineren, besser gewalzten Belag herzurichten und die Rampen mit geeigneten Massnahmen zu „glätten“.
- Im Streckenabschnitt S-chanf - Zernez sind einige kritische Stellen mit tiefem Kies oder unübersichtliche Kurven zu verbessern. Damit auch dieser Abschnitt für Velos mit Gepäck gefahrlos befahren werden kann.
- Der Uebergang der Ofenpassstrasse bei Zernez ist risikoreich, hier ist ein besserer Verlauf oder eine Ueberquerung mit Schutzinsel nötig.

- Im Streckenabschnitt Martina (Zoll) bis Landesgrenze ist geplant, die Radfahrer auf Wegen abseits der streckenweise gefährlichen und unübersichtlichen Engadiner Strasse zu führen. Diese Anstrengungen sind zu begrüssen und abzuschliessen.

ANTRAG: Vor diesem Hintergrund beantragen wir, dass der gesamte Verlauf des Schweizer Teils des Innradwegs ins Grundnetz Freizeit Velo aufgenommen wird.

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID636

Ab Bever bis Ortseinfahrt Madulain ist der Strassenabschnitt der Engadiner Strasse ins Grundnetz Freizeitverkehr Rennrad aufzunehmen.

Bei der Erarbeitung des Sachplans Velo wurden nur für das Alltagsnetz Schwachstellen erhoben, da dieses für die Regierung erste Priorität hat. Schwachstellen des Freizeitnetzes werden nicht ausgewiesen. Punktuelle Schwachstellen des Freizeitnetzes sind im "SchweizMobil Szenario 2030" aufgelistet. Wie im Textteil des Sachplans beschrieben (Kapitel 6.1.2), können auch für den Ausbau des Freizeitnetzes Kantonsbeiträge geleistet werden.

Der Innradweg ist als regionale Route bereits im Velonetzplan Freizeit aufgenommen. Der Ausbau und Unterhalt der Velonetze ist gemäss Art. 6 Abs. 3 StrG Sache der Gemeinden. Der Kanton unterstützt sie dabei mit entsprechenden Beiträgen.

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

**ANTRAG:** Für eine Kategorie Rennrad beantragen wir die entsprechenden Änderungen / Ergänzungen des Sachplans.

ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelospordes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).

## Golfclub Lenzerheide, Lenzerheide

2

Grundsätzliches Einverständnis  
Eingabe ID644

NEIN

Kenntnisnahme

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Lantsch/Lenz  
Eingabe ID645

Der Sachplan Velo Kanton Graubünden sieht eine Veloroute zwischen Lantsch/Lenz und Lenzerheide vor. Bitte beachten Sie, dass sich dieser Weg auf dem privaten Grundstück des Golfclubs Lenzerheide befindet. Aus sicherheitstechnischen Gründen muss diese Planung zwingend überprüft werden, da der Weg Teil des Geländes des Golfplatzes ist und wir keine Verantwortung/Haftung für mögliche Unfälle übernehmen können. Bitte beachten Sie die Beilage.

Linienführung angepasst.

**ANTRAG:** Wir bitten Sie, die Planung entsprechend zu überprüfen.

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID647

Wir bewerten es als sehr positiv, dass im Sachplan Velo nicht nur der Alltagsverkehr, sondern auch der Freizeitverkehr und damit der touristische Zweck und Nutzen der Velo- und Mountainbikewege Graubündens thematisiert und bewertet werden.

Da sich der Sachplan jedoch hauptsächlich auf Velo- und Mountainbikerouten gemäss SchweizMobil bezieht, möchten wir hiermit darauf hinweisen, dass Rennvelorouten bisher noch zu wenig Berücksichtigung werden. Speziell die verschiedenen Pässe in Graubünden sind für Rennvelofahrer besonders attraktiv und eine Integration dieser Strecken in den Sachplan wäre aus unserer Sicht empfehlenswert. Zusätzlich besuchen immer mehr Gravel Biker unseren Kanton, auf der Suche nach Kies- und Feldwegen, die sie hier in grosser Anzahl finden.

**ANTRAG:** Wir bitten Sie daher um die Prüfung, ob der Bereich Gravel und speziell auch Road Cycling im Sachplan ergänzt werden sollen.

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelospordes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelospordes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2). Road Cycling bzw. Rennvelospport findet entsprechend der technischen Ausprägung der Velos ausschliesslich auf asphaltierten Strassen und Wegen statt. Im wesentlichen sind davon die kantonalen Haupt- und Verbindungsstrassen betroffen. Gravel Biking kann als eine Spielart des Rennvelospordes betrachtet werden, welche auf Grund der breiteren Reifen auch leichtere Mountainbikestrecken benutzen kann.

## Graubünden Ferien, Chur

3

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID647

Wir bewerten es als sehr positiv, dass im Sachplan Velo nicht nur der Alltagsverkehr, sondern auch der Freizeitverkehr und damit der touristische Zweck und Nutzen der Velo- und Mountainbikewege Graubündens thematisiert und bewertet werden.

Da sich der Sachplan jedoch hauptsächlich auf Velo- und Mountainbikerouten gemäss SchweizMobil bezieht, möchten wir hiermit darauf hinweisen, dass Rennvelorouten bisher noch zu wenig Berücksichtigung werden. Speziell die verschiedenen Pässe in Graubünden sind für Rennvelofahrer besonders attraktiv und eine Integration dieser Strecken in den Sachplan wäre aus unserer Sicht empfehlenswert. Zusätzlich besuchen immer mehr Gravel Biker unseren Kanton, auf der Suche nach Kies- und Feldwegen, die sie hier in grosser Anzahl finden.

**ANTRAG:** Wir bitten Sie daher um die Prüfung, ob der Bereich Gravel und speziell auch Road Cycling im Sachplan ergänzt werden sollen.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID648

Für uns ist es zudem entscheidend im Sachplan Velo auch festzuhalten, dass wir uns innerhalb kurzmöglicher Zeit flexibel auf die Bedürfnisse unserer Gäste im Bereich Velo einstellen und anpassen können. Das schnelle Wachstum des Bereichs E-Bikes ist nur eines der Beispiele, welches beweist, dass mit ständigen Neuerungen und Anpassungen im Velosport zu rechnen ist.

ANTRAG: Wir bitten daher um die Prüfung, wie eine erhöhte Flexibilität auf Neuerungen im Veloverkehr im Sachplan integriert werden kann.

Kap. 3 Kantonales Velonetz  
Eingabe ID649

Als touristische Marketingorganisation des Kantons Graubünden legen wir grossen Wert auf die Vermarktung von Bike-Events, um die Attraktivität unserer Velorouten auch für ambitionierte Velofahrer zu steigern. Für den Tourismus in Graubünden spielen Velo- und Bike-Events wie beispielsweise der Engadin Radmarathon, die Alpen Challenge oder der Nationalpark Bike Marathon eine wichtige Rolle.

ANTRAG: Wir bitten daher um die Prüfung, ob bestehende Routen von Velo- und Bike-Events im Sachplan Velo thematisiert werden können, um eine Fortführung dieser Events sicherzustellen.

Gemäss Kapitel 2.6.1 soll der Sachplan Velo periodisch überprüft werden. In diesem Zusammenhang kann jeweils die Berücksichtigung von Trends geprüft werden. Im Sachplan sollen jedoch nur bewährte Trends aufgenommen werden.

In Zusammenarbeit mit der FLV können bezüglich den Trends Pilotprojekte ausgearbeitet werden.

Velo- und Bike-Events benötigen jeweils eine Genehmigung der Gemeinen und der Kantonspolizei. Die Anlässe sind von grosser wirtschaftlicher Bedeutung für den Kanton, weshalb die Bewilligungen auch in Zukunft erteilt werden.

Soll die Linienführung eines (regelmässig stattfindenden) Events für die ganzjährige Befahrung signalisiert werden, kann diese bei Eignung auf Antrag hin als Route gemäss SN 640 829a in den Sachplan aufgenommen werden. Dies ist beispielsweise für den Nationalpark Bike-Marathon bereits erfolgt (Route Nummer 444).

## Matterhorn Gotthard Bahn, Brig

2

Grundsätzliches Einverständnis  
Eingabe ID172

JA

Kenntnisnahme

A Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID173

Aufgrund des Spurpfluges im Winter sind die Gleiseindeckungen in der Surselva 5cm unter Schienenoberkante eingebaut.

ANTRAG: Die Fahrradfahrer müssen auf diese Problematik aufmerksam gemacht werden (mittels dem Verkehrsschild 1.06 „unebene Fahrbahn“). Dieses Signal ist in ausreichend grosser Distanz zum Bahnübergang anzubringen.

Die spezifischen Gefahrensignale werden nicht in der Projektierungsrichtlinie augenommen, da diese einen Sonderfall darstellen und nur selten eingesetzt werden müssen.

## Pro Natura Graubünden, Chur

33

Grundsätzliches Einverständnis  
Eingabe ID9

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID10

Bei der Wahl der Linienführung von Velowegen (Alltag und Freizeit) sind neben technischen Aspekten auch Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes zu berücksichtigen. Gemäss Art. 18, Abs. 1bis sind Uferbereiche, Riedgebiete und Moore, seltene Waldgesellschaften, Hecken, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen, zu schützen.

Inventare und Schutzgebiete müssen im Rahmen der Projektierung berücksichtigt werden. Ob ein Inventar durch die Veloverbindung zusätzlich beeinträchtigt wird, kann nur anhand der vorgesehenen Massnahmen beurteilt werden. Für die im Sachplan ermittelten Schwachstellen des Alltagsnetzes (Anhang B; Datenblätter Gemeinden)



## Kapitel // caiptoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

Wege haben für Kleinlebewesen (z.B. Käfer, Spinnen, Schnecken) eine zerschneidende Wirkung. Diese ist abhängig von der Breite und vom Belag. Je breiter der Weg ist, desto stärker ist der trennende Effekt. Die trennende Wirkung eines Naturwegs ist deutlich kleiner als diejenige eines asphaltierten Weges. Besonders gravierend sind die Auswirkungen dort, wo Wege durch bzw. entlang von schutzwürdigen Biotopen führen. Ein Naturweg gliedert sich zudem deutlich besser in die Landschaft ein als ein asphaltierter Weg. Dieser Aspekt ist insbesondere in geschützten oder schutzwürdigen Landschaften sowie in strukturreichen Landschaften von grosser Bedeutung. Kommt hinzu, dass naturnahe Wege auch aus landschaftsästhetischer Sicht wertvoller sind als asphaltierte. Eine Untersuchung im Gemeindegebiet Arosa zeigt, dass der Grossteil der befragten Sommergäste naturnahe Wege erwarten (Voll, F., Mosedale, J. und Baur, P. 2016. Naturnahe Wege als touristische Infrastruktur: Wahrnehmung und Wertschöpfung).

ANTRAG: Schutzwürdige oder geschützte Biotope seien bei der Festlegung der Linienführung zu berücksichtigen. Sie seien bestmöglich zu schützen.

Auf neue Wege durch schutzwürdige Biotope sei zu verzichten.

Führen bestehende Wege durch schutzwürdige Biotope oder Landschaften, dann sei auf eine Asphaltierung zu verzichten.

sind lediglich Lösungsvorschläge erarbeitet worden (keine definitiven Massnahmen). Diese Vorschläge müssen in detaillierteren Projekten fundiert betrachtet werden, auch unter Berücksichtigung anderer Interessen (Naturschutz etc.).

Tangiert eine Verbindung des Alltagsverkehrs ein Inventarobjekt oder Schutzgebiet, ist im Rahmen einer Interessensabwägung zu beurteilen, ob von der Projektierungsrichtlinie (Anhang A) abgewichen werden kann bzw. muss. Dieser Grundsatz gilt auch für die Asphaltierung. Zur Präzisierung wird der Sachplan mit einem Hinweis ergänzt (Kapitel 4).

Das Alltagsvelonetz wurde in der Regel auf bestehenden Wegen geführt. Neue Linienführungen wurden nur in Einzelfällen vorgeschlagen. Unterschiedliche Interessen müssen im Rahmen der abschnittsspezifischen Projektierung betrachtet werden.

Der Sachplan wird aber wie folgt ergänzt:  
Anpassung Textteil, Kapitel 5.2.1

Planung und Projektierung soweit möglich unter Berücksichtigung von Wanderwegen, Schutzgebieten und Inventaren (insbesondere IVS, ISOS und BLN)

Textteil, neues Kapitel 7.3  
Zu prüfen sind unter anderem mögliche Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere mit dem IVS, ISOS oder BLN).

Anpassung Projektierungsrichtlinie, Einleitung:  
....zu begründen. Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein.

## Kap. 7 Gesetzliche und fachliche Grundlagen

Eingabe ID11

Das Natur- und Heimatschutzgesetz ist eine wichtige gesetzliche Grundlage.

ANTRAG: Das NHG sei als gesetzliche Grundlage aufzuführen.

In Kapitel 8 des Textteils werden nur diejenigen Gesetze und Verordnungen aufgeführt, welche einen direkten Zusammenhang mit dem Velo haben.

Bei der Projektierung der Veloinfrastruktur sind alle Gesetze und Normen zu berücksichtigen. In der Projektierungsrichtlinie, Kapitel 1.3.1, können daher das NHG, IVS, ISOS, FWG, etc. erwähnt werden.

## A Kap. 1, 2, 3

Eingabe ID12

Kapitel 1: Das Natur- und Heimatschutzgesetz ist eine wichtige gesetzliche Grundlage.

ANTRAG: Kapitel 1: Das NHG sei als gesetzliche Grundlage aufzuführen.

In der Projektierungsrichtlinie werden nur diejenigen Gesetze und Verordnungen aufgeführt, welche einen direkten Zusammenhang mit dem Velo haben. Bei der Projektierung der Veloinfrastruktur sind jedoch alle Gesetze und Normen zu berücksichtigen. Die Projektierungsrichtlinie zählt zur Übersichtlichkeit nur die wichtigsten



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID40

Kapitel 3.4: Beleuchtungen führen insbesondere ausserhalb vom Siedlungsgebiet zu einer Lichtverschmutzung, welche sich auf nachtaktive Tiere (z.B. Insekten, nachziehende Zugvögel) negativ auswirken kann.

ANTRAG: Kapitel 3.4: Ausserhalb vom Siedlungsgebiet sei auf eine Beleuchtung von Velowegen zu verzichten.

Grundlagen auf. Das NHG, FWG, IVS, ISOS etc. werden aber in Kapitel 1.3.1 ergänzt.

Zudem Anpassung der Projektierungsrichtlinie, Einleitung ...zu begründen. Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein.

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID38

Ausserhalb der Siedlungen sind die für eine Asphaltierung vorgesehenen Wegabschnitte sehr kritisch zu beurteilen.

Zur effektiven Förderung des Alltagsveloverkehrs ist eine Beleuchtung zu prüfen (Sicherheit). Wie im Kap. 1 beschrieben, kann in begründeten Fällen davon abgewichen werden. Anhand von dynamischen Beleuchtungen können die Auswirkungen auf Flora und Fauna minimiert werden.

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID39

Kapitel 3.3: Trennstreifen zwischen Radwegen und der Fahrbahn sind Restflächen, welche in der Regel nicht landwirtschaftlich genutzt werden. Um den Unterhalt gering zu halten und gleichzeitig den ökologischen Ausgleich zu fördern, sollen diese extensiv begrünt werden.

ANTRAG: Kapitel 3.3: Trennstreifen zwischen Radwegen und der Fahrbahn seien mit einer regionaltypischen, artenreichen Wiesen- oder Ruderalmischung extensiv zu begrünen und extensiv zu pflegen.

Für eine effektive Förderung des Alltagsveloverkehrs ist eine Asphaltierung (Hartbelag) notwendig. Strecken ohne Hartbelag sind für den Alltagsverkehr nur bedingt geeignet, da diese bei schlechten Witterungsverhältnissen kaum genutzt werden. Eine reine Chaussierung (Kies) ist daher in der Regel nicht ausreichend. Bei Netzschlüssen (Ergänzungsnetz) und in begründeten Fällen (Interessensabwägung) kann vom geforderten Hartbelag abgewichen werden (Projektierungsrichtlinie, Einleitung und Kap. 3.5). Bei der Projektierung sind insbesondere auch Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) zu beachten. Kapitel 1 der Projektierungsrichtlinie wird entsprechend ergänzt.

Die Projektierungsrichtlinie, Kapitel 3.3, wird entsprechend ergänzt.

B Allgemeine Hinweise  
und Anträge

Eingabe ID13

Bei der Wahl der Linienführung von Velowegen (Alltag und Freizeit) sind neben technischen Aspekten auch Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes zu berücksichtigen. Siehe dazu die Ausführungen unter 3.

ANTRAG: Schutzwürdige oder geschützte Biotope seien bei der Festlegung der Linienführung zu berücksichtigen. Sie seien bestmöglich zu schützen.  
Auf neue Wege durch schutzwürdige Biotope sei zu verzichten.  
Führen bestehende Wege durch schutzwürdige Biotope oder Landschaften, dann sei auf eine Asphaltierung zu verzichten.

Inventare und Schutzgebiete müssen im Rahmen der Projektierung berücksichtigt werden. Ob ein Inventar durch die Veloverbindung zusätzlich beeinträchtigt wird, kann nur anhand der vorgesehenen Massnahmen beurteilt werden. Für die im Sachplan ermittelten Schwachstellen des Alltagsnetzes (Anhang B; Datenblätter Gemeinden) sind lediglich Lösungsvorschläge erarbeitet worden (keine definitiven Massnahmen). Diese Vorschläge müssen in detaillierteren Projekten fundiert betrachtet werden, auch unter Berücksichtigung anderer Interessen (Naturschutz etc.).



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID14

Die Übersichtspläne der einzelnen Datenblätter enthalten ebenfalls Mountainbikewege, als Grundnetz und Ergänzungsnetz Mountainbike bezeichnet. Ein grosser Teil dieser Mountainbikewege sind gemäss unserem Wissensstand noch nicht bewilligt. So sind auf den Datenblättern von Vaz/Obervaz und von Davos Nord und Süd viele Mountainbikewege eingezeichnet, die, soweit wir informiert sind, noch nicht als solche im GEP aufgenommen sind. Da die Datenblätter der Gemeinden die Schwachstellen im Alltagsverkehr behandeln, ist es verwirrend, dass auf den Übersichtsplänen Mountainbikewege eingezeichnet sind. Insbesondere, wenn diese nicht einmal im GEP eingetragen sind.

**ANTRAG:** Da es sich in der vorliegenden Vernehmlassung um den Sachplan Velo mit der Bezeichnung der Schwachstellen für den Alltagsverkehr handelt, seien die Mountainbikewege aus den vorliegenden Übersichtskarten für die Vernehmlassung zu streichen und eine separate Vernehmlassung für das Mountainbikewegnetz durchzuführen. Eventualiter seien nur die Mountainbikewege auf den Übersichtsplänen der Datenblätter der Gemeinden aufzuführen die bewilligt und im GEP eingetragen sind.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Bever

Eingabe ID15

Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg führt im Anschluss auf dem Gemeindegebiet von La Punt-Chamues-ch grossenteils durch eine Landschafts-schutzzzone und im mittleren Abschnitt durch eine Aue von nationaler Bedeutung (Isla Glischa - Arvins - Seglias), welche mit einer Naturschutzzzone geschützt ist.  
Der geplante Ausbau der Asphaltierungen widerspricht den Interessen von Natur- und Landschaftsschutz.

Tangiert eine Verbindung des Alltagsverkehrs ein Inventarobjekt oder Schutzgebiet, ist im Rahmen einer Interessensabwägung zu beurteilen, ob von der Projektierungsrichtlinie (Anhang A) abgewichen werden kann bzw. muss. Dieser Grundsatz gilt auch für die Asphaltierung.  
Zur Präzisierung wird der Sachplan mit einem Hinweis ergänzt (Kapitel 4).

Anpassung Textteil, Kapitel 5.2.1

Planung und Projektierung soweit möglich unter Berücksichtigung von Wanderwegen, Schutzgebieten und Inventaren (insbesondere IVS, ISOS und BLN)

Anpassung Textteil, neues Kapitel 7.3

Zu prüfen sind unter anderem mögliche Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere mit dem IVS, ISOS oder BLN).

Anpassung Projektierungsrichtlinie, Einleitung:

....zu begründen. Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein.

Die Vernehmlassung beinhaltet den gesamten Sachplan inklusive Freizeitverbindungen. Die gemeinsame Darstellung von Alltag und Freizeit in den Datenblättern der Gemeinden macht durchaus Sinn, da so die notwendige Koordination und möglichen Synergien optimal erkennbar sind. Im Textteil, Kapitel 3.2, wird neu darauf hingewiesen, dass der Sachplan die bestehenden signalisierten Velo- und Mountainbikerouten aufzeigt. Sollten diese noch nicht in den GEP der einzelnen Gemeinden aufgeführt sein, werden die Gemeinden zur baldmöglichen Nachführung angehalten.

In den jeweiligen Beitragsgenehmigungen des Kantons wird immer darauf hingewiesen, dass die Gemeinden die Nutzungsplanung entsprechend nachzuführen haben. Dabei wird folgende Auflage verfügt: "Die Gemeinde verpflichtet sich, das Routennetz spätestens bei der nächsten Revision des Generellen Erschliessungsplanes – wo nicht bereits erfolgt – eigentümerverbindlich nachzuführen. Wo private Grundstücke betroffen sind, hat die Gemeinde das Wegrecht grundbuchamtlich zu sichern".

Auf Grund der von verschiedenen Seiten geäußerten Vorbehalte zu Las Agnas wird die Alltagsverbindung auf die Veloroute 65 über Isellas gelegt. Die Frage der Asphaltierung ist zur gegebenen Zeit zu prüfen.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten (vgl. jeweils auch Stellungnahme zum Textteil).</p>	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Bregaglia Eingabe ID16	<p>Die als Schwachstelle bezeichnete Strasse entlang vom Silsersee liegt in einer Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe). Die Erstellung eines Radstreifens bedingt eine Strassenverbreiterung, welche zu einem landschaftlichen Eingriff führt.</p> <p>ANTRAG: Eine allfällige Strassenverbreiterung zwecks Erstellung eines Radwegs sei sehr sorgfältig in die Landschaft einzugliedern. Ein Radweg sei so zu konzipieren, dass er auch die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs abdecken kann.</p>	<p>Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Breil/Brigels Eingabe ID17	<p>Der als Schwachstelle bezeichnete un asphaltierte Feldweg Trun - Danis ist gemäss Beschrieb gut eingewachsen und könnte an gewissen Stellen evtl. bereits Moorvegetation aufweisen (Beschrieb: sumpfig). Damit würde eine Asphaltierung dieses Weges zu einem Lebensraumverlust führen.</p> <p>ANTRAG: Aus Sicht des Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldweges zu verzichten (vgl. jeweils auch Stellungnahme zum Textteil).</p>	<p>Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Davos Eingabe ID18	<p>Der als Schwachstelle bezeichnete un asphaltierte Waldweg Laret – Wolfgang führt durch einen Erika-Bergföhrenwald auf Serpentin, eine spezielle Waldgesellschaft mit nationaler Bedeutung (WEP).</p> <p>ANTRAG: Aus Sicht des Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Waldwegs zu verzichten (vgl. jeweils auch Stellungnahme zum Textteil).</p>	<p>Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Domleschg Eingabe ID19	<p>Der als Schwachstelle bezeichnete un asphaltierte Feldweg führt durch eine Heckenlandschaft von regionaler Bedeutung und durch eine Landschaftsschutzzone.</p> <p>ANTRAG: Aus Sicht des Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.</p>	<p>Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Fürstenau Eingabe ID20	<p>Der als Schwachstelle bezeichnete un asphaltierte Feld- und Waldweg führt durch einen Liguster-Föhrenwald, eine besondere Waldgesellschaft, und durch eine Landschaftsschutzzone. Weiter südöstlich führt der nicht asphaltierte Feldweg entlang einer Aue von regionaler Bedeutung (Sand).</p> <p>ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wald- bzw. Feldwegs zu verzichten.</p>	<p>Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Ilanz/Glion Eingabe ID21	<p>Die bei Castrisch eingezeichnete Querung des Rheins führt durch eine Aue von nationaler Bedeutung und durch schutzwürdigen Auenwald.</p> <p>Der als Schwachstelle erwähnte zuführende un asphaltierte Feldweg führt teilweise durch ein Flachmoor von regionaler Bedeutung (Digniu), welches mit einer Naturschutzzone geschützt ist.</p>	<p>Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.</p> <p>Die Brücke ist bereits realisiert. Die Frage der Asphaltierung ist im Rahmen des Detailprojektes zu klären.</p>



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

**ANTRAG:** Aus Sicht des Naturschutzes sei auf eine Brücke und auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Klosters-Serneus  
Eingabe ID22

Der als Schwachstelle bezeichnete Waldweg führt durch einen schönen Wald, der Lebensraum für viele Kleintiere ist. Ist mit dem Ausdruck „neu chaussieren“ das Versehen des Weges mit einem Hartbelag gemeint, so ist dies im Wald klar abzulehnen.

**ANTRAG:** Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf das Versehen des Waldweges mit einem Hartbelag zu verzichten.

Mit "Chaussieren" wird die Verbesserung des Wegzustands durch Aufschüttungen und Befestigen mit einer sickerungsdurchlässigen Kiesschicht verstanden, keine Asphaltierung. Unter Beschreibung wird der Hinweis aufgenommen, dass die eingezzeichnete Linienführung eine Projektvariante darstellt, welche im Konflikt mit dem Regierungsbeschluss Nr. 13.00402 betreffend Auerhuhnschutzgebiet steht. Nach Vorliegen einer allfälligen genehmigten Linienführung wird der Netzplan entsprechend angepasst.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np La Punt Chamues - ch  
Eingabe ID23

Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg führt grossenteils durch eine Landschaftsschutzzone und im mittleren Abschnitt durch eine Aue von nationaler Bedeutung (Isla Glischa - Arvins - Seglias), welche mit einer Naturschutzzone geschützt ist.

**ANTRAG:** Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.

Auf Grund der von verschiedenen Seiten geäusserten Vorbehalte zu Las Agnas wird die Alltagsverbindung auf die Veloroute 65 über Isellas gelegt. Die Frage der Asphaltierung ist zur gegebenen Zeit zu prüfen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Poschiavo  
Eingabe ID24

Die als Schwachstellen bezeichneten Engstellen können nur auf Kosten von aus Naturschutzsicht wertvollen Ufergehölzen ausgebaut werden. Daher ist ein Ausbau des Uferweges aus Naturschutzsicht abzulehnen.

**ANTRAG:** Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Verbreiterung des Uferweges am Lago di Poschiavo zu verzichten.

Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Samnaun  
Eingabe ID25

Der als Schwachstellen bezeichneten Feldwege (Bachweg und Bergbahnstrasse) führen entlang von Auen von regionaler Bedeutung, welche zum Teil (Poz) mit einer Naturschutzzone geschützt sind. Dies ist ein wertvoller Lebensraum und daher ist hier eine Asphaltierung abzulehnen.

**ANTRAG:** Aus Sicht des Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.

Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Scharans  
Eingabe ID26

Der als Schwachstelle bezeichnete un asphaltierte Feldweg führt durch eine Heckenlandschaft von regionaler Bedeutung und durch eine Landschaftsschutz-zone.

**ANTRAG:** Aus Sicht des Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.

Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Scuol  
Eingabe ID27

Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg führt durch eine Kulturlandschaftsschutzzone und durch eine Zone für Trockenwiesen und Trockenweiden. Dies sind wertvolle Lebensräume und daher ist hier eine Asphaltierung abzulehnen.

**ANTRAG:** Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.

Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
B Gemeinde-Datenblatt > Np Sils i. E. / Segl Eingabe ID28	<p>Die als Schwachstelle bezeichnete Strasse entlang vom Silsersee liegt in einer Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe). Die Erstellung eines Radstreifens bedingt eine Strassenverbreiterung, welche zu einem landschaftlichen Eingriff führt.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Eine allfällige Strassenverbreiterung zwecks Erstellung eines Radwegs sei sehr sorgfältig in die Landschaft einzugliedern. Ein Radweg sei so zu konzipieren, dass er auch die Bedürfnisse des Freizeitverkehrs abdecken kann.</p>	Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Silvaplana Eingabe ID29	<p>Der als Schwachstelle bezeichnete Fussweg am Seeufer liegt in einer Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe) und in einer Landschafts- und Uferschutzzone.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Aus Sicht des Landschaftsschutzes sei auf eine Wegverbreiterung und eine allfällige Asphaltierung zu verzichten.</p>	Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID30	<p>Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg Trimmis - Hagrüfi führt durch landschaftlich wertvolles Rebbaugebiet. Eine Asphaltierung würde nicht nur das Landschaftsbild stark negativ beeinträchtigen, sondern auch zu einer starken Beeinträchtigung der hier divers vorkommenden Kleinlebewesen führen. Daher ist hier eine Asphaltierung abzulehnen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Aus Sicht des Landschaft- und Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.</p>	Die Linienführung im Sachplan entspricht dem Objekt Nr. 01.06.202.10. im RRIP Nordbünden & Herrschaft vom September 2010. Auf Grund neuer Randbedingungen und Überlegungen ist eine Änderung im Rahmen der Regionalplanung zu begrüssen. Bis zum Vorliegen neuer, abgestimmter Linienführungen wird die Lösung gemäss RRIP beibehalten. Die Schwachstellenbeschriebe L002, L003, L004 und L005 werden dahingehend angepasst, dass die Linienführung kritisch ist und im Rahmen der regionalen Verkehrsplanung überprüft werden musst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID804	<p>Der Weg durch die Wittenen führt durch eine Landschaft von regionaler Bedeutung (Trimmer Heckenlandschaft), welche mit einer Heckenzone geschützt ist. Eine Asphaltierung ist hier abzulehnen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Aus Sicht des Landschaft- und Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.</p>	Die Schwachstellen L060 bis L065 werden im Rahmen des geplanten Radweges Chur - Trimmis weitgehend behoben. Der Regierungsbeschluss erfolgte am 6. November 2018, der Bau ist im Gange: beim IVS-Objekt Mittelweg nur Chaussierung, sonst durchgehende Asphaltierung, im Waldbereich abgedeckt durch eine doppelte OB. Der Radweg sollte im Herbst 2019 eröffnet werden können. Die Schwachstellen werden entsprechend gestrichen und die Linienführung gemäss genehmigtem Auflageprojekt angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID805	<p>Die als Schwachstellen bezeichneten Feldweg Strengli und Halbmill führen durch naturnahes, für das Gebiet noch reich strukturiertes Gebiet, das als wichtiger Rückzugslebensraum diverser Lebewesen fungiert. Zudem ist hier der Bedarf für den Alltagsverkehr nicht ausgewiesen. Daher sind ein Ausbau und eine Asphaltierung dieser Feldwege klar abzulehnen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Aus Sicht des Landschaft- und Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.</p>	Die Schwachstellen L060 bis L065 werden im Rahmen des geplanten Radweges Chur - Trimmis weitgehend behoben. Der Regierungsbeschluss erfolgte am 6. November 2018, der Bau ist im Gange: beim IVS-Objekt Mittelweg nur Chaussierung, sonst durchgehende Asphaltierung, im Waldbereich abgedeckt durch eine doppelte OB. Der Radweg sollte im Herbst 2019 eröffnet werden können. Die Schwachstellen werden entsprechend gestrichen und die Linienführung gemäss genehmigtem Auflageprojekt angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID801	<p>Die als Schwachstellen bezeichneten Feldwege-Hagrüfi- Hag und Molinära führen durch naturnahes, für das Gebiet noch reich strukturiertes Gebiet, das als wichtiger Rückzugslebensraum diverser Lebewesen fungiert. Zudem ist hier der Bedarf für den</p>	Die Linienführung im Sachplan entspricht dem Objekt Nr. 01.06.202.10. im RRIP Nordbünden & Herrschaft vom September 2010. Auf Grund neuer Randbedingungen und Überlegungen ist eine Änderung im



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

	Alltagsverkehr nicht ausgewiesen. Daher sind ein Ausbau und eine Asphaltierung dieser Feldwege abzulehnen.	Rahmen der Regionalplanung zu begrüssen. Bis zum Vorliegen neuer, abgestimmter Linienführungen wird die Lösung gemäss RRIP beibehalten. Die Schwachstellenbeschriebe L002, L003, L004 und L005 werden dahingehend angepasst, dass die Linienführung kritisch ist und im Rahmen der regionalen Verkehrsplanung überprüft werden musst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID802	Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg entlang dem Rhein führt durch eine Aue von regionaler Bedeutung (Rodauen), welche mit einer Naturschutzzone geschützt ist. Eine Asphaltierung ist hier abzulehnen.  ANTRAG: Aus Sicht des Landschaft- und Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.	Der Schwachstellenbeschrieb L048 wird unter Hinweis zur Lösung wie folgt angepasst: Asphaltierung kritisch wegen Auenschutz. Belagsverbesserung soll trotzdem angestrebt werden, allenfalls mit doppelter Oberflächenbehandlung auf Asphalttragschicht. Gegebenenfalls Verlegung des Weges aus Auenschutzzone prüfen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID803	Die als Schwachstellen bezeichneten Churerweg führen durch naturnahes, für das Gebiet noch reich strukturiertes Gebiet, das als wichtiger Rückzugslebensraum diverser Lebewesen fungiert. Zudem befindet sich der Weg im IVS-Inventar und der Bedarf für den Alltagsverkehr ist nicht ausgewiesen. Daher sind ein Ausbau und eine Asphaltierung dieser Feldwege abzulehnen.  ANTRAG: Aus Sicht des Landschaft- und Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.	Die Schwachstellen L060 bis L065 werden im Rahmen des geplanten Radweges Chur - Trimmis weitgehend behoben. Der Regierungsbeschluss erfolgte am 6. November 2018, der Bau ist im Gange: beim IVS-Objekt Mittelweg nur Chaussierung, sonst durchgehende Asphaltierung, im Waldbereich abgedeckt durch eine doppelte OB. Der Radweg sollte im Herbst 2019 eröffnet werden können. Die Schwachstellen werden entsprechend gestrichen und die Linienführung gemäss genehmigtem Auflageprojekt angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trun Eingabe ID31	Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg führt durch naturnahes, reich strukturiertes Gebiet, das als wichtiger Rückzugslebensraum diverser Lebewesen fungiert. Zudem ist hier der Bedarf für den Alltagsverkehr nicht ausgewiesen. Daher sind ein Ausbau und eine Asphaltierung dieser Feldwege abzulehnen.  ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Vaz/Observaz Eingabe ID32	Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg Voa Nova führt durch naturnahes, reich strukturiertes Gebiet, das als wichtiger Rückzugslebensraum diverser Lebewesen fungiert. Zudem ist hier der Bedarf für den Alltagsverkehr nicht ausgewiesen. Daher sind ein Ausbau und eine Asphaltierung dieser Feldwege abzulehnen.  ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Zizers Eingabe ID33	Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg Oberau führt durch eine Aue von regionaler Bedeutung (Rheinauen von Zizers bis Mastrils) und ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung (Zizerser Gumpen), welche mit einer Naturschutzzone geschützt sind.  ANTRAG: Aus Sicht des Naturschutzes sei auf eine allfällige Asphaltierung des Wegs zu verzichten.	Die Strecke weist bereits einen Belag auf, welcher vor längerer Zeit eingebaut wurde. Die Instandsetzung muss im Sinne der Besitzstandswahrung gewährleistet bleiben.



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Pro Velo Graubünden, Rhäzüns

76

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID698

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID699

Mit der Erarbeitung des Sachplans Velo hat der Kanton Graubünden einen wichtigen und grossen Schritt zur längerfristigen und systematischen Veloförderung vorgelegt. Weitere und ebenso wichtige Schritte müssen nun folgen, damit sich die Situation in Graubünden für die Velofahrenden im Alltag entscheidend und nachhaltig verbessert.

Kenntnisnahme

Allgemeine Hinweise und  
Anträge

Eingabe ID703

Stil

Um die weibliche und die männliche Form im Text gleich zu behandeln, wird eine neutrale Form verwendet. Im Folgenden wird darauf mit dem Vermerk „Stil“ hingewiesen. Ebenso bei orthographischen Hinweisen.

Der Textteil wird entsprechend angepasst.

ANTRAG: Es soll grundsätzlich eine geschlechtsneutrale Formulierung verwendet werden.

Allgemeine Hinweise und  
Anträge

Eingabe ID702

Die drei Hauptanliegen von Pro Velo Graubünden zum Sachplan Velo werden in den untenstehenden Bemerkungen weiter ausgeführt. Im Sinne einer Zusammenfassung formulieren wir unsere Hauptanliegen nebenan.

ANTRAG: 1. Die Veloparkierung wird neben dem Velowegnetz als wichtiges Standbein der infrastrukturellen Veloförderung in den Sachplan aufgenommen. Eine gute Veloparkierung an ÖV-Haltestellen und an weiteren verkehrserzeugenden Einrichtungen ist für die Tür-zu-Tür Strategie zentral.  
2. Der Kanton definiert ein kantonales Veloverkehrsnetz und ist dafür zuständig, d.h. er plant, baut, unterhält und finanziert dieses Velowegnetz.  
3. Der Kanton setzt geeignete Marketing- und Kommunikationsmassnahmen ein zur Unterstützung seiner infrastrukturellen Veloförderung. Damit motiviert und sensibilisiert er die potentiellen Velofahrenden und fördert das Miteinander im Straßenverkehr.

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

vgl. Äusserungen von Pro Velo gleichen Inhalts

Allgemeine Hinweise und  
Anträge

Eingabe ID710

1.5. Strategie Alltagsverkehr, erster Abschnitt:

Die Veloparkierung ist ebenso zentral wie ein attraktives Velonetz, deshalb wie schon eingangs erwähnt anpassen.

ANTRAG: 1.5. Strategie Alltagsverkehr, erster Abschnitt wird ergänzt mit: „Zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils sind eine nutzungsorientierte Veloparkierung und ein attraktives Velonetz zentral.“

Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).

Die Veloparkierung ist keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung fällt - in Analogie zu Parkplatzanlagen im Straßenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Entsprechend werden Veloabstellplätze, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Allgemeine Hinweise und 1.5. Strategie Alltagsverkehr

Anträge

Eingabe ID711

ANTRAG: Zweiter Abschnitt wird angepasst: „Die Realisierung des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr ist Aufgabe des Kantons.“

Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5).

## Allgemeine Hinweise und Themenbereiche:

Anträge

Eingabe ID700

- Veloparkierung
- Zuständigkeiten Kanton - Gemeinden
- Marketing- und Kommunikationsmassnahmen

Der Fokus dieser kantonalen Sachplanung liege in der Förderung des Velofahrens im Alltagsverkehr, sagt Regierungspräsident Dr. Mario Cavigelli in seinem Vorwort zum Sachplan. Die Attraktivität des Velonetzes sei dafür von ausschlaggebender Bedeutung. Mit dieser Aussage hat der aktuelle Regierungspräsident unseres Kantons zwar Recht, aber leider eben nur zur Hälfte. Denn für die Förderung des Velofahrens im Alltag ist die geeignete Veloparkierung von mindestens ebenso entscheidender Bedeutung wie das Velonetz.

Unter Punkt „1.3 Sach- und Raumplanung“ heisst es, dass der Sachplan als Grundlage für den kantonalen Richtplan diene und dessen Vorgaben im Bereich der kantonalen Veloinfrastruktur konkretisiere. Der Kanton versteht unter Veloinfrastruktur an dieser sowie an anderen Stellen des Sachplans immer nur das Velonetz als solches. Dies obwohl im Zweckartikel „2.1 Zweck“ der Sachplan Velo das Führungsinstrument sei für die Regierung für die Förderung des Veloverkehrs.

Pro Velo Graubünden wirkte in den vergangen zwei Jahren im Beirat an der Erarbeitung des Sachplans Velo mit. Wir haben in diesem Gremium mehrmals schriftlich darauf hingewiesen, dass die Veloparkierung nebst dem Velonetz von entscheidender Bedeutung sei für die Förderung des alltäglichen Veloverkehrs. Dieser Punkt war auch Bestandteil in unserer Stellungnahme zur Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassengesetzes im April 2014 sowie in Gesprächen mit Mitgliedern der vorberatenden Kommission des Grossen Rats im Zusammenhang mit der Debatte im Grossen Rat zur Teilrevision des Strassengesetzes im Mai 2015.

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

Das Marketing Freizeitverkehr erfolgt grundsätzlich durch die touristischen Leistungsträger. Einzelne, grundlegende Aspekte davon erfolgen nach Auftrag der Regierung unter der Leitung der Fachstelle Langsamverkehr (graubündenHIKE, graubündenBIKE, graubündenE-MTB).

Das Marketing Alltagsverkehr ist für die Förderung des Velos als Alternative zum MIV zunehmend wichtig. Dies wurde u.a. mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Veloinitiative auf Bundesstufe sehr deutlich. Einzelne Marketingmassnahmen wurden bereits durch die Fachstelle Langsamverkehr realisiert. Der Kanton muss sicherstellen, dass die von ihm mitfinanzierten Anlagen bestmöglich genutzt werden. Der Textteil, Kapitel 5, wird insofern ergänzt, als dass der Kanton auch künftig um das Marketing Alltagsverkehr besorgt ist (neues Unterkapitel Förderungsmassnahmen).

Zum ruhenden Veloverkehr:

Die Veloparkierung fällt - in Analogie zum Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Standorte von Veloabstellplätzen, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen werden daher vom Sachplan Velo nicht erfasst. Die Veloparkierung ist mit anderen Worten keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in oder bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Die Einschätzung, dass eine gezielte Förderung des Velo-Alltagsverkehrs die Veloverbindungen und die Veloparkierung wie auch Marketing- und Kommunikationsmassnahmen beinhalten muss, teilen auch andere Velofachgremien im In- und im Ausland. Das dänische Transportministerium zum Beispiel erwähnt in seiner im Jahre 2014 veröffentlichten nationalen Velo-Strategie „Denmark – on your bike“, dass für die Förderung des Alltag-Veloverkehrs (everyday cycling) zwei Punkte entscheidend seien:

- „Door-to-door strategy: Connection between cycling and public transport“ sowie
- „More pedal – thank you: Cycling for both short and long trips“.

Bei der „Door-to-door strategy“ braucht es eine bessere und sicherere Veloparkierung an den ÖV-Haltestellen sowie verbesserte Möglichkeiten für die Velopendler zur Arbeit und ein verstärktes Augenmerk von Arbeitsgeberinnen und Arbeitgebern dem Velo gegenüber. Bei „More pedal – thank you“ braucht es gute Veloverbindungen wie Velo-Schnellstrassen, für kurze und längere Distanzen nicht nur in grossen sondern auch in kleineren Städten sowie in den Regionen.

Der Sachplan Velo grenzt sich gegenüber der Veloparkierung unter Punkt 2.5 jedoch explizit ab.

Dies ist für Pro Velo Graubünden inhaltlich falsch. Damit vergibt die Regierung des Kantons Graubünden zudem eine grosse Chance, mit dem strategischen Sachplan Velo auf einen der drei wesentlichen Bestandteile der Veloförderung für den Alltagsverkehr positiv Einfluss zu nehmen.

Der Sachplan Velo begrenzt sich auf das Wegnetz, weil er inhaltlich direkt aus dem Strassengesetz erwachsen ist und so weiterführend als Führungs- und Planungsinstrument für den Wegebau fürs Velo dienen soll. Je grösser das kantonale Interesse an einer Veloverbindung desto höher ist die finanzielle Unterstützung, welche der Kanton an solche Veloverbindungen zahlt. Das ist an sich positiv und ein transparentes Führungsinstrument.

Der Kanton definiert hierfür ein kantonales Grund- und Ergänzungsnetz für den Veloverkehr. Er grenzt sich damit auch klar ab zu allfälligen kommunalen Netzen für den Veloverkehr. Dies hat eine in sich logische Analogie zum motorisierten Strassenverkehr, bei dem sich der Kanton mit seinen Kantonsstrassen auch gegenüber den Gemeindestrassen abgrenzt: Die Kantonsstrassen sind seit 1927 Sache des Kantons, die Gemeindestrassen sind Sache der jeweiligen Kommunen. Im Sachplan Velo soll nun aber das kantonale Grund- und Ergänzungsnetz in die Zuständigkeit der jeweiligen Gemeinden fallen. Die Gemeinden sind für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt von Radweganlagen zuständig. Der Kanton kann beraten, koordinieren und allenfalls Beiträge leisten.

Damit wird offensichtlich, dass der Kanton den motorisierten Verkehr gegenüber dem Veloverkehr grundsätzlich anders behandelt, anders beurteilt und anders bewertet: Beim motorisierten Verkehr ist der Kanton gesetzlich in der Pflicht, das Kantonsstrassennetz zu planen, zu bauen, zu unterhalten und zu finanzieren. Beim Veloverkehr überträgt der Kanton diese Pflicht jedoch auf die Gemeinden. Dies hemmt eine effektive kommunenübergreifende Veloförderung, weil die Gemeinden meistens nur innerhalb ihrer

entsprechend ergänzt (siehe Kapitel 2.5).

Zum rollenden Veloverkehr:

Das StrG überbindet in Art. 6 den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden. Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

eigenen Gemeindegrenzen denken und planen. Beispiele für diesbezüglich kommunale Überforderungen sind der immer wieder hinausgezögerte Bau des Velowegs zwischen Trimmis und Chur oder die Diskussionen um die Asphaltierung des Reststücks des Zubringerwegs zur Pardislabrücke von Haldenstein nach Chur.

Wenn der Kanton im Sachplan Velo den bedeutenden Bestandteil der Veloförderung nicht aufnehmen darf, weil der Sachplan Velo vor allem ein Führungs- und Planungsinstrument für den Wegebau sein soll, dann müsste er aber konsequenterweise das kantonale Velowegnetz zu seiner Sache erklären, wie er dies beim kantonalen Strassennetz für den motorisierten Verkehr praktiziert.

Wie Regierungspräsident Dr. Mario Cavigelli in seinem Vorwort zum Sachplan Velo erwähnt, möchte der Kanton mit dem Sachplan Velo einen wichtigen Teil an der Verantwortung und Aufgabe zur Unterstützung des Velofahrens wahrnehmen. Das ist sehr anerkennenswert. Mit der Nichtbehandlung der Veloparkierung schwächt er jedoch seine geplanten Bemühungen für eine effektive Veloförderung im Alltag. Mit der Übertragung der Zuständigkeit für das kantonale Velenetz auf die Gemeinden nimmt er sich aus seiner oben erwähnten Verantwortung. Dies ist bedauerlich, weil der Sachplan Velo ein grosses strategisches Potenzial und eine visionäre Strahlkraft für unseren Kanton haben könnte. Neben den beiden erwähnten infrastrukturellen Standbeinen Veloverkehrsnetz und Veloparkierung baut eine zielführende Veloförderung auch auf ein Marketing mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen. Diese weichen Faktoren fehlen im vorliegenden Sachplan Velo ebenfalls.

**ANTRAG:** Deshalb meinen wird, dass die Veloförderung in Graubünden folgende drei Bereiche abdecken muss: den ruhenden Veloverkehr – eine Veloparkierung, die zielnah, diebstahlsicher und gedeckt ist, dann den rollenden Veloverkehr – ein Veloverkehrsnetz, das sicher, attraktiv und zusammenhängend ist und schliesslich den denkenden Veloverkehr – Marketing- und Kommunikationsmassnahmen, die motivieren, sensibilisieren und das Miteinander fördern, denn Verhaltensänderungen beginnen im Kopf.

Aufbau Vorgehen richtig angepackt?

Eingabe ID704

Der Sachplan stützt sich in der vorliegenden Form primär auf das Strassengesetz und dient einerseits als Planungs- und FührungsInstrument für den Wegebau fürs Velo. Damit werden auch die Finanzierungsrichtlinien definiert. Andererseits hat ein Sachplan auch eine strategische Funktion, mit der aufgezeigt wird, wie sich der Veloverkehr in naher Zukunft entwickelt und welche Bedeutung und Stellenwert das Velo im gesamten Verkehr erreichen soll. Ein Sachplan darf visionär sein. Der vorliegende Sachplan hat keine visionäre Strahlkraft, bleibt pragmatisch beim Wegebau und schliesst sowohl Marketing- und Kommunikationsmassnahmen wie auch die Veloparkierung als wichtige Elemente der Veloförderung aus:

Die sichere, gedeckte und kostengünstige Veloparkierung an ÖV-Haltestellen von Bus und Bahn und an weiteren verkehrserzeugenden Einrichtungen wie öffentlichen Verwaltungen, Schulen, grösseren Geschäften und Betrieben als wichtiges Element der Tür-zu-Tür Strategie.

**ANTRAG:** Die Veloparkierung, sowie die Marketing- und Kommunikationsmassnahmen

Das Marketing Freizeitverkehr erfolgt grundsätzlich durch die touristischen Leistungsträger. Einzelne, grundlegende Aspekte davon erfolgen nach Auftrag der Regierung unter der Leitung der Fachstelle Langsamverkehr (graubündenHIKE, graubündenBIKE, graubündenE-MTB).

Das Marketing Alltagsverkehr ist für die Förderung des Velos als Alternative zum MIV zunehmend wichtig. Dies wurde u.a. mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Veloinitiative auf Bundesstufe sehr deutlich. Einzelne Marketingmassnahmen wurden bereits durch die Fachstelle Langsamverkehr realisiert. Der Kanton muss sicherstellen, dass die von ihm mitfinanzierten Anlagen bestmöglich genutzt werden. Der Textteil, Kapitel 5, wird insofern ergänzt, als dass der Kanton auch künftig um das Marketing Alltagsverkehr besorgt ist (neues Unterkapitel Förderungsmassnahmen).



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

werden als zweite und dritte wichtige Säulen der Veloförderung in den Sachplan aufgenommen.

Der Kanton formuliert für den Veloverkehr strategische Ziele für die nahe Zukunft.

Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV).

Die Veloparkierung fällt - in Analogie zum Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Standorte von Veloabstellplätzen, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen werden daher vom Sachplan Velo nicht erfasst. Die Veloparkierung ist mit anderen Worten keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in oder bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (siehe Kapitel 2.5).

## Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID705

## 1.1 Ausgangslage:

Der Kanton ist beim motorisierten Individualverkehr (MIV) für sein Kantonsstrassennetz zuständig. Beim kantonalen Velonetz (Grund- und Ergänzungsnetz) delegiert er aber die Zuständigkeit an die Gemeinden. Damit behandelt er das Velo anders als den MIV. Dies ist störend, nicht konsequent und vor allem nicht zielführend.

Es fragt sich, ob die Trennung des kantonalen Velonetzes in ein Grund- und Ergänzungsnetz für die NutzerInnen Sinn macht. Wir bezweifeln dies. Auch spiegelt die Aufteilung in ein Alltags- und in ein Freizeitnetz nicht die effektive Nutzung durch die Velofahrenden wieder. Die Trennung dient wohl mehr der Abstufung für die kantonalen Beitragssätze.

## ANTRAG: 1.1 Ausgangslage:

Der Kanton projektiert, baut und unterhält sein kantonales Velonetz (Grund- und Ergänzungsnetz) analog dem Kantonsstrassennetz für den MIV.

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

## Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID706

## 1.4 Netzschiessungen:

Die Netzschiessungen sind wichtig für ein zusammenhängendes Netz. Es ist sehr positiv, dass der Sachplan diesen Faktor berücksichtigt.

## Kenntnisnahme

## Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID708

## 1.5, Herausforderungen und Ziele

erster Punkt: ..“Dieses Angebot ist die zentrale Grundlage, um den Veloverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.“ Hier wird abermals ausser Acht gelassen, dass die Veloparkierung von ebensolcher Bedeutung ist.

ANTRAG: erster Punkt ergänzen: ...“Dieses Angebot ist eine Grundlage, um den Veloverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die andere ist die Veloparkierung.

Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).

Die Veloparkierung ist keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung fällt - in Analogie zu Parkplatzanlagen im Strassenverkehr - in den



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID709

1.5, Herausforderungen und Ziele  
Fünfter Punkt: Stil, ...“für alle Verkehrsteilnehmer und..“

Kompetenzbereich der Gemeinden. Entsprechend werden Veloabstellplätze, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.

Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5).

## Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID707

1.4 Netzschliessungen  
Radstreifen: Stil: Radstreifen sind die für Radfahrer bestimmten...

Der Textteil wird entsprechend angepasst.

Kap. 2 Sachplan Velo –  
Grundsätze

Eingabe ID713

2.5 Abgrenzung:  
Der zweite Punkt, dass Standorte von Veloabstellplätzen, Velostationen und Bike and Ride-Anlagen im Sachplan Velo nicht erfasst werden, ist aufzuheben und die Veloparkierung als wichtiger Bestandteil der Veloinfrastruktur als Tür-zu-Tür Strategie in den Sachplan aufzunehmen.

ANTRAG: 2.5, Abgrenzung, zweiter Punkt wird gestrichen. Antrag zur Veloparkierung siehe oben.

Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).

Die Veloparkierung ist keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung fällt - in Analogie zu Parkplatzanlagen im Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Entsprechend werden Veloabstellplätze, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.

Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5).

Kap. 3 Kantonales  
Velonetz

Eingabe ID722

(NEU) 3.5 Schulwege:  
Schulwege sollen sicher mit dem Velo bewältigt werden können. Die tägliche Fahrt mit dem Velo trägt zur Gesundheit unserer Kinder bei. Die Schulwege müssen dementsprechende auf ihre Sicherheit hin überprüft und verbessert werden. Der Kanton soll hier eine führende Rolle einnehmen, die Gemeinden und Regionen sensibilisieren und die Bedeutung der Schulwegsicherung zur kantonalen Sache erklären. Nur so werden die Gemeinden auch innerhalb ihrer Ortstafeln aktiv und damit auch die kommunalen Schulwege sicherer.

Dient eine Verbindung als Schulweg, wird sie dem Alltagsverkehr zugewiesen (vgl. Definition unter Kapitel 1.4). Eine Aufnahme ins Grundnetz erfolgt - wie bei sämtlichen Verbindungen des Alltagsverkehrs - ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag. Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetsz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag (vgl. Kapitel 3.1.2). Der Schulweg wird auch insofern gewichtet, als dass solche Verbindungen stärker bewertet werden, was zu höheren Kantonsbeiträgen führt (vgl. Kapitel 6.1.1). Die Schulwegsicherung ist jedoch nicht Aufgabe des Sachplans Velo.



## Kapitel // caiptoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

	<p>ANTRAG: Die Fraktionen übergreifenden Schulwege werden ins Grundnetz des kantonalen Velonetz aufgenommen. Der Kanton setzt sich aktiv für die Schulwegsicherung ein und übernimmt die Führung in einer entsprechenden Sensibilisierungskampagne. (Anpassung des Velonetzeplans).</p>	
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID716	<p>3.1.1 Potentialmodell, dritter Abschnitt: Zur Berechnung des Potentials des Veloverkehrs wird der Mikrozensus aus dem Jahr 2010 verwendet. Auch hier wäre es sinnvoll, den aktuellen Mikrozensus 2015 zu verwenden.</p> <p>ANTRAG: 3.1.1 Potentialmodell, dritter Abschnitt: Aktuelle Version des Mikrozensus 2015 wird als Grundlage für die Berechnung des Potentials für den Veloverkehr verwendet.</p>	<p>Beim Zeitpunkt der Erarbeitung des Sachplans waren die Ergebnisse des Mikrozensus 2015 noch nicht publiziert. Eine Neuberechnung des Potentialmodells stellt einen hohen Aufwand dar. Aufgrund der geringen Änderungen beim Modal-Split ist mit sehr geringen Auswirkungen auf das Potentialmodell zu rechnen. Aus diesem Grund wird das Potentialmodell nicht aktualisiert. Im Textteil, Kapitel 3.1.1, wird ein entsprechender Hinweis eingefügt.</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID719	<p>3.1.2 Netzkonzeption: Um auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften den Alltagsverkehr stärken zu können, wird das „Szenario Tief gewählt“. Das ist sehr erfreulich, sinnvoll und zukunftsgerichtet.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID724	<p>(NEU) 3.7 Landwirtschaftliche Fahrzeuge: Die überbreiten und viel zu schnellen landwirtschaftlichen Spezialfahrzeuge erfordern dringend Massnahmen, damit die Sicherheit der Velofahrenden gewährleistet werden kann.</p> <p>ANTRAG: Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40km/h, mehr als 10 Tonnen Gesamtgewicht und einer Breite von über 2 Metern dürfen nicht weiter mit dem Langsamverkehr kombiniert werden.</p>	<p>Eine Entflechtung ist aus umweltrechtlichen und wirtschaftlichen Gründen nicht in allen Bereichen sinnvoll. Bei der Projektierung bzw. Sanierung von Radwegen mit landwirtschaftlichem Verkehr sollen die unterschiedlichen Randbedingungen und mögliche Konflikte beachtet werden. Kapitel 3 unterteilt das kantonale Velonetz. Ein Unterkapitel "3.7 Landwirtschaftliche Fahrzeuge" wäre daher thematisch falsch.</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID715	<p>3.1.1 Potentialmodell, erster Abschnitt: Als Grundlage für das Potentialmodell dient das Verkehrsmodell des Kantons mit Stand 2010. Dieses Verkehrsmodell wird zurzeit überarbeitet. Deshalb wäre es sinnvoll, die aktuellste Version als Grundlage zu verwenden.</p> <p>ANTRAG: 3.1.1 Potentialmodell, erster Abschnitt: Aktuelle Version des Verkehrsmodell 2015 wird als Grundlage des Potentialmodells verwendet.</p>	<p>Beim Zeitpunkt der Erarbeitung des Sachplans Velo stand das Verkehrsmodell 2015 noch nicht zur Verfügung. Eine Neuberechnung des Potentialmodells stellt einen hohen Aufwand dar. Aufgrund der geringen Änderungen beim Modal-Split ist mit ebenfalls geringen Auswirkungen auf das Potentialmodell zu rechnen. Aus diesem Grund wird das Potentialmodell nicht aktualisiert. Ein Hinweis zur Aktualität des Verkehrsmodells wird im Textteil eingefügt.</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID718	<p>3.1.1 Potentialmodell, fünfter Abschnitt: Es wird zweimal für den Alltagsveloverkehr der Begriff „Velorouten“ verwendet. Dies ist widersprüchlich zur Begriffserklärung unter Punkt 1.4 Begriffe. Hier ist der Begriff „Veloverbindung“ zu wählen.</p> <p>ANTRAG: Fünfter Abschnitt: „Velorouten“ durch „Veloverbindungen“ ersetzen.</p>	<p>Anpassung Textteil</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID720	<p>3.2 Freizeitverkehr: Der Sachplan behandelt für den Freizeitverkehr die Velo- und die Mountainbikerouten in unserem Kanton. Eine herausragende Leistung unseres Kantons ist dabei das gute Miteinander von Wandernden und Mountainbikefahrenden auf den gleichen Wegen. Dies</p>	<p>Konflikte zwischen Radfahrern und Wanderern betreffen v.a. das Velonetz des Freizeitverkehrs. Dessen Projektierung richtet sich nach dem "Handbuch Langsamverkehr" des Tiefbauamtes Graubünden (siehe Textteil, Kapitel 4). Für den Freizeitverkehr ist kein Hartbelag</p>



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>ist nur mit gegenseitigem Respekt möglich. Als Ausdruck dieses Miteinanders wurde das Koexistenzpapier der beteiligten Organisationen verfasst. Diese gemeinsame Position sollte im Sachplan erwähnt und festgehalten werden.</p> <p><b>ANTRAG:</b> 3.2 Freizeitverkehr: Das Dokument „Wandern und Velo / Mountainbike, gemeinsame Position, April 2007“ wird in den Sachplan integriert.</p>	<p>erforderlich.</p> <p>(Nur) die Projektierung des Velo-Alltagsverkehrs richtet sich nach der Projektierungsrichtlinie von Anhang A. Demnach weisen Radwege des Alltagsverkehrs grundsätzlich einen Hartbelag auf. Begründete Abweichungen infolge einer Interessenabwägung (basierend auf der eidgenössischen oder kantonalen Gesetzgebung) sind jedoch möglich (siehe Einleitung zu Anhang A). Im Rahmen dieser Interessenabwägung werden auch bestehende Wanderwege berücksichtigt und eine allfällige Verlegung oder Aufhebung dieser Wege geprüft.</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID721	<p><b>3.2 Freizeitverkehr:</b> Nebst den Mountainbikefahrenden und nebst den Velofahrenden in der Freizeit, die als Tourenfahrende unterwegs sind, gibt es noch die grosse Gruppe der Rennvelofahrenden. Die sogenannten „Gümmeler“ bewegen sich hauptsächlich auf Strassen mit dem MIV und sind in touristischen Kreisen eine immer wichtiger werdende Zielgruppe. Die attraktiven Passstrassen sind dabei ein grosses Plus in unserem Kanton. Das hat auch GRF erkannt und setzt dies in der Kampagne Graveland Road um. Die Radstreifen hinauf auf den Pass würden die Sicherheit der „Gümmeler“ erhöhen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Die Passstrassen des Kantons werden bei Sanierungen bergwärts wo immer möglich mit Radstreifen ergänzt.</p> <p>Im Sachplan Velo werden im Velonetzplan Kanton Graubünden, Anhang B die Veloverbindungen für die Rennvelofahrenden als eigene Kategorie im Freizeitverkehr ausgewiesen und in den Plan eingetragen.</p>	<p>Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.</p> <p>Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelosportes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID723	<p><b>(NEU) 3.6 E-Bikes:</b> Grundsätzlich wir heute in „langsame“ (Tretunterstützung bis 25 km/h) und „schnelle“ E-Bikes (Tretunterstützung bis 45 km/h) unterschieden. Die langsamen E-Bikes werden betreffend Zulassung und Verhalten den konventionellen Velos gleichgestellt. Die schnellen E-Bikes werden den Motorfahrrädern, die auf 30 km/h beschränkt sind, zugeordnet. Die geltende Regelung für die Benutzung von Radwegen, z.T. mit der Signalisation „Verbot für Motorfahrräder“, führt dann zu widersprüchlichen</p>	<p>Die Projektierungsrichtlinie macht z.Zt. keine Aussagen zu schnellen E-Bikes (mit gelben Nummern; "Motorfahrräder") auf Radwegen.</p> <p>Fahrverbote und -gebote für E-Bikes werden in der Signalisationsverordnung des Bundes (Art. 33 Abs. 1 SSV; Art. 19 Abs. 1 lit. c SSV) geregelt. Kapitel 3.6.1 wird insoweit ergänzt, als dass die Bedeutung der Verkehrssignale für E-Bikes erläutert wird. Radwege</p>



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
	<p>Nutzungsvorschriften für die E- Bikes, welche letztlich für die Velofahrenden, die gesund und ökologisch von A nach B fahren wollen, nicht zielführend sind.</p> <p>ANTRAG: Wir bitten den Kanton, eine velofreundliche Auslegung der geltenden und sich stetig wandelnden Regelungen im E-Bike Bereich einzunehmen und dabei nicht einfach benzinbetriebene Motoren auf den Radwegen zuzulassen.</p>	<p>sollten in der Regel auch für die schnellen E-Bikes befahrbar sein. Die Signalisation von Radwegen mit "Mofa-Verboten" soll demnach nur in Einzelfällen vorgenommen werden. Kapitel 3.6.1 der Projektierungsrichtlinie wird auch diesbezüglich ergänzt.</p> <p>Kapitel 3 unterteilt das kantonale Velonetz. Ein Unterkapitel "3.6 E-Bikes" (Fahrradkategorie) wäre daher thematisch falsch. Die gewünschte Ergänzung kann aber in der Projektierungsrichtlinie (Kapitel 3.6.1) vorgenommen werden.</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID717	<p>3.1.1 Potentialmodell, fünfter Abschnitt: Es werden die Begriffe „Velonetz“ und „Veloinfrastruktur“ im gleichen Satz verwendet. Das ist widersprüchlich, weil der Sachplan bis anhin unter Veloinfrastruktur immer nur das Velonetz verwendet hat. Unter „Veloinfrastruktur“ sind im eigentlichen Sinne das Velonetz und die Veloparkierung zu verstehen. Deshalb so anpassen, dass eine dezentrale und zweckmässige Veloparkierung mitgemeint ist.</p> <p>ANTRAG: 3.1.1 Potentialmodell, fünfter Abschnitt: „Bei der Potentialberechnung wird davon ausgegangen, dass das Velonetz und die Veloparkierung den Grundanforderungen des Alltagsveloverkehrs entsprechen.“</p>	<p>Der Begriff "Veloinfrastruktur" wird gestrichen da er zu Missdeutungen führen kann.</p> <p>Die Veloparkierung ist grundsätzlich - wie anderenorts ausgeführt - Sache der Gemeinden.</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID714	<p>3.1.1 Potentialmodell Wir sind der Meinung, dass die angewandte Netzkonzeption aufgrund des gerechneten Potentials nicht immer der tatsächlichen Nutzung und dessen in Zukunft noch höheren Potentials entspricht. Deshalb ist die zurückhaltende Zuordnung der Veloverbindungen zum Grund- und Ergänzungsnetz zu überdenken und anzupassen. (Siehe hierzu Datenblätter Domat/Ems, unsere Bemerkungen zu Radweg entlang des RhB- Trasses.)</p> <p>Beispiel: Radweg entlang des RhB-Trasses in Domat/Ems (vgl. Rückmeldung zu Datenblatt)</p> <p>ANTRAG: 3.1.1 Potentialmodell Das Potentialmodell zur Berechnung des Grund- und Ergänzungsnetzes soll überprüft und angepasst werden.</p>	<p>Das Potentialmodell berücksichtigt den Zustand 2030. Das berechnete Modell entspricht dem heutigen Wissensstand. Da es sich um ein Modell handelt, sind Abweichungen von der tatsächlichen Nutzung möglich. Eine Neuberechnung mit höherer Genauigkeit würde ein flächendeckendes Messstellennetz für Velofahrende bedingen. Dies ist aufgrund des sehr hohen Aufwands nicht zielführend.</p>
Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz Eingabe ID726	<p>5.2.2 Bau, Betrieb und Unterhalt: Auch hier ist die Zuständigkeit anzupassen.</p> <p>ANTRAG: 5.2.2 Zuständigkeit analog anpassen</p>	<p>Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.</p> <p>Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit.</p>



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz Eingabe ID727	(NEU) 5.2.4 Planung von Veloparkierungen an ÖV- Haltestellen und anderen Anlagen von grossem öffentlichen Interesse müsste hier erwähnt werden. (Siehe Eingangs unter „Allgemeine Hinweise und Anträge“).  ANTRAG: (NEU) 5.2.4 Veloparkierung an ÖV-Haltestellen und anderen Anlagen von grossem öffentlichen Interesse aufnehmen.	a StrG).  Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).  Die Veloparkierung ist keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung fällt - in Analogie zu Parkplatzanlagen im Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Entsprechend werden Veloabstellplätze, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.  Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5).
Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz Eingabe ID725	5.1 Übersicht: Auch hier müsste die Zuständigkeit für das kantonale Velonetz (Grund- und Ergänzungsnetz) für den Alltagsverkehr so angepasst werden, dass der Kanton seine Pflicht wahrnimmt, wie er dies beim MIV praktiziert.  ANTRAG: Der Kanton ist für das kantonale Velonetz (Grund- und Ergänzungsnetz) für den Alltagsverkehr zuständig.	Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.  Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).
Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbau Eingabe ID728	6.1.1 Alltagsverkehr: Die Formulierung auf Seite 24 des Textteils des Sachplans, (Grauer Kasten), „Verkehrsbelastung, Entlastung MIV-Strassen vom Veloverkehr“ verdeutlicht eine falsche Grundannahme. Hier wird suggeriert, dass das Velo den Verkehrsfluss des MIV behindert und ein Problem darstellt. In Tat und Wahrheit ist es so, - dass die hohen Frequenzen des MIV das Grundproblem darstellen für unsere Gesundheit, für unsere Sicherheit, für die Umwelt und für die Natur, - dass eine Reduktion des MIV-Anteils am Gesamtverkehr erreicht werden muss, - dass damit eine Umlagerung der Mobilität auf nachhaltige Verkehrsformen das Ziel ist und - dass das Velo dabei einen bedeutenden Teil zur Lösung des durch den MIV verursachten Verkehrsproblems darstellt.	neue Formulierung: Verkehrsbelastung, Trennung Veloverkehr von MIV Die Verkehrsbelastung hat einen Einfluss auf die subjektive und objektive Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Der Gefährdungsgrad wird mittels des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) des MIV ermittelt. Der DTV wird dem Verkehrsmodell des Kantons Graubünden (vgl. Kapitel 8 [14]) entnommen. Als Beurteilungsgröße dient derjenige Strassenabschnitt, auf welchem die Trennung vom MIV und Veloverkehr stattfindet. Dies entspricht also nicht zwingend die Strasse bzw. dem Weg, auf welcher bzw. welchem die Massnahme vorgesehen ist (z.B. bei einer parallelen Führung auf separatem Weg).



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Als Beurteilungsgröße sollte deshalb nicht die Strasse dienen, welche vom „Veloverkehr entlastet wird“, sondern die Strasse, auf welcher der motorisierte Individualverkehr reduziert werden könnte.

ANTRAG: Formulierung im Titel und im Text anpassen.

Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues

Eingabe ID730

Stil: 6.1.2 Freizeitverkehr:

ANTRAG: Entflechtung Wanderwege: Korrektur bei Silbentrennung ...die Entflechtung des Velo- bzw. Mountainbikeverkehrs von...

Anpassung Textteil (Seite 25 letzter Abschnitt)

Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues

Eingabe ID729

6.1.2 Freizeitverkehr:

Auch hier die Formulierung auf Seite 25, Grauer Kasten anpassen, da nicht das Velo das Problem ist, sondern das Velo ist Teil der Lösung des Problems!

ANTRAG: Formulierung im Titel und im Text anpassen.

neue Formulierung:

Verkehrsbelastung, Trennung Veloverkehr von MIV  
Die Verkehrsbelastung ist auch beim Freizeitverkehr ein wichtiges Kriterium. Sie hat einen Einfluss auf die subjektive und objektive Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Eine gut ausgebauten und signalisierte Veloroute kanalisiert die Velofahrenden möglichst getrennt vom MIV. Der Gefährdungsgrad wird mittels des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) des MIV ermittelt. Der DTV wird dem Verkehrsmodell des Kantons Graubünden (vgl. Kapitel 8 [14]) entnommen. Als Beurteilungsgröße dient derjenige Strassenabschnitt, auf welchem die Trennung vom MIV und Veloverkehr stattfindet. Dies entspricht also nicht zwingend die Strasse bzw. dem Weg, auf welcher bzw. welchem die Massnahme vorgesehen ist (z.B. bei einer parallelen Führung auf separatem Weg).

Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues

Eingabe ID731

6.2.3 Ausführung und Abrechnung:

Auch hier Anpassung der Zuständigkeiten

ANTRAG: Für Bauleitung, Landerwerb und Bau der Radweganlagen ist grundsätzlich der Kanton zuständig beim Veloalltagsverkehr.

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

Kap. 7 Gesetzliche und fachliche Grundlagen

Eingabe ID732

Dokumente zur Veloparkierung sind hier aufzuführen, wie z.B. das Handbuch Veloparkierung.

ANTRAG: Liste ergänzen mit Dokumenten, Handbüchern, Weisungen zur Veloparkierung.

Veloabstellplätze, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen werden vom Sachplan Velo nicht erfasst (siehe Textteil Kapitel 2.5). Kapitel 1.3.2 der Projektierungsrichtlinie wird dennoch mit den wichtigsten Arbeitshilfen ergänzt.

A Kap. 1, 2, 3

Veloverbindungen des Grund- und Ergänzungsnetzes sollen sicher sein, auch wenn die

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten dürfen nur in bestimmten,



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
Eingabe ID734	<p>Velofahrenden dabei die Strasse mit dem motorisierten Verkehr teilen müssen. Deshalb ist die erlaubte Höchstgeschwindigkeit des MIV von entscheidender Bedeutung für die Sicherheit der Velofahrenden</p> <p>ANTRAG: Auf Strassen, welche der MIV mit dem Grund- und Ergänzungsnetz der Velofahrenden teilt, wird das Temporegime 30 km/h eingeführt.</p>	<p>gesetzlich geregelten Ausnahmefällen herabgesetzt werden (Art. 108 Abs. 2 SSV). Allein die Tatsache, dass es sich um eine Strecke mit gemischem Verkehr handelt, reicht für eine Temporeduktion nicht aus. Ist eine der Voraussetzungen gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt, was in kritischen Einzelfällen möglich wäre, könnte eine Temporeduktion zum Schutze der Velofahrenden abschnittsweise geprüft werden. Ein solches Vorhaben setzt allerdings einen Antrag der betroffenen Gemeinde und ein bejahendes Gutachten voraus. Das Gesuch ist bei der Kantonspolizei einzureichen. Das Tiefbauamt und je nach Situation die Kommission für differenzierte Höchstgeschwindigkeiten sind einzubeziehen, bevor das DJSG einen Entscheid fällt.</p> <p>Eine Ergänzung der Projektierungsrichtlinie mit einem Grundsatz zur Temporeduktion bei gemischem Verkehr ist daher nicht möglich.</p>
A Kap. 1, 2, 3 Eingabe ID733	<p>Die Attraktivität des Velos als umweltfreundliches, gesundes und ökonomisches Verkehrsmittel soll gefördert werden. Dem stimmen wir absolut zu, denn Veloförderung ist aktiver Menschenschutz im Alltag, aktiver Umweltschutz und aktiver Naturschutz.</p> <p>Eine solche Förderung kann auch die Asphaltierung eines Weges für den Veloverkehr mit einschliessen. Die Asphaltierung kann räumlich begrenzt einen negativen Einfluss auf Lebensbereiche von Kleinstlebewesen bewirken. Dies ist unbestritten.</p> <p>Wenn man diese Massnahme in einen grösseren Zusammenhang stellt, dann hat sie auch einen positiven Einfluss auf unsere Lebensgemeinschaft. Die Asphaltierung erhöht die Nutzungs frequenzen beim Alltagsveloverkehr. Mehr Veloverkehr im Alltag heisst weniger MIV und somit weniger Abgase, weniger Lärm, weniger Unfälle mit getöteten oder verletzten grösseren und kleineren Tieren, weniger getötete und verletzte Menschen, weniger Gesundheitskosten, weniger Arbeitsausfälle, mehr Bewegung im Alltag und mehr gesunde Mitarbeitende. Somit kann selbst eine Asphaltierung, die vordergründig als Landschaftsverlust taxiert wird, bei vernetzter Denkweise als starke Massnahme zur Reduktion des MIV im Alltag geschätzt werden. Auch unter Berücksichtigung des Natur- und Landschaftsschutzes kann somit die Asphaltierung von Radwegen für den Alltagsveloverkehr richtig sein.</p> <p>Dennoch ist es sinnvoll, nach weiteren Varianten für geeignete Oberflächenbeläge zu forschen, welche der Kleinsttierfauna bessere Querungsbedingungen erlauben und dabei den Nutzen für den Veloverkehr nicht einschränken.</p> <p>ANTRAG: - Radwege für den Alltagsverkehr sollen wo nötig asphaltiert werden.</p> <p>- Dabei wird dem Natur-, Landschafts- und Heimatschutz Rechnung getragen. Schutzwürdige oder geschützte Biotope sind bei der Festlegung der Linienführung zu berücksichtigen. Sie sind bestmöglich zu schützen.</p>	<p>Pilotprojekte und neue Lösungen von Forschungseinrichtungen sind weiterhin möglich, sollten jedoch in Absprache mit der FLV geplant werden. Pilotprojekte werden nicht in der Projektierungsrichtlinie geregelt, da nur bewährte Lösungen aufgenommen werden sollen. Wissenschaftlich begleitete Forschungsaufträge sollen in Zusammenarbeit mit den Forschungseinrichtungen (Universitäten, Fachhochschulen, VSS, SVI, etc.) angegangen werden. Bewahren sich gewisse Lösungen aus Pilotprojekten, so kann die Projektierungsrichtlinie zu einem späteren Zeitpunkt nachgeführt werden.</p> <p>- Asphaltierung für Alltagsverkehr ist grundsätzlich immer nötig, im Einzelfall kann davon abgewichen werden, wenn höherwertige Bestimmungen dagegen stehen.</p> <p>- Die geltende Gesetzgebung bezüglich Natur-, Landschafts- und Heimatschutz wird immer berücksichtigt.</p> <p>- Die zur Auswahl stehenden Materialien und Beläge im Wegbau sind bekannt und werden entsprechend den konkreten Anforderungen eingesetzt. Eine von einem konkreten Radwegprojekt losgelöste Belags-Neuentwicklung, ein "wissenschaftlich begleitetes Projekt", müsste auf Bundesstufe erfolgen.</p>



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## A Kap. 4 Radstreifen

Eingabe ID737

- In wissenschaftlich begleiteten Projekten sollen neue, ökologisch besser verträgliche Oberflächenbeläge entwickelt und auf ihre Alltagstauglichkeit fürs Velo und für die Fauna hin getestet werden

## 2.3 Markierung, 3. Punkt:

Auf die Markierung von Radstreifen sei zu verzichten, wenn sie durch eine Folge von Einspurstrecken aus Platzgründen häufig unterbrochen werden müsste. Dies erachten wir als falsch.

Der Radstreifen soll möglichst immer weitergeführt werden, damit die markierte Fahrbahn für das Velo erhalten bleibt. Wird der Radstreifen wie bis anhin bei Engstellen unterbrochen, verlieren die Velofahrenden den Schutz und werden von Automobilisten nahe überholt oder ausgebremst. Die Verunsicherung bei Velofahrenden nimmt dadurch zu. Mit der Markierung von Radstreifen ohne Unterbruch (in der Regel gestrichelte Linien) soll die Priorität bei Engpässen zu Gunsten der Velofahrenden angepasst werden: Hat das Auto auf seiner ihm vorbehaltenen Breite keinen Platz und muss den Radstreifen mitbeanspruchen (bei gestrichelten Linien), so müssen in erster Linie die Autofahrenden als Benutzende einer fremden Spur Acht geben.

**ANTRAG:** Radstreifen werden wo immer möglich ohne Unterbruch (in der Regel als gestrichelte Linien) markiert.

Die Priorität bei Engpässen wird zu Gunsten der Velofahrenden angepasst.

## A Kap. 4 Radstreifen

Eingabe ID742

## 2.6 Führung bei Fussgängerschutzinseln:

Auch hier soll, analog zu den Bemerkungen unter Ziffer 53, 2.3 Markierung, 3. Punkt, die Sicherheit der Velofahrenden erhöht werden durch die Weiterführung der Radstreifen bis an den und gleich nach dem Fussgängerstreifen.

**ANTRAG:** Radstreifen werden wo immer möglich ohne Unterbruch markiert. Die Priorität bei Engpässen wird zu Gunsten der Velofahrenden angepasst.

## A Kap. 4 Radstreifen

Eingabe ID736

## 2.2 Abmessungen:

Eine Mehrbreite von 0,25m zum generellen Normalmass von 1.5m sei vorzusehen, wenn z.B. ein hoher Veloverkehrsanteil ausgewiesen wird. Dies ist ein wichtiger Punkt. Mit der wachsenden Nutzung von E- Bikes wird sich auch die Nutzungsdistanzen und die Nutzungs frequenzen auf Radstreifen erhöhen. Damit nehmen auch die Überholmanöver auf Radstreifen zu, wenn die E-Bikes die Velos ohne Motor überholen.

**ANTRAG:** Die Normalbreiten für Radstreifen sind anzupassen, um die gesteigerte E-Bike Nutzung in naher Zukunft bereits zu berücksichtigen.

## A Kap. 4 Radstreifen

Eingabe ID738

Es ist zu prüfen, ob Radstreifen streckenweise mit durchgezogenen Linien markiert werden. Die durchgezogenen Linien (Sicherheitslinien) dürfen von motorisierten Fahrzeugen nicht überfahren werden. Dies würde den Schutzraum für die Velofahrenden erhöhen. Eine solche Markierung macht z.B. Sinn, wenn die Tempounterschiede zwischen Velo und Auto relevant sind.

Bei der Projektierung sollten alle Verkehrsmittel gleichberechtigt betrachtet werden, um gute Lösungen für das Gesamtverkehrssystem zu erzielen. Bei Platzproblemen sollte eine Interessensabwägung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und möglicher Alternativen durchgeführt werden.

Ein Verzicht auf die Markierung von Radstreifen sollte aber die Ausnahme bilden.

Bei der Projektierung sollten alle Verkehrsmittel gleichberechtigt betrachtet werden, um gute Lösungen für das Gesamtverkehrssystem zu erzielen. Bei Platzproblemen sollte eine Interessensabwägung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und möglicher Alternativen durchgeführt werden.

Ein Verzicht auf die Markierung von Radstreifen sollte aber die Ausnahme bilden.

Radstreifen sind in der Breite grundsätzlich für einen Velofahrer ausgelegt. Überholende Velofahrer müssen deshalb unabhängig vom Velotyp die Fahrbahn außerhalb des Radstreifens beanspruchen. In Analogie sind auch die MIV-Fahrbahnen in der Regel einspurig und für die Überholmanöver wird die Gegenfahrbahn beansprucht. Angesichts der im Potentialmodell ausgewiesenen Frequenzen ist auch langfristig nicht mit den in grösseren Städten des Mittellands teilweise üblichen Frequenzen zu rechnen.

Gemäss Art. 74 Abs. 5 SSV können Radstreifen sowohl mit unterbrochener als auch mit ununterbrochener Linie (Sicherheitslinie) abgegrenzt werden. Die Markierungsform mit durchgezogener Linie sollte nur aus Gründen der Verkehrssicherheit angewendet werden - beispielsweise bei Verbindungen von Radstreifen und Rad-/Fusswegen



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
	<p>ANTRAG: Auf ausgewählten Abschnitten wird die Markierung der Radstreifen mit durchgezogenen Linien angebracht zum Erhöhung der Sicherheit für die Velofahrenden.</p>	(und umgekehrt) oder am Ende einer Einspurstrecke. Würde die Projektierungsrichtlinie eine Markierung mit durchgezogener Linie als Regelfall vorschreiben, würde die Richtlinie Art. 74 SSV widersprechen.
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID741	<p>2.5 Einfahrt und Ausfahrt Kreisel: Auch hier soll, analog zu den Bemerkungen unter Ziffer 53, 2.3 Markierung, 3. Punkt, die Weiterführung der Radstreifen bis an den Fussgängerstreifen die Sicherheit für die Velofahrenden erhöhen.</p> <p>ANTRAG: Radstreifen werden wo immer möglich ohne Unterbruch markiert. Die Priorität bei Engpässen wird zu Gunsten der Velofahrenden angepasst.</p>	<p>Die vorgeschlagenen Lösungen entsprechen den heutigen Standards in der Schweiz. Studien zum Einfluss von E-Bikes (mit Tretunterstützung bis 45 km/h) liegen noch keine vor.</p> <p>Die Verengung vor einem Kreisel ist notwendig, damit die Velofahrenden sich in die Mitte aufstellen können. Werden Velostreifen bis zur Einfahrt im Kreisel weitergezogen, führt dies zu neuen Konfliktstellen. Es besteht dann die Gefahr, dass Velofahrende von den Fahrzeugen übersehen werden (toter Winkel). In der Zufahrt zu einem Kreisel sind Geschwindigkeiten von 40 km/h wohl unangemessen, da evtl. beim Kreisel der Vortritt gewährt werden muss.</p> <p>Im idealen Fall können die Velostreifen bei Fussgängerschutzinseln durchgehend markiert werden (bei genügender Breite). Dies ist jedoch in gewissen Fällen (Konflikte mit anderen Nutzungen) nicht möglich. Spurverengungen bei Fussgängerschutzinseln dürfen nicht zwischen 3.75 und 4.25 m breit sein, da dies zu gefährlichen Situationen führt. Andere Breiten (mit bzw. ohne Mittelinsel) sind gemäss der heutigen Praxis sicher. Dies gilt auch für schnelle E-Bikes.</p> <p>Keine Anpassung der Projektierungsrichtlinie. Bei einer Häufung von Unfällen bei korrekt projektierten Infrastrukturen würde Forschungsbedarf bestehen (bfu).</p>
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID739	<p>2.3 Markierung, 4. Punkt: Bei LSA soll der Radstreifen vorgezogen und ausgeweitet werden. Dies ist eine sehr gute und starke Massnahme zum Schutz und zum besseren Vorankommen von Velofahrenden im Alltagsverkehr.</p>	Kenntnisnahme
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID740	<p>2.3 Markierung, 5. Punkt: Einfärbungen von Radstreifen. Die bisherige Praxis bei Einfärbungen von Radstreifen zeigt eine sehr defensive Anwendung durch die zuständigen Stellen. Die rote Einfärbung von Radstreifen hat sich an die vom Bund erlassene Weisung zu halten, der Spielraum der Anwendung soll aber zu Gunsten der Verkehrssicherheit von Velofahrenden häufiger angewandt werden. Siehe hierzu z.B. das Datenblatt der Stadt Chur L 145, Haldensteinerstrasse, Autobahnanschluss. Dies ist eine ausgewiesen gefährliche Stelle für die Velofahrenden, die bis dato nicht eingefärbt wurde.</p> <p>ANTRAG: Radstreifen werden, unter Berücksichtigung der Weisung des Bundes zur Erhöhung der Sicherheit, aktiver eingefärbt.</p>	<p>Einfärbungen der Radstreifen sollen nur an Stellen erstellt werden, wo aufgrund der Verkehrs- oder Sichtverhältnisse eine erhöhte Gefahr für Velofahrende besteht.</p> <p>Werden Einfärbungen zu häufig eingesetzt, kann dies dazu führen, dass andere Verkehrsteilnehmenden die Einfärbungen weniger stark beachten. Aus diesem Grund sollten Einfärbungen nur bei einer erhöhten Gefährdung eingesetzt werden.</p> <p>Bei der Schwachstelle L145 wird auf Grund der erhöhten Gefährdung bei der Querung der Autobahneinfahrt/-ausfahrt unter dem Lösungshinweis eine Roteinfärbung empfohlen.</p>
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID735	<p>2.1 Anwendung und Abgrenzungen: Radwege sind in der Regel sicherer und attraktiver für den täglichen Veloverkehr als Radstreifen. Wir haben darauf schon in der Vernehmlassung zur Teilrevision des</p>	Ein Grundsatz zur Separierung der Velofahrenden im Ausserortsbereich (Radweg als Regelfall) soll nicht aufgeführt werden. Bei jedem Ausbau- bzw. Sanierungsprojekt ist zu prüfen, welche Führungsform am



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege  
Eingabe ID745

Strassengesetzes hingewiesen.

ANTRAG: Der Bau von Radwegen wird wo immer möglich dem Bau von Radstreifen vorgezogen.

sinnvollsten ist. Die Führungsform auf einem Abschnitt hängt in der Regel von vielen Faktoren ab: Abschnittslänge, Vor- und nachgelagerte Führung etc. Aus diesem Grund ist die Aufnahme eines Grundsatzes nicht sinnvoll. Kapitel 1.1 wird aber insofern ergänzt, dass der Veloverkehr aus Sicherheitsgründen - wo möglich und sinnvoll - auf separaten, motorfahrzeugfreien Wegen bzw. Radwegen geführt wird.

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege  
Eingabe ID746

3.2.6 Sichtweiten:

Die nach Norm geforderten Sichtweiten sind bekannt und werden selbst bei Neubauten oftmals nicht eingehalten (z.B. Neubau Outlet Landquart: Sichtschutzmauer zur Tardisstrasse vs. Radweg Bereich Kreisel.). Oder bei bestehenden Bauten mit stetig wachsenden Hecken ist die Durchsetzung sehr kompliziert (z.B. Giacomettiweg in Chur).

ANTRAG: Die nach Norm geltenden Sichtweiten werden bei Baugesuchen systematisch überprüft und bei bestehenden Bauten mittels Vollzughilfen durchgesetzt.

Der Kanton muss gemäss dem Textteil (Kap. 5.2) die Langsamverkehrsprojekte der Gemeinden genehmigen. Auch velounabhängige Bauvorhaben im Bereich der Kantonsstrassen sind dem Kanton zur Genehmigung einzureichen.

Im Rahmen der Genehmigung werden die eingereichten Unterlagen auf Einhaltung der Projektierungsrichtlinie überprüft. Dabei wird unter anderem geprüft, ob die Sichtweiten eingehalten werden. Der Unterhalt von Radwegen ist aber Aufgabe der Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG).

Die Projektierungsrichtlinie wird mit einem Kapitel zum Unterhalt ergänzt (Kapitel 3.9).

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege  
Eingabe ID747

3.5 Fahrbahnaufbau:

Radwege des Alltagsverkehrs sollen grundsätzlich einen Asphalt- oder Betonbelag aufweisen. Diesen Grundsatz unterstützen wir. Siehe hierzu auch unsere Bemerkungen unter Ziffer 52, 1.1 Grundsätze.

ANTRAG: Radwege des Alltagsveloverkehrs weisen grundsätzlich einen Asphalt- oder Betonbelag auf.

Kenntnisnahme

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege  
Eingabe ID743

3.6 Signalisation und Markierungen:

Die Anbindung der Routen an ÖV-Haltestellen mit möglichem Velotransport ist auch im Freizeitveloverkehr sinnvoll und nötig. Deshalb wäre eine entsprechende Signalisation angebracht, damit die Velofahrenden die Information an den Routen bereits erhalten. Hilfreich ist auch eine Zielwegweisung, welche die Ortsnamen nennt.

ANTRAG: An den Velo-Routen wird mit entsprechenden Signalen auf ÖV-Haltestellen mit möglichem Velo-Transport hingewiesen. Zielwegweisungen unterstützen die lokale Information.

Die Signalisation wird in der VSS-Norm 640 829a geregelt. Zielwegweisungen können gemäss der Norm erstellt werden. Für die Erstellung von Zielwegweisungen wird an die SN 640 829a und zum Handbuch Langsamverkehr des Kantons Graubünden (Abschnitt 5.09 ff.) verwiesen.

3.1 Anwendung und Abgrenzung:

Eine Verkehrsflächentrennung solle bei Rad- und Fusswegen nur ausnahmsweise in aufgeführten Fällen zur Anwendung kommen, heisst es beim 2. Punkt. Wir regen an, grundsätzlich bei grossem Verkehrsaufkommen zu analysieren, ob eine Verkehrsflächentrennung mit niveauunterschiedlichen Fahr- und Gehspuren für den motorisierten Verkehr, den Veloverkehr und den Fussverkehr eine klarere und bessere Lösung sein könnte. Diese dreifach abgestuften Verkehrsflächen werden bei uns in Graubünden noch nirgends angewandt. Mit Pilotprojekten sollen die nötigen Grundlagen

Pilotprojekte und neue Lösungen von Forschungseinrichtungen sind weiterhin möglich, sollten jedoch in Absprache mit der FLV geplant werden. Pilotprojekte werden nicht in der Projektierungsrichtlinie geregelt, da nur bewährte Lösungen aufgenommen werden sollen. Wissenschaftlich begleitete Forschungsaufträge sollen in Zusammenarbeit mit den Forschungseinrichtungen (Universitäten, Fachhochschulen, VSS, SVI, etc.) angegangen werden. Bewähren sich gewisse Lösungen aus Pilotprojekten, so kann die



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	gesammelt und ausgewertet werden. Eine Möglichkeit der Anwendung wäre die Ringstrasse in Chur (Siehe Datenblätter Stadt Chur, Ringstrasse)	Projektierungsrichtlinie zu einem späteren Zeitpunkt nachgeführt werden.
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss- /Radwege Eingabe ID744	ANTRAG: Eine Verkehrsflächentrennung mit drei abgestuften Niveau-Unterschieden für den Fuss-, den Velo- und den motorisierten Verkehr wird analysiert und als Lösungsansatz bei grossem Verkehrsaufkommen in Pilotprojekten getestet und ausgewertet.	Kenntnisnahme
A Kap. 6 Brücken Eingabe ID748	3.2.2 Mehrbreiten: Die Möglichkeit, z.B. bei fehlendem seitlichen Freiraum und bei starkem Veloverkehr einen Zuschlag zu den Normalbreiten vorzusehen, ist sehr sinnvoll und wichtig. Siehe hierzu auch unsere Bemerkungen zum Datenblatt der Stadt Chur, L148 / Grünbergweg.	Formulierung anpassen. "Die Einwirkungen auf das Bauwerk durch das Befahren mit schweren Fahrzeugen sind gemäss Norm SIA 261, Kapitel 9, zu berücksichtigen.
A Kap. 6 Brücken Eingabe ID749	4. Brücken, Stil: zweiter Abschnitt „Die Entwicklungen aus Verkehr sind gemäss...“ Dieser Satz ist nicht vollständig.	Kap. 3.5 ergänzen mit: Auf genügende Griffigkeit ist besonders in Gewässernähe zu achten.
B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID750	(NEU) 4. 5 Deckschicht bei Brücken: Als Deckschicht für Veloweg auf Brücken wird üblicherweise Gussasphalt MA 8 verwendet. Wir regen an, aufgrund der Nähe zu Gewässern und der damit verbundenen und bekannten Raureifbildung und Vereisung, die Zusammensetzung der Deckschicht zu überprüfen und zu optimieren. Es sollte zur Sicherheit der Velofahrenden eine speziell griffige Deckschicht eingebaut werden. Damit lassen sich auch der Winterdienst und die Salzmenge reduzieren.	Der Sachplan Velo kann folglich weder Zeithorizonte vorschreiben noch eine Priorisierung der Schwachstellen vornehmen. In einem neuen Kapitel 3.3 (Textteil) werden jedoch ein paar grundsätzliche Ausführungen zu den Realisierungshorizonten gemacht - mit Hinweisen auf die Zeitlimiten der Agglomerationsprogramme.
B Gemeinde-Datenblatt	ANTRAG: Die einzelnen Massnahmen werden in einer vom Kanton eingesetzten Fachgruppe behandelt, geeignete Lösungsmassnahmen definiert und ein verbindlicher Umsetzungsplan erstellt.	Die "Hinweise zur Lösung" sollen erste Vorschläge für Lösungsmöglichkeiten aufzeigen. Bei komplexen Situationen wurde auf eine Angabe von Massnahmenvorschlägen verzichtet. Die Behebung und Priorisierung der Schwachstellen ist gemäss Art. 6 Abs. 3 StrG Aufgabe der Gemeinden. Die FLV wird sich nach Genehmigung des Sachplan Velo fallweise mit den Gemeinden in Verbindung setzen.
	L196 / Strada Cantonale: Als Lösungsansatz wird ein Radstreifen vorgeschlagen. Anstelle	Der Hinweis zur Lösung wird ergänzt: "Radstreifen oder separaten



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
> Np Bregaglia Eingabe ID751	der geplanten Radstreifen ist besser die Erstellung eines separaten Radwegs zu prüfen.  ANTRAG: L196 / Strada Cantonale: Die Erstellung eines separaten Radwegs ist zu prüfen.	Radweg" erstellen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID758	P040 / Oberalp-, Gürtelstrasse: Dieser Knoten ist in einer Gesamtlösung zu behandeln, die eine neue und angepasste Veloverkehrsführung in beide Fahrtrichtungen vom Knoten Oberalp-/Gürtel-/Gartenstrasse über die Tivolibrücke bis zum Kreisel Gäuggelistrasse umfassen muss. Die Aufhebung der Busspur kann ein Lösungsansatz sein für die Möglichkeit, zwei Radstreifen auf der Fahrbahn des MIV zu markieren. Die Reduktion der Trottoir Breiten kann ein Ansatz sein, die niveauunterschiedlichen Fahr- und Gehspuren als Pilotprojekt zu testen und auszuwerten.  ANTRAG: Knoten Oberalp-/Gürtel-/Gartenstrasse bis Kreisel Gäuggelistrasse: neue Veloverkehrsführung auf dem ganzen Abschnitt einführen. In einem Pilotprojekt die Verkehrsflächentrennung mit niveauunterschiedlichen Fahr- und Gehspuren für den motorisierten Verkehr, den Veloverkehr und den Fussverkehr testen.	Die gesamtheitliche Betrachtung des Bereichs Oberalp-/Gürtel-/Gartenstrasse bis Kreisel Gäuggelistrasse ist empfehlenswert. Dieser ist allerdings mehrheitlich nicht Teil des Velonetzes gemäss Sachplan und liegt in der Zuständigkeit der Stadt. Der Beschrieb der Schwachstelle P040 wird um einen entsprechenden Hinweis ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID753	L148 / Grünbergweg: Der Grünbergweg wurde vor rund 8 Jahren neu ausgebaut als sichere und dem motorisierten Verkehr abgewandte Veloverbindung. Der Sachplan bemängelt die zu geringe Breite des Wegs und die fehlende seitliche Hindernisfreiheit. Lösungsvorschläge werden keine genannt. Dies, weil es wohl sehr schwierig sein dürfte, eine normgerechte Anpassung nachträglich einzufordern. Wir halten deshalb an dieser Stelle fest, dass es schon bei der Planung entscheidend ist, die zukünftigen Nutzungs frequenzen nicht zu tief anzusetzen und die Raumprofile einer gesteigerten Nutzung entsprechend zu gestalten. Elektrovelos, Kinderanhänger und Cargobikes werden auf den Radwegen vermehrt zu anderen Nutzungsansprüchen führen und damit auch einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des MIV leisten. Um diesen neuen Ansprüchen gerecht zu werden, müssen diese Wege auch attraktiv und sicher gebaut werden.  ANTRAG: L148 / Grünbergweg und L243, L244 / Kalchbühl: Die Normalbreiten für Radwege müssen der zukünftig gesteigerten und veränderten Nutzung angepasst und dementsprechend schon heute breiter gebaut werden.	Die Problematik der zu schmalen Wegverbindungen wurde in den Schwachstellen erkannt. Die in der Radwegrichtlinie festgelegten Abmessungen sehen Mehrbreiten für hohen Fussgänger und/oder Veloverkehr vor. Bei den genannten Schwachstellen sind Verbeiterungen wünschenswert, aber schwierig umsetzbar. Lösungen müssen daher im Rahmen eines ganzheitlichen Projekts gefunden werden.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID759	Ringstrasse: Die Ringstrasse ist für die Velofahrenden eine schnelle und wichtige Veloverbindung durch die Stadt. Mit dem Neubau des Schulhauses Ringstrasse wird die Bedeutung dieser Strasse weiter zunehmen, auch für SchülerInnen, die mit dem Velo zur Schule fahren. In Zusammenhang mit der Schulwegsicherung regen wir an, die Ringstrasse betreffend Velotauglichkeit als erstes im Bereich des neuen Schulhauses und weiter in seiner ganzen Länge zu überdenken. Wir regen an, die Verkehrsflächen für den Fuss- den Velo- und den motorisierten Verkehr längs der Ringstrasse in beide Richtungen gänzlich zu trennen und auf drei abgestuften Niveau-Unterschieden zu führen. Sollte der Kanton in naher Zukunft Eigentümer der Ringstrasse werden, so wäre die Schulwegsicherung aus unserer Sicht ein prioritäres Anliegen (Siehe auch Ziffer 35, 3.3 Schulwege).	Chur ist im Velonetzplan bereits mit einem vergleichsweise dichten Grundnetz verzeichnet. Die Ringstrasse ist nicht Teil davon.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>ANTRAG: Ringstrasse: Eine Verkehrsflächentrennung mit drei abgestuften Niveau-Unterschieden für den Fuss-, den Velo- und den motorisierten Verkehr wird analysiert und als Lösungsansatz bei grossem Verkehrsaufkommen in Pilotprojekten getestet und ausgewertet.</p>	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID760	<p>Nord- Südverbindungen der Stadt Chur: Die PendlerInnen Verbindungen zwischen Neustadt und Altstadt sind auf ihre Durchlässigkeit und auf ihre Sicherheit hin konsequent zu überprüfen. Dies betrifft Querungen (insbesondere Ringstrasse), durchgehende Radstreifen etc.</p> <p>ANTRAG: Nord- Südverbindungen der Stadt Chur: Die Durchlässigkeit und Sicherheit der Pendlerverbindungen zwischen Neustadt und Altstadt werden überprüft.</p>	<p>Die Stadt Chur weist ein vergleichsweise dichtes Netz an Durchmesserverbindungen auf. Die Feinerschliessung zu den und zwischen den einzelnen Quartieren ist Teil des kommunalen Netzes. Die Überprüfung und Sicherheit dieser Feinerschliessung ist Sache der Stadt.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID757	<p>P043 / Reitnauerweg, Autobahnausfahrt: Hier wurde der Radstreifen eingefärbt und dennoch kommt es immer wieder zu Unfällen. Dieses Beispiel zeigt, dass die rote Einfärbung der Radstreifen als sofortige Massnahme durchaus eine Erhöhung der Achtsamkeit der Verkehrsteilnehmenden bewirken kann. Wenn aber die bauliche Situation grundsätzlich Mängel aufweist, können Konfliktsituationen letztlich nicht vermieden werden: Die von der Autobahn ausfahrenden Autos queren den Radstreifen mit zu hoher Geschwindigkeit.</p> <p>ANTRAG: P043 / Reitnauerweg, Autobahnausfahrt: Die Autobahnausfahrt mit der Einmündung in den Reitnauerweg und der Querung des Radstreifens muss so rasch als möglich umgestaltet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID756	<p>P042 / Haldensteinerstrasse, Zufahrt Bhf. Haldenstein: auch hier kann eine Unfallhäufung festgestellt werden und die rote Einfärbung des Radstreifens ist dringend nötig. Die im Sachplan vorgeschlagene Unfallauswertung ist sinnvoll und nötig.</p> <p>ANTRAG: P042 / Haldensteinerstrasse, Zufahrt Bhf. Haldenstein: Die rote Einfärbung des Radstreifens ist dringend nötig. Analyse des Knotens für weiterführende Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit ist anzugehen.</p>	<p>Die genannten Punkte sind bereits im Schwachstellenbeschrieb enthalten.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID755	<p>L145 / Haldensteinerstrasse, Autobahnanschluss: Die bisherige Praxis bei Einfärbungen von Radstreifen zeigt eine sehr defensive Anwendung durch die zuständigen Stellen. Die rote Einfärbung von Radstreifen hat sich an die vom Bund erlassene Weisung zu halten, der Spielraum der Anwendung soll aber zu Gunsten der Verkehrssicherheit von Velofahrenden häufiger angewandt werden. Der Radstreifen wird auf dem Autobahneinbieger geführt. Dies ist eine ausgewiesene gefährliche Stelle für die Velofahrenden, die bis dato nicht eingefärbt wurde! Als Sofortmassnahme soll dieser Abschnitt eingefärbt werden. Mittelfristig ist eine getrennte Verkehrsführung nötig. Dabei ist die ganze Wegstrecke vom Kreisel Haldenstein bis zum Dorf Haldenstein als eine gesamte Optimierung der Veloverkehrsführung zu betrachten.</p> <p>ANTRAG: L145 / Haldensteinerstrasse, Autobahnanschluss: Der Radstreifen wird sofort eingefärbt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Mittelfristig werden</p>	<p>Der Hinweis zur Lösung wird mit den genannten Punkten ergänzt.</p>



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>die Velospur und die Autobahnzubringerspur getrennt geführt und die Veloverkehrsführung auf dem ganzen Abschnitt vom Kreisel Haldenstein bis zum Dorf Haldenstein ist zu verbessern.</p>	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID754	<p>L243, L244 / Kalchbühl: Diese Veloverbindung wurde ebenfalls vor wenigen Jahren neu gebaut. Auch hier regen wir an, dies als Hinweis für eine nutzungsgerechtere Planung zu sehen. Zielführend ist nicht vom status quo auszugehen, sondern die sich in naher Zukunft schon ändernden Nutzungsansprüche mit einzubeziehen.</p>	Kenntnisnahme
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID752	<p>L147 / Grabenstrasse: Die Grabenstrasse von Obertor bis Postplatz, bzw. Untertor ist eine wichtige Querung für den Veloverkehr. Der Teilbereich Engadinstrasse bis Postplatz hätte genügend Platz für beidseitige, sichere Velostreifen, wenn die Parkplätze entlang der Grabenstrasse aufgehoben würden. Längerfristig ist es für den Velo- und Fussverkehr attraktiv und sinnvoll, wenn die Grabenstrasse von Abzweigung Engadinstrasse bis Untertor autofrei gestaltet wird.</p> <p>ANTRAG: L147 / Grabenstrasse: Als erster Schritt Aufhebung der Längsparkierung für Autos in diesem Bereich mit beidseitigen Radstreifen. Als zweiter Schritt Umgestaltung der Verkehrsfläche in eine autofrei Zone von Obertor bis Untertor.</p>	Unter Hinweis zur Lösung wird vermerkt, dass eine Gesamtlösung für alle Verkehrsteilnehmer anzustreben ist. Der Anstoß dazu liegt bei der Stadt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Davos Eingabe ID762	<p>Die saisonale Zulassung des Velo-Beidrichtungsverkehrs auf der Promenade und auf der Talstrasse muss im Interesse des ganzjährigen Alltagsveloverkehrs auch ganzjährig gelten.</p> <p>ANTRAG: Der saisonal mögliche Velo-Beidrichtungsverkehr auf der Promenade und auf der Talstrasse soll ganzjährig gelten. Die Signalisation wird dementsprechend angepasst.</p>	Der Velo-Beidrichtungsverkehr soll ganzjährig möglich sein. Der Schwachstellenbeschrieb wird entsprechend präzisiert.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Davos Eingabe ID761	<p>Die im Regionalen Richtplan Langsamverkehr (RRP 08.LV.01-07, 08.LV.22, Bike&amp;Ride) und im Aggloprogramm Davos aufgeführten Massnahmen sind z.T. in den Datenblättern des Sachplans Velo nicht erwähnten, obwohl diese Massnahmen für den Alltagsveloverkehr von Bedeutung sind: Z.B. der Neubau der Veloverbindung von Dorf nach Platz der Landwasser entlang (08.LV.01) oder die durchgehende Radverbindung von Wiesen via Schmelzboden und Frauenkirch nach Davos Platz (08.LV.07).</p> <p>ANTRAG: Massnahmen, sowie Teilbereiche der Massnahmen (08.LV.01-07, 08.LV.022, Bike&amp;Ride) aus dem RRP LV Davos, die noch nicht im Sachplan Velo aufgeführt sind, sind in die Datenblätter der Gemeinde Davos aufzunehmen.</p>	<p>Der Sachplan ist Grundlage für die Beitragssprechung des Kantons gemäss StrG. Er zeigt das beitragswürdige Wegnetz von kantonaler Bedeutung, inklusive allfälliger Neubauten. Für die Aufnahme einer Verbindung/Route in den Velonetzplan gelten die im Sachplan festgelegten Anforderungen: das Erreichen der definierten Schwellenwerte im Potentialmodell für den Alltagsverkehr und die Kategorisierung und Signalisation gemäss SN 640 829a für den Freizeitverkehr.</p> <p>Die regionalen Richtpläne wurden bei der Erarbeitung des Velonetzplanes, bzw. der wegscharfen Umlegung der Wunschlinien als Grundlage bestmöglich berücksichtigt. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit der entsprechenden Mitfinanzierung durch den Kanton. Die Aufnahme weiterer Verbindungen alleine auf Grund des Kriteriums "Teil eines genehmigten RRIP oder GEP" würde den Zielen des Sachplans widersprechen.</p> <p>Die Verbindung entlang dem Landwasser (RRP 08.LV.01) wird für den Alltagsverkehr als sachplanwürdig erkannt und im Velonetzplan ergänzt.</p>
B Gemeinde-Datenblatt	L021 / Paleu: Die Weiterführung des Radstreifens zwischen Kreisel Abzweigung Felsberg	Gemäss Regierungsbeschluss zum Auflageprojekt Strassenkorrektion



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
> Np Domat/Ems Eingabe ID765	und Dorfeingang Domat/Ems drängt sich nun auf. Besser als die Radstreifen wäre ein separater geführter Radweg gewesen zwischen der Abzweigung Felsberg und Chur Plankis. Dies hätte dann eine gute Weiterführung nach Domat/Ems erlaubt.	Kreisel Felsberg - Domat/Ems sind für diesen Abschnitt Radstreifen vorgesehen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Domat/Ems Eingabe ID764	Knoten Kreisel Ems Chemie: Die Einfahrt in den Kreisel Ems Chemie wird zurzeit umgebaut für die Fahrzeuge aus dem Industriegebiet (Neu Hamilton, ehemals Stalinger). Diese Einfahrt quert den parallel zur Kantonsstrasse (Reichenauerstrasse) führenden Radweg kurz vor dem Kreisel. Der Radweg soll nun mit der Verkehrsregelung „Kein Vortritt“ belastet werden. Diese Verkehrsregelung ist falsch. Dieser Radweg ist eine Alltagsveloverbindung zwischen Tamins und Ems und ist gegenüber dem MIV zu priorisieren. Diese Regelung wird schon angewendet auf allen einmündenden Strassen in Domat/Ems, so auch bei der Via Lagher, die noch vor der Ortstafel Domat/Ems in die Kantonsstrasse einmündet.  ANTRAG: Knoten Kreisel Ems Chemie: Der Radweg parallel zur Reichenauerstrasse ist gegenüber der auf die Kantonsstrasse einmündenden Strasse zu priorisieren. Die einmündende Strasse ist mit „Kein Vortritt“ zu belasten.	Die Frage wurde durch die Kantonspolizei bereits geprüft. Mit der gewachsenen Bedeutung des fraglichen Kreislastes für die Erschliessung der Sportanlagen und des Industriegebietes muss die bisherige Vortrittsregelung beibehalten werden.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Domat/Ems Eingabe ID763	Radweg entlang des RhB-Trasses: Die Veloverbindung zwischen Domat/Ems und Felsberg entlang der RhB-Geleisen ist weder im Grund- noch im Ergänzungsnetz enthalten. In der Netzkonzeption wird festgehalten, welche Linien aufgrund des gerechneten Potentials zum Grund- und Ergänzungsnetz gehören. Gemäss Definition (vgl. Kapitel 3.1 Textteil Sachplan) gehören Verbindungen mit „hohem Potential“ zum Grundnetz, jene mit „mittlerem“ Potential zum Ergänzungsnetz des Alltagsverkehrs. Wir sind der Meinung, dass diese Linie zwischen Domat/Ems und Felsberg, bzw. Chur für den Alltagsveloverkehr von grosser, wenn nicht von grösster Bedeutung ist und deshalb dem Grundnetz zugeordnet werden muss.  Weiter sind wir der Meinung, dass die angewandte Netzkonzeption aufgrund des gerechneten Potentials nicht immer der tatsächlichen Nutzung und dessen in Zukunft noch höheren Potentials entspricht. Deshalb ist die zurückhaltende Zuordnung der Veloverbindungen zum Grund- und Ergänzungsnetz zu überdenken und anzupassen.  ANTRAG: Netzkonzeption: Das Potentialmodell zur Berechnung des Grund- und Ergänzungsnetzes muss überprüft und angepasst werden.	Das Potentialmodell ist eine bewährte und objektive Methode, die Nachfrage nach einer bestimmten Verkehrsbeziehung abzuschätzen, welche - sofern vorhanden - mit konkreten Zähldaten ergänzt werden kann. In Abwägung der Forderung nach Konzentration der kantonalen Mittel auf eine möglichst sichere, direkte und gut ausgebauten Verbindung pro Gemeinde einerseits und dem ausgewiesenen Potential der Verbindung entlang den RhB-Geleisen wird die Strecke ins Grundnetz Alltag aufgenommen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Laax Eingabe ID767	L217 / Via Stradun: Die stark befahrene Strasse eignet sich nicht für eine Radstreifenlösung. Deshalb ist ein separater geführter Radweg vorzuziehen. (siehe auch Schluein, L167)  ANTRAG: L217 / Via Stradun: Ein separater geführter Radweg ist zu erstellen.	Der Hinweis zur Lösung wird ergänzt: "Radstreifen oder separaten Radweg" erstellen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Laax Eingabe ID766	L087 / Stradun: Die stark befahrene Strasse eignet sich nicht für eine Radstreifenlösung. Deshalb ist ein separater geführter Radweg vorzuziehen. (siehe auch Schluein, L217)  ANTRAG: L087 / Stradun: Ein separater geführter Radweg ist zu erstellen.	Der Hinweis zur Lösung wird ergänzt: "Radstreifen oder separaten Radweg" erstellen.



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID770	<p>P036 / Kreisel Tardisstrasse: Die durch Normen geforderten Sichtweiten für zu Fuss gehende und Velofahrende werden an diesem Knoten durch die Aussenmauer des Landquart Fashion Outlet (sogenannte Sichtschutzmauer!) verhindert. Die Erstellung einer Velofurt als Lösungsvorschlag kann eine Erhöhung der Sicherheit für die Velofahrenden bringen. Grundsätzlich stellt sich aber die Frage, warum eine solche „Sichtschutzmauer“ an dieser Stelle für das 2009 gebaute Areal überhaupt genehmigt wurde?</p> <p>ANTRAG: P036 / Kreisel Tardisstrasse: Für die Querung der Strasse wird ein Fussgängerstreifen und eine Velofurt markiert und signalisiert.</p> <p>Der Kanton stellt durch geeignete Massnahmen sicher, dass geltende Normen, welche die Sicherheit der Velofahrenden unterstützen, auf kantonaler wie auf kommunaler Ebene bei Baugesuchen eingehalten und in deren Ausführungen auch korrekt umgesetzt werden.</p>	<p>Die beschriebene Stelle mit den eingeschränkten Sichtweiten wird als zusätzliche Schwachstelle im Netzplan ergänzt.</p> <p>Bei Bauvorhaben im Nahbereich von Kantonsstrassen wird vom Tiefbauamt als Prüfinstanz praxisgemäß auf das Einhalten der massgeblichen Normen geachtet. Eine Aufsicht des Kantons über die Baugenehmigungen der Gemeinden innerhalb der Bauzonen ist auf Grund der fehlenden Gesetzgebung nicht zulässig und im Sinne der subsidiären Zuständigkeiten auch nicht sinnvoll.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID768	<p>L042 / Waldau, Gandastrasse und L043 / Gandastrasse: Anders im Sachplan aufgeführt bewerten wir diesen Streckenabschnitt als eine Veloverbindung, die regelmässig mit einem höheren motorisierten Verkehrsaufkommen belastet ist, und dies nicht nur bei Umleitungen der Nationalstrasse. Motorisierte ArbeitsspendlerInnen und ZuliefererInnen nutzen diese Strasse mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80km/h. Dieser Umfahrungsverkehr ist zu unterbinden, das Temporegime ist auf 30km/h zu reduzieren und die Gandastrasse ist dem Veloverkehr als sichere Pendelverbindung und als Veloroute zu zuordnen. Die Gandastrasse verbindet das Prättigau mit dem Wirtschaftsraum Landquart. Durch die vermehrte Nutzung von E-Bikes sind gerade solche Verbindungen wichtige Bestandteile des Grundnetzes für den Alltagsveloverkehr.</p> <p>ANTRAG: L042 / Waldau, Gandastrasse und L043 / Gandastrasse: Die Höchstgeschwindigkeit wird auf 30km/h reduziert und der motorisierte Durchgangsverkehr wird verboten. Bei notwendigen Umleitungen der Nationalstrasse bei Tunnelschliessung kann das Verbot temporär aufgehoben werden.</p>	<p>Die Hinweise zur Lösung werden mit den Vorschlägen ergänzt.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID769	<p>Kreisel Coop Tankstelle Tardis: In der Stellungnahme von Pro Velo Graubünden zum Auflageprojekt Nr. 28.4613 vom Mai 2015, VL21 Prättigaueroute: Bahnhof Landquart – Kreisel Tardisbrücke haben wir zu diesem Knoten folgendes festgehalten: Gemäss Signalisationsplan wird der Radweg ausserhalb des Projektperimeters beim Kreisel Coop Tankstelle mit der Signalisation Ende des gemeinsamen Rad- und Fusswegs für die Querung der Strasse unterbrochen und mit 3.20 Kein Vortritt belegt. Diese Querung ist weder für Radfahrende auf der regionalen Veloroute 21 noch für zu Fuss gehende gesichert, obwohl die Coop Tankstelle und das angrenzende Kieswerk viel motorisierten Verkehr generieren. Wir regen an, an dieser Stelle einen Fussgängerstreifen zu signalisieren und zu markieren, dazu parallel eine rot eingefärbte Radspur zu markieren. Die Radfahrenden haben für die Querung nach wie vor keinen Vortritt, aber die Sicherheit wird durch diese Markierungen für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht.</p> <p>ANTRAG: Kreisel Coop Tankstelle Tardis: Die Querungen der Zu- bzw. Ausfahrt von/zur Coop Tankstelle und von/nach Mastrils werden je mit einem Fussgängerstreifen und einer</p>	<p>Die Antrag wird unter einer zusätzlichen Schwachstelle aufgenommen.</p>



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
	rot eingefärbten Radspur (Velofurt) markiert und signalisiert.	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Schluein Eingabe ID771	L167 / Via Principala: Die stark befahrene Strasse eignet sich nicht für eine Radstreifenlösung. Deshalb ist ein separater geführter Radweg vorzuziehen. (siehe auch Laax, L217)  ANTRAG: L167 / Via Principala: Ein separater geführter Radweg ist zu erstellen.	Der Schwachstellenbeschrieb wird dahingehend ergänzt, dass eine Radweglösung vorteilhafter wäre, da diese auch als Fussgängerverbindung genutzt werden könnte.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Tamins Eingabe ID772	L170 / Reichenauerstrasse: Es kommt immer wieder zu kritischen Situationen, weil bergwärts fahrende PWs trotz Gegenverkehr die langsamsten und fast zwangsläufig im Schlängerkurs fahrenden Velofahrer viel zu knapp überholen. Sie haben keine Geduld, kurz vom Gas zu gehen. Insbesondere ist dies der Fall, wenn die Autobahn gesperrt oder verstopft ist, was immer häufiger vorkommt, und der Verkehr über Tamins Post schleicht. Dann ist das Verkehrsaufkommen überhaupt nicht gering. Ein Radstreifen könnte helfen, es ist aber auch Platz genug, um mit vergleichsweise wenig Aufwand das Trottoir zu einem Mischverkehrsweg (Velos nur bergwärts) auszubauen.  ANTRAG: L170 / Reichenauerstrasse: Radstreifen bergwärts oder Radweg westlich parallel zur Strasse erstellen.	Die Beschreibung der Schwachstelle (Ausweichverkehr, gefährliche Überholmanöver) sowie die Hinweise zur Lösung (Radstreifen oder Radweg prüfen) werden ergänzt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Tamins Eingabe ID773	P069 / Kantonstrasse, Trinserstrasse: Die Linksabbiegung ist gefährlich und sollte rasch verbessert werden.  ANTRAG: P069 / Kantonstrasse, Trinserstrasse: Einspurstrecke erstellen, damit das Linksabbiegen sicherer wird.	Im Rahmen der zurzeit laufenden Bauarbeiten für die Korrektion der Oberalpstrasse zwischen Tamins und Val Maliens wird die Schwachstelle mit einem Linksabbieger behoben. P069 kann damit bereits gestrichen werden.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID774	L060, L061, L062, L063: Die verschiedenen Linienführungen der seit dem 15. Januar 1986 aus Velokreisen geforderten direkten und sicheren Veloverbindung zwischen Trimmis und Chur erleben immer wieder Verzögerungen in der Umsetzung. Auch die aktuell neueste Linienführung unterstützen wir, in der Hoffnung, im 2019 mit dem Bau dieser wichtigen Alltagsveloverbindung beginnen zu können.  ANTRAG: Die seit 32 Jahren geforderte Veloverbindung Trimmis-Chur soll im 2019 gebaut werden.	Die Schwachstellen L060 bis L065 werden im Rahmen des geplanten Radweges Chur - Trimmis weitgehend behoben. Der Regierungsbeschluss erfolgte am 6. November 2018, der Bau ist im Gange: beim IVS-Objekt Mittelweg nur Chaussierung, sonst durchgehende Asphaltierung, im Waldbereich abgedeckt durch eine doppelte OB. Der Radweg sollte im Herbst 2019 eröffnet werden können. Die Schwachstellen werden entsprechend gestrichen und die Linienführung gemäss genehmigtem Auflageprojekt angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID775	L048 / Feldweg entlang Rhein, Rodauen: Der Radweg entlang des Rheins in den Rodauen befindet sich in einer Auenschutzzone. Gegen die geplante Asphaltierung wurde Einsprache aus Naturschutzkreisen erhoben. Wir haben schon früher an anderer Stelle vorgeschlagen, den Radweg auf diesem Streckenabschnitt gegen die Autobahn hin zu verlegen.  links: Veloweg, blau gestrichelte Linie zeigt die bestehende Wegführung mit Naturbelag. rechts: rote Linie, unser Vorschlag der neuen Velowegführung entlang der Autobahn und unter den Hochspannungsleitungen mündet oben in einen bestehenden Waldweg (schwarz gestrichelt). Die rote Linie müsste neu gebaut und der ganze Wegabschnitt asphaltiert werden. Dafür könnte der bisherige Weg, blau gestrichelt, aufgehoben werden.	Der Schwachstellenbeschrieb L048 wird unter Hinweis zur Lösung wie folgt angepasst: Asphaltierung kritisch wegen Auenschutz. Belagsverbesserung soll trotzdem angestrebt werden, allenfalls mit doppelter Oberflächenbehandlung auf Asphalttragschicht. Gegebenenfalls Verlegung des Weges aus Auenschutzzone prüfen. Wie die Erfahrungen mit den jüngeren Radwegprojekten zeigen, sind neu anzulegende Wege mit Asphaltierung sehr umstritten und die Realisierungschancen gering. Die Linienführung wird im Sachplan deshalb beibehalten mit einer Ergänzung zur möglichen Lösung.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Damit würde die durchgehende Asphaltierung des Velowegs gemäss genehmigtem Agglomerationsprogramm (Massnahme 117, Durchgehende Asphaltierung der interkommunalen Radwege in der Talebene) endlich umgesetzt.

Anm ewp: vgl. Planausschnitt in pdf-Dokument.

ANTRAG: L048 / Feldweg entlang Rhein, Rodauen: Der Radweg wird neu gegen die Autobahn hin verlegt und asphaltiert. Dafür wird der bisherige Weg aufgehoben. (Siehe Planausschnitt linke Spalte.)

## Rhätische Bahn, Chur

4

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID174

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID175

Mit der Erarbeitung des Sachplans Velo stellt der Kanton Graubünden die Weichen für eine nachhaltige und zielgerichtete Entwicklung des Veloverkehrs im gesamten Kanton. Die RhB bedankt sich für die Möglichkeit sich zum Sachplan zu äussern. Die RhB ist als grösster Transportpartner direkt vom wachsenden Veloverkehr im Kanton Graubünden betroffen.  
Aus Sicht der RhB ist der Sachplan in sich schlüssig. Zudem erscheinen uns die getroffenen Projektierungsrichtlinien als zielführend.

Kenntnisnahme

Allgemeine Hinweise und  
Anträge  
Eingabe ID176

Aus Sicht der RhB wurde im Rahmen des Sachplans Velo die Wichtigkeit der Kombination von Velo und ÖV zum Teil vernachlässigt. Eine gute und abgestimmte Kombination der beiden Verkehrsträger befürwortet eine nachhaltige und fortschrittliche Verkehrspolitik. Eine entsprechende Ergänzung der Schnittstellen ist aus unserer Sicht zweckdienlich.

Der Sachplan Velo ist ein Grundlageninstrument der Raumplanung (Art. 7 Abs. 1 KRG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 KRVO) und als solches mitentscheidend für die räumliche Entwicklung des Kantons. Die Sicherstellung des Velotransports durch den öffentlichen Verkehr kann folglich nicht Bestandteil eines Sachplans sein. Hier sind vertragliche Lösungen mit den Betroffenen (RhB, Postauto, etc.) anzustreben. In der Netzkonzeption wurden die Verbindungen des Alltagsverkehrs - soweit möglich - so angelegt, dass wichtige ÖV-Haltestellen gut erschlossen werden. Bei Routen des Freizeitverkehrs wurde darauf geachtet, dass sie bei ÖV-Haltestellen beginnen bzw. enden.

Die Veloparkierung an ÖV-Haltestellen fällt - in Analogie zum Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Standorte von Veloabstellplätzen, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen werden daher vom Sachplan Velo nicht erfasst. Die Veloparkierung ist mit anderen Worten keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID177

Kapitel 3.3: Die Abtrennung gegenüber dem Bahntrassee ist, sofern nicht bereits geometrisch gelöst, aus Sicherheitsgründen unbedingt einzuhalten.

der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in oder bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (siehe Kapitel 2.5).

Die Abtrennung eines Radweges gegenüber dem Bahntrassee ist im Kapitel 3.3 der Projektierungsrichtlinie berücksichtigt.

## Stadtbus Chur AG, Chur

3

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID650

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID652

Grundsätzlich sind wir mit dem "Sachplan Velo" einverstanden, finden diesen sinnvoll und richtig und unterstützen diesen auch gerne.

Kenntnisnahme

A Allgemeine Hinweise  
und Anträge  
Eingabe ID651

Als Mobilitätsdienstleister in der Agglomeration Chur und im Engadin möchten wir gerne darauf hinweisen, dass - wenn immer möglich - darauf zu achten ist, dass die Fahrspur für den normalen Strassenverkehr durch Velo-Streifen nicht massiv beeinträchtigt werden sollen. Konkret denken wir hier an unseren Auftrag mit dem Engadin Bus entlang der verschiedenen Seen. Teilweise gibt es da bereits heute Engpässe, wenn wir bspw. mit unserem Gelenkbus unterwegs sind.

ANTRAG: Hier darf und soll es aus unserer Sicht keine Verschlechterung geben.

Die Situation entlang der Engadiner Seen ist dem Kanton bekannt und nicht zufriedenstellend. Es wird zur Zeit nach realisierbaren Lösungen gesucht.

Bei einer normgerechten Projektierung der Fahrbahn mit Radstreifen dürfen die Fahrspuren für den normalen Verkehr nicht beeinträchtigt werden. Dies würde zu gefährlichen Situationen für den Veloverkehr führen (vorgetäuschte Sicherheit durch Radstreifen). Radstreifen dürfen nur markiert werden, sofern genügende Breiten für alle Fahrspuren bzw. alle Mobilitätsformen vorhanden sind. Für die Busbetriebe ergibt sich daher keine Verschlechterung.

## Stiftung SchweizMobil, Olten

13

Grundsätzliches  
Einverständnis  
Eingabe ID653

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Hinweise und  
Anträge  
Eingabe ID654

Der Sachplan ist aus unserer Sicht ein sehr gutes Instrument, das Thema Velo- und Mountainbiken im Kanton weiter zu fördern und entwickeln. Es freut uns, dass die von uns auf nationaler Ebene koordinierten Veloland- und Mountainbikeland-Routen im Sachplan festgehalten werden.

Kenntnisnahme

Kap. 2 Sachplan Velo –  
Grundsätze  
Eingabe ID655

2.6.7 Es freut uns, das im Sachplan erwähnt ist, dass der Kanton mit SchweizMobil zusammenarbeitet.

Kenntnisnahme

Kap. 3 Kantonales  
Velonetz  
Eingabe ID656

3.2 Freizeitverkehr: Neben der Umsetzung der Massnahmen von Veloland 2030 sollte das Velonetz Freizeitverkehr aber auch das Mountainbikeland-Netz laufend überprüft und

Der Sachplan übernimmt grundsätzlich die gemäss StrG von den Gemeinden bzw. Destinationen erarbeiteten MTB-Routen. Im Rahmen



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
	<p>weiterentwickelt werden.</p> <p>ANTRAG: Beim Mountainbikenetz sollten neue Zielgruppen (z.B. E-Mountainbike) mitberücksichtigt werden.</p>	<p>des Projektes graubündenE-MTB wird die E-MTB-Tauglichkeit der Routen fallweise mit den Gemeinden/Destinationen überprüft. Resultierende Änderungen in der Streckenführung können im Sachplan nachgeführt werden.</p>
Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz Eingabe ID657	<p>5.2.3 Signalisation: Der Satz «Es werden in der Regel keine Verbindungen signalisiert, sondern nur die Fahrtrichtungen» ist nicht klar verständlich. Wenn damit die roten Signale gemäss SN 640829 gemeint sind, wäre die Aussage nicht normkonform. Die rote Signalisation sollte nur für LV Routen (besonders geeignete Verbindungen von A nach B) verwendet werden und nicht als einzelnes Signal zum Klären einer Fahrtrichtung.</p> <p>Das kantonale Velowegnetz des Alltagsverkehrs sollte nur sehr zurückhaltend signalisiert werden. Die Signalisation sollte nur auf wichtigsten Verbindungen die sich besonders eignen und sich auch an ortskundigen Personen richten (z.B. Zubringer in der Stadt Chur), angewendet werden. Die Stiftung SchweizMobil hat dazu zusammen mit der Velokonferenz Schweiz ein Manual «Velowegweisung, ja oder nein? Empfehlungen zur Wegweisung von Alltagsverbindungen und Freizeitrouten für den Veloverkehr» verfasst. Auch die Signalisation des kommunalen Velonetzes für den Alltag durch die Gemeinden sollte nur sehr zurückhaltende angewendet werden.</p>	<p>Präzisierung Formulierung, mit Hinweis auf Arbeitshilfe</p>
A Kap. 1, 2, 3 Eingabe ID658	<p>1.3.2 Normen/Arbeitshilfen</p> <p>ANTRAG: Folgende Vollzugshilfe ergänzen Bundesamt für Strassen ASTRA , SchweizMobil (2010) Vollzugshilfe «Handbuch Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte»</p> <p>Velokonferenz Schweiz, SchweizMobil (2017) Manual Velowegweisung ja oder nein?</p>	<p>Die Vollzugshilfen werden in der Projektierungsrichtlinie Kapitel 1.3.2 aufgeführt.</p>
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID659	<p>2.2 Abmessungen Die Mehrbreite von 0.25 m sollte bei bestimmten Kriterien-Kombinationen (z.B. Kurven und fehlender seitlicher Freiraum) zwingend sein. Gut wäre, wenn «zu prüfen» in «soll» umformuliert wird oder analog zu 3.2.2 das Wort «nötig» verwendet wird.</p> <p>ANTRAG: 2.2 Abmessungen Das Wort «zu prüfen» in «soll» umformulieren oder analog zu 3.2.2 das Wort «nötig» verwenden.</p>	<p>Anpassung Projektierungsrichtlinie Kapitel 2.2: Wort "erforderlich" statt "zu prüfen" verwenden.</p>
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID660	<p>2.6 Führungen bei Fussgängerschutzinseln Bei Fussgängerschutzinseln sollten Fahrbahnbreiten zwischen 3.8 m und 4.25 m vermieden werden, da diese Breiten für Velofahrer ungeeignet sind und es zu gefährlichen Situationen kommen kann</p> <p>ANTRAG: 2.6 Führungen bei Fussgängerschutzinseln Ergänzen Text: «Bei Fussgängerschutzinseln sind Fahrbahnbreiten zwischen 3.8 m und 4.25 m zu vermeiden.»</p>	<p>Anpassung Projektierungsrichtlinie Kapitel 2.6: "Bei Fussgängerschutzinseln sind Fahrbahnbreiten zwischen 3.8 m und 4.25 m zu vermeiden."</p>



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss- /Radwege Eingabe ID662	<p>3.2.1 Normalbreiten Weiter sollten Einrichtungsradwege mind 2 km und Zweirichtungsradweg mind. 3 km lang sein. Insbesondere bei Zweirichtungsradwegen ist die Länge wichtig, weil in einer Fahrtrichtung zwei Querungen notwendig werden.</p> <p>ANTRAG: ..... sollte die Mindestlänge eines Radweges ausserorts in der Regel für Einrichtungsradwege &gt;2000 m und für Zweirichtungsradwege &gt;3000 m sein</p>	3.1 anpassen: ... sollte die Mindestlänge eines Radweges ausserorts in der Regel für Einrichtungsradwege >2000 m und für Zweirichtungsradwege >3000 m betragen.
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss- /Radwege Eingabe ID661	<p>3.2.1 Normalbreiten Im Handbuch «Planung von Velorouten» (24) sind bei Zweirichtungsradwegen mit Fussgängerverkehr minimale Abmessungen von 3 m vorgesehen.</p> <p>ANTRAG: 3.2.1 Normalbreiten Zweirichtungsradwegen mit Fussgängerverkehr minimale Abmessungen von 3 m</p>	Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass angesichts der vergleichsweise tiefen Nutzerfrequenzen im Kanton Graubünden eine Breite von 2.5 m bei geringem Fussgängerverkehr durchaus genügt.
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss- /Radwege Eingabe ID664	<p>3.7 Anschluss an Kreisel Abbildung 12: Spezialfall Anschluss Radweg an Kreisel: Beim Beispiel ist es nicht klar wie die Velofahrer nun im Kreisel geführt werden. Weiter sind die Ein- und Ausfahrten nicht klar ersichtlich. Besser wäre eine Skizze die speziell zur Klärung der Fragestellung erstellt wird.</p> <p>ANTRAG: 3.7 Anschluss an Kreisel Neue Skizze erstellen.</p>	Neue Skizze (Abbildung 12) erstellen.
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss- /Radwege Eingabe ID665	<p>3.8 Anfang und Ende von Radwegen Abbildung 13: Rote Zielwegweiser sind nicht Ideal da sie zu spät informieren. Es sollten Vorwegweiser vor dem Knoten (ca. 50m) angewendet werden, damit die Radfahrer den Linksabbiegemäöver vorbereiten können.</p> <p>ANTRAG: 3.8 Anfang und Ende von Radwegen In den Abbildungen die roten Zielwegweiser durch Vorwegweiser mit der Beschriftung «xxm» vor dem Knoten ersetzen.</p>	Abbildungen 13 neu zeichnen.
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss- /Radwege Eingabe ID663	<p>3.6 Signalisation und Markierungen Es sollte geprüft werden, ob insbesondere bei Kantonsstrassen, in Städten und bei komplexen Situationen im Strassenraum die grösseren und besser sichtbaren Signalgrössen gemäss SN 640 829a verwendet werden. Die kleineren Signalmasse nach der GR-Richtlinie 5.09 eignen sich eher auf Nebenstrassen in Kombination mit der Wanderwegweisung.</p>	Die GR-Richtlinie sieht neben 120 mm hohen Wegweisern (vorwiegend in Kombination mit der Wanderwegweisung) auch 150 mm hohe Wegweiser für eine höhere Sichtbarkeit in komplexen Situationen im überbauten Umfeld vor.

Swisscom (Schweiz) AG, Chur

1



## VCS Graubünden, Chur

Grundsätzliches Einverständnis  
Eingabe ID178

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID179

Mit der Erarbeitung des Sachplans Velo hat der Kanton Graubünden einen wichtigen und grossen Schritt zur längerfristigen und systematischen Veloförderung vorgelegt. Weitere und ebenso wichtige Schritte müssen nun folgen, damit sich die Situation in Graubünden für die Velofahrenden im Alltag entscheidend und nachhaltig verbessert.

Kenntnisnahme

Allgemeine Hinweise und Anträge  
Eingabe ID180

Thematik Veloparkierung:  
  
Der Fokus dieser kantonalen Sachplanung liege in der Förderung des Velofahrens im Alltagsverkehr, sagt Dr. Mario Cavigelli in seinem Vorwort zum Sachplan. Die Attraktivität des Velonetzes sei dafür von ausschlaggebender Bedeutung. Mit dieser Aussage hat der aktuelle Regierungspräsident unseres Kantons zwar Recht, aber leider eben nur zur Hälfte. Denn für die Förderung des Velofahrens im Alltag ist die geeignete Veloparkierung von mindestens ebenso entscheidender Bedeutung wie das Velonetz.

Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).

Unter Punkt „1.3 Sach- und Raumplanung“ heisst es, dass der Sachplan als Grundlage für den kantonalen Richtplan diene und dessen Vorgaben im Bereich der kantonalen Veloinfrastruktur konkretisiere. Der Kanton versteht unter Veloinfrastruktur an dieser sowie an anderen Stellen des Sachplans immer nur das Velonetz als solches. Dies obwohl im Zweckartikel „2.1 Zweck“ der Sachplan Velo das Führungsinstrument sei für die Regierung für die Förderung des Veloverkehrs.

Die Veloparkierung ist keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung fällt - in Analogie zu Parkplatzanlagen im Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Entsprechend werden Veloabstellplätze, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.

Die Einschätzung, dass eine gezielte Förderung des Velo-Alltagsverkehrs die Veloverbindungen und die Veloparkierung beinhalten muss, teilen auch andere Velofachgremien im In- und im Ausland. Das dänische Transportministerium zum Beispiel erwähnt in seiner im Jahre 2014 veröffentlichten nationalen Velo-Strategie „Denmark – on your bike“, dass für die Förderung des Alltag-Veloverkehrs (everyday cycling) zwei Punkte entscheidend seien:  
- Door-to-door strategy: Connection between cycling and public transport“ sowie  
- More pedal – thank you: Cycling for both short and long trips”.

Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5).

Bei der “Door-to-door strategy” brauche es eine bessere und sicherere Veloparkierung an den ÖV-Haltestellen sowie verbesserte Möglichkeiten für die Velopendler zur Arbeit und ein verstärktes Augenmerk von Arbeitsgeberinnen und Arbeitgebern dem Velo gegenüber.

Bei „More pedal – thank you“ brauche es gute Veloverbindungen wie Velo-Schnellstrassen, für kurze und längere Distanzen nicht nur in grossen, sondern auch in kleineren Städten sowie in den Regionen.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>Der Sachplan Velo grenzt sich gegenüber der Veloparkierung unter Punkt 2.5 jedoch explizit ab. Dies ist für den VCS Graubünden inhaltlich falsch. Damit vergibt die Regierung des Kantons Graubünden zudem eine grosse Chance, mit dem strategischen Sachplan Velo auf einen der zwei wesentlichen Bestandteile der Veloförderung für den Alltagsverkehr positiv Einfluss zu nehmen.</p>	
Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID187	<p>Um die weibliche und die männliche Form im Text gleich zu behandeln, wird eine neutrale Form verwendet. Im Folgenden wird darauf mit dem Vermerk „Stil“ hingewiesen. Ebenso bei orthographischen Hinweisen.</p>	<p>Es soll grundsätzlich eine geschlechtsneutrale Formulierung verwendet werden.</p>
Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID181	<p>Thematik Zuständigkeit Kanton &lt;-&gt; Gemeinden, Finanzierung:</p> <p>Der Sachplan Velo begrenzt sich auf das Wegnetz, weil er inhaltlich direkt aus dem Strassengesetz erwachsen ist und so weiterführend als Führungs- und Planungsinstrument für den Wegebau fürs Velo dienen soll. Je grösser das kantonale Interesse an einer Veloverbindung desto höher ist die finanzielle Unterstützung, welche der Kanton an solche Veloverbindungen zahlt. Das ist an sich sehr positiv und ein transparentes und plausibles Führungsinstrument.</p> <p>Der Kanton definiert hierfür ein kantonales Grund- und Ergänzungsnetz für den Veloverkehr. Er grenzt sich damit auch klar ab zu allfälligen kommunalen Netzen für den Veloverkehr. Dies hat eine in sich logische Analogie zum motorisierten Strassenverkehr, bei dem sich der Kanton mit seinen Kantonstrassen auch gegenüber den Gemeindestrassen abgrenzt: Die Kantonstrassen sind seit 1927 Sache des Kantons, die Gemeindestrassen sind Sache der jeweiligen Kommunen. Im Sachplan Velo soll nun aber das kantonale Grund- und Ergänzungsnetz in die Zuständigkeit der jeweiligen Gemeinden fallen. Die Gemeinden sind für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt von Radweganlagen zuständig. Der Kanton kann beraten, koordinieren und allenfalls Beiträge leisten.</p> <p>Damit wird offensichtlich, dass der Kanton den motorisierten Verkehr gegenüber dem Veloverkehr grundsätzlich anders behandelt, anders beurteilt und anders bewertet: Beim motorisierten Verkehr ist der Kanton gesetzlich in der Pflicht, das Kantonstrassennetz zu planen, zu bauen, zu unterhalten und zu finanzieren. Beim Veloverkehr überträgt der Kanton diese Pflicht jedoch auf die Gemeinden. Dies hemmt eine effektive kommunenübergreifende Veloförderung, weil die Gemeinden meistens nur innerhalb ihrer eigenen Gemeindegrenzen denken und planen. Beispiele für diesbezüglich kommunale Überforderungen sind der immer wieder hinausgezögerte Bau des Velowegs zwischen Trimmis und Chur oder die Diskussionen um die Asphaltierung des Reststücks des Zubringerwegs zur Pardislabrücke von Haldenstein nach Chur.</p> <p>Wenn der Kanton im Sachplan Velo den bedeutenden Bestandteil der Veloförderung nicht aufnehmen darf, weil der Sachplan Velo vor allem ein Führungs- und Planungsinstrument für den Wegebau sein soll, dann müsste er aber konsequenterweise das kantonale Velowegnetz zu seiner Sache erklären, wie er dies beim kantonalen Strassennetz für den</p>	<p>Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.</p> <p>Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).</p>



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

motorisierten Verkehr praktiziert.

Wie Regierungspräsident Mario Cavigelli in seinem Vorwort zum Sachplan Velo erwähnt, möchte der Kanton mit dem Sachplan Velo einen wichtigen Teil an der Verantwortung und Aufgabe zur Unterstützung des Velofahrens wahrnehmen. Mit der Nichtbehandlung der Veloparkierung schwächt er jedoch eine effektive Veloförderung im Alltag. Mit der Übertragung der Zuständigkeit für das kantonale Velonetz auf die Gemeinden nimmt er sich aus seiner oben erwähnten Verantwortung. Dies ist bedauerlich, weil der Sachplan Velo ein grosses strategisches Potenzial und visionäre Strahlkraft für unseren Kanton haben könnte.

Aufbau Vorgehen richtig angepackt?

Eingabe ID182

Der Sachplan stützt sich in der vorliegenden Form primär auf das Strassengesetz und dient einerseits als Planungs- und Führungsinstrument für den Wegebau fürs Velo. Damit werden auch die Finanzierungsrichtlinien definiert. Andererseits hat ein Sachplan auch eine strategische Funktion, mit der aufgezeigt wird, wie sich der Veloverkehr in naher Zukunft entwickelt und welche Bedeutung und Stellenwert das Velo im gesamten Verkehr erreichen soll. Ein Sachplan darf visionär sein. Der vorliegende Sachplan hat keine visionäre Strahlkraft, bleibt pragmatisch beim Wegebau und schliesst ein wichtiges Element der Veloinfrastruktur aus: Die Veloparkierung an ÖV-Haltestellen als Tür-zu-Tür Strategie.

ANTRAG: Der Kanton formuliert für den Veloverkehr strategische Ziele für die nahe Zukunft.

Die Veloparkierung als zweites wichtiges Standbein der Veloinfrastruktur für den Alltagsverkehr wird in den Sachplan aufgenommen.

Das Marketing Freizeitverkehr erfolgt grundsätzlich durch die touristischen Leistungsträger. Einzelne, grundlegende Aspekte davon erfolgen nach Auftrag der Regierung unter der Leitung der Fachstelle Langsamverkehr (graubündenHIKE, graubündenBIKE, graubündenE-MTB).

Das Marketing Alltagsverkehr ist für die Förderung des Velos als Alternative zum MIV zunehmend wichtig. Dies wurde u.a. mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Veloinitiative auf Bundesstufe sehr deutlich. Einzelne Marketingmassnahmen wurden bereits durch die Fachstelle Langsamverkehr realisiert. Der Kanton muss sicherstellen, dass die von ihm mitfinanzierten Anlagen bestmöglich genutzt werden. Der Textteil, Kapitel 5, wird insofern ergänzt, als dass der Kanton auch künftig um das Marketing Alltagsverkehr besorgt ist (neues Unterkapitel Förderungsmassnahmen).

Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 31 Abs. 1bis StrV und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV).

Die Veloparkierung fällt - in Analogie zum Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Standorte von Veloabstellplätzen, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen werden daher vom Sachplan Velo nicht erfasst. Die Veloparkierung ist mit anderen Worten keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in oder bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (siehe Kapitel 2.5).

Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID190

•1.5, Strategie Alltagsverkehr, erster Abschnitt:

Die Veloparkierung ist ebenso zentral wie ein attraktives Velonetz, deshalb wie schon

Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
	<p>eingangs erwähnt anpassen</p> <p>ANTRAG: •1.5, Strategie Alltagsverkehr, erster Abschnitt wird ergänzt mit: „Zur Erhöhung des Veloverkehrsanteils sind eine nutzungsorientierte Veloparkierung und ein attraktives Velonetz zentral.“</p>	<p>kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).</p> <p>Die Veloparkierung ist keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung fällt - in Analogie zu Parkplatzanlagen im Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Entsprechend werden Veloabstellplätze, Velostationen, Bike &amp; Ride-Anlagen sowie Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.</p> <p>Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5).</p>
Kap. 1 Einleitung Eingabe ID188	<p>•1.5, Herausforderungen und Ziele</p> <p>erster Punkt: ..“Dieses Angebot ist die zentrale Grundlage, um den Veloverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen.“ Hier wird abermals ausser Acht gelassen, dass die Veloparkierung von ebensolcher Bedeutung ist.</p> <p>ANTRAG: erster Punkt ergänzen: ...“Dieses Angebot ist eine Grundlage, um den Veloverkehrsanteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die andere ist die Veloparkierung.</p>	<p>Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).</p> <p>Die Veloparkierung ist keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung fällt - in Analogie zu Parkplatzanlagen im Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Entsprechend werden Veloabstellplätze, Velostationen, Bike &amp; Ride-Anlagen sowie Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.</p> <p>Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5).</p>
Kap. 1 Einleitung Eingabe ID186	<p>1.4 Netzschiessungen:</p> <p>Radstreifen: Stil: Radstreifen sind die für Radfahrer bestimmten...</p> <p>ANTRAG: 1.4 Stil: Radstreifen sind die für Radfahrende bestimmten...</p>	
Kap. 1 Einleitung Eingabe ID712	<p>•1.5, Strategie Alltagsverkehr</p> <p>ANTRAG: •Zweiter Abschnitt wird angepasst: „Die Realisierung des kantonalen Velonetzes Alltagsverkehr ist Aufgabe des Kantons.“</p>	<p>Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.</p>



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID184

## 1.1 Ausgangslage:

Der Kanton ist beim motorisierten Individualverkehr (MIV) für sein Kantonsstrassennetz zuständig. Beim kantonalen Velonetz (Grund- und Ergänzungsnetz) delegiert er aber die Zuständigkeit an die Gemeinden. Damit behandelt er das Velo anders als den MIV. Dies ist störend und nicht konsequent.

## ANTRAG: 1.1 Ausgangslage:

Der Kanton projektiert, baut und unterhält sein kantonales Velonetz (Grund- und Ergänzungsnetz) analog dem Kantonsstrassennetz für den MIV.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

## Kap. 1 Einleitung

Eingabe ID185

## 1.4 Netzschiessungen:

Die Netzschiessungen sind wichtig für ein zusammenhängendes Netz. Es ist sehr positiv, dass der Sachplan diesen Faktor berücksichtigt.

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

## Kenntnisnahme

## Kap. 2 Sachplan Velo – Grundsätze

Eingabe ID191

## •2.5 Abgrenzung:

Der zweite Punkt, dass Standorte von Veloabstellplätzen, Velostationen und Bike and Ride-Anlagen im Sachplan Velo nicht erfasst werden, ist aufzuheben und die Veloparkierung als wichtiger Bestandteil der Veloinfrastruktur als Tür-zu-Tür Strategie in den Sachplan aufzunehmen.

ANTRAG: •2.5. Abgrenzung, zweiter Punkt wird gestrichen. Antrag zur Veloparkierung siehe oben.

Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).

Die Veloparkierung ist keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung fällt - in Analogie zu Parkplatzanlagen im Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Entsprechend werden Veloabstellplätze, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.

Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5).

## Kap. 3 Kantonales Velonetz

Eingabe ID198

## •3.2 Freizeitverkehr:

Nebst den Mountainbikefahrenden und nebst den Velofahrenden in der Freizeit, die als Tourenfahrende unterwegs sind, gibt es noch die grosse Gruppe der Rennvelofahrenden.

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelospordes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
	<p>Die sogenannten „Gümmeler“ bewegen sich hauptsächlich auf Strassen mit dem MIV und sind in Touristischen Kreisen eine immer wichtiger werdende Zielgruppe. Die attraktiven Passstrassen sind dabei ein grosses Plus in unserem Kanton. Dabei würden Radstreifen hinauf auf den Pass die Sicherheit der „Gümmeler“ erhöhen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> •3.2 Freizeitverkehr: Die Passstrassen des Kantons werden bei Sanierungen mit Radstreifen ergänzt.</p>	<p>Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringerstrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.</p> <p>Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelospordes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID193	<p>•3.1.1 Potentialmodell, dritter Abschnitt: Zur Berechnung des Potentials des Veloverkehrs wird der Mikrozensus aus dem Jahr 2010 verwendet. Auch hier wäre es sinnvoll, den aktuellen Mikrozensus 2015 zu verwenden.</p> <p><b>ANTRAG:</b> •3.1.1 Potentialmodell, dritter Abschnitt: Aktuelle Version des Mikrozensus 2015 wird als Grundlage für die Berechnung des Potentials für den Veloverkehr verwendet.</p>	<p>Beim Zeitpunkt der Erarbeitung des Sachplans waren die Ergebnisse des Mikrozensus 2015 noch nicht publiziert. Eine Neuberechnung des Potentialmodells stellt einen hohen Aufwand dar. Aufgrund der geringen Änderungen beim Modal-Split ist mit sehr geringen Auswirkungen auf das Potentialmodell zu rechnen. Aus diesem Grund wird das Potentialmodell nicht aktualisiert. Im Textteil, Kapitel 3.1.1, wird ein entsprechender Hinweis eingefügt.</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID196	<p>•3.1.2 Netzkonzeption: Um auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften den Alltagsverkehr stärken zu können, wird das „Szenario Tief gewählt“. Das ist sehr erfreulich, sinnvoll und zukunftsgerichtet. Besten Dank!</p>	Kenntnisnahme
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID194	<p>•3.1.1 Potentialmodell, fünfter Abschnitt: Es werden die Begriffe „Velonetz“ und „Veloinfrastruktur“ im gleichen Satz verwendet. Das ist widersprüchlich, weil der Sachplan bis anhin unter Veloinfrastruktur immer nur das Velonetz verwendet hat. Unter „Veloinfrastruktur“ ist im eigentlichen Sinne das Velonetz und die Veloparkierung zu verstehen. Deshalb so anpassen, dass eine dezentrale und zweckmässige Veloparkierung mitgemeint ist.</p> <p><b>ANTRAG:</b> •3.1.1 Potentialmodell, fünfter Abschnitt: „Bei der Potentialberechnung wird davon ausgegangen, dass das Velonetz und die Veloparkierung den Grundanforderungen des Alltagsveloverkehrs entsprechen.“</p>	<p>Der Begriff "Veloinfrastruktur" wird gestrichen da er zu Missdeutungen führen kann.</p> <p>Die Veloparkierung ist grundsätzlich - wie anderenorts ausgeführt - Sache der Gemeinden.</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID195	<p>•3.1.1 Fünfter Abschnitt: Es wird zweimal für den Alltagsveloverkehr der Begriff „Velorouten“ verwendet. Dies ist widersprüchlich zur Begriffserklärung unter Punkt 1.4 Begriffe. Hier ist der Begriff „Veloverbindung“ zu wählen.</p> <p><b>ANTRAG:</b> •Fünfter Abschnitt: „Velorouten“ durch „Veloverbindungen“ ersetzen.</p>	Anpassung Textteil
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID197	<p>•3.2 Freizeitverkehr: Der Sachplan behandelt für den Freizeitverkehr die Velo- und die Mountainbikerouten in unserem Kanton. Eine herausragende Leistung unseres Kantons ist dabei das gute Miteinander von Wanderen und Mountainbikefahrenden auf den gleichen Wegen. Dies ist nur mit gegenseitigem Respekt möglich. Als Ausdruck dieses Miteinanders wurde das</p>	Konflikte zwischen Radfahrern und Wanderern betreffen v.a. das Velonetz des Freizeitverkehrs. Dessen Projektierung richtet sich nach dem "Handbuch Langsamverkehr" des Tiefbauamtes Graubünden (siehe Textteil, Kapitel 4). Für den Freizeitverkehr ist kein Hartbelag erforderlich.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>Koexistenzpapier der beteiligten Organisationen verfasst. Diese gemeinsame Position sollte im Sachplan erwähnt und festgehalten werden.</p> <p><b>ANTRAG:</b> •3.2 Freizeitverkehr: Das Dokument „Wandern und Velo / Mountainbike, gemeinsame Position, April 2007“ wird in den Sachplan integriert.</p>	<p>(Nur) die Projektierung des Velo-Alltagsverkehrs richtet sich nach der Projektierungsrichtlinie von Anhang A. Demnach weisen Radwege des Alltagsverkehrs grundsätzlich einen Hartbelag auf. Begründete Abweichungen infolge einer Interessenabwägung (basierend auf der eidgenössischen oder kantonalen Gesetzgebung) sind jedoch möglich (siehe Einleitung zu Anhang A). Im Rahmen dieser Interessenabwägung werden auch bestehende Wanderwege berücksichtigt und eine allfällige Verlegung oder Aufhebung dieser Wege geprüft.</p> <p>Der Textteil des Sachplans wird mit einem Abschnitt zur Koexistenz/nötigen Entflechtung von Wanderern und Radfahrern (unter Kapitel 1.5 Strategie Freizeitverkehr) sowie zur Berücksichtigung von Wanderwegen bei der Planung und Projektierung (unter Kapitel 5.2.1) ergänzt (vgl. auch Positionspapier "Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike"). Im Rahmen der Interessenabwägung sind bestehende Wanderwege zu berücksichtigen (Projektierungsrichtlinie, Einleitung). Zudem werden Massnahmen zur Nutzungsentflechtung auf Routen gemäss Velonetzplan bei der Berechnung des Kantonsbeitrags besonders gewichtet (Kapitel 6.1.2 ).</p>
Kap. 3 Kantonales Velonetz  Eingabe ID189	<p>•1.5, Herausforderungen und Ziele •Fünfter Punkt: Stil, ...“für alle Verkehrsteilnehmer und..“</p> <p><b>ANTRAG:</b> •Fünfter Punkt Stil: ...“für alle Verkehrsteilnehmenden und...“</p>	Anpassung Textteil
Kap. 3 Kantonales Velonetz  Eingabe ID192	<p>•3.1.1 Potentialmodell, erster Abschnitt: Als Grundlage für das Potentialmodell dient das Verkehrsmodell des Kantons mit Stand 2010. Dieses Verkehrsmodell wird zurzeit überarbeitet. Deshalb wäre es sinnvoll, die aktuellste Version als Grundlage zu verwenden.</p> <p><b>ANTRAG:</b> •3.1.1 Potentialmodell, erster Abschnitt: Aktuelle Version des Verkehrsmodell 2015 wird als Grundlage des Potentialmodells verwendet.</p>	Beim Zeitpunkt der Erarbeitung des Sachplans Velo stand das Verkehrsmodell 2015 noch nicht zur Verfügung. Eine Neuberechnung des Potentialmodells stellt einen hohen Aufwand dar. Aufgrund der geringen Änderungen beim Modal-Split ist mit ebenfalls geringen Auswirkungen auf das Potentialmodell zu rechnen. Aus diesem Grund wird das Potentialmodell nicht aktualisiert. Ein Hinweis zur Aktualität des Verkehrsmodells wird im Textteil eingefügt.
Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz  Eingabe ID200	<p>•(NEU) 5.2.4 Planung von Veloparkierungen an ÖV-Haltestellen müsste hier erwähnt werden. (Siehe Eingangs unter allgemeine Bemerkungen).</p> <p><b>ANTRAG:</b> •(NEU) 5.2.4 Veloparkierung an ÖV-Haltestellen aufnehmen.</p>	Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Kap. 5 Zuständigkeiten für das Velonetz

Eingabe ID199

## •5.1 Übersicht:

Auch hier müsste die Zuständigkeit für das kantonale Velonetz (Grund- und Ergänzungsnetz) für den Alltagsverkehr so angepasst werden, dass der Kanton seine Pflicht wahrnimmt, wie er dies beim MIV praktiziert.

Gilt auch für: •5.2.2 Bau, Betrieb und Unterhalt:

ANTRAG: •5.1. Übersicht: Der Kanton ist für das kantonale Velonetz (Grund- und Ergänzungsnetz) für den Alltagsverkehr zuständig.

Gilt auch für: •5.2.2 Bau, Betrieb und Unterhalt:

Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.

Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5).

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

## Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbau

Eingabe ID201

## •6.1.1 Alltagsverkehr:

Die Formulierung auf Seite 24, (Grauer Kasten), „Verkehrsbelastung, Entlastung MIV-Strassen vom Veloverkehr“ verdeutlicht eine falsche Grundannahme. Hier wird suggeriert, dass das Velo den Verkehrsfluss des MIV behindert und ein Problem darstellt. In Tat und Wahrheit ist es so,

- dass die hohen Frequenzen des MIV das Grundproblem darstellen für unsere Gesundheit, für unsere Sicherheit, für die Umwelt und für die Natur,
- dass eine Reduktion des MIV-Anteils am Gesamtverkehr erreicht werden muss,
- dass damit eine Umlagerung der Mobilität auf nachhaltige Verkehrsformen das Ziel ist und
- dass das Velo dabei einen Teil zur Lösung des durch den MIV verursachten Verkehrsproblems darstellt.

Als Beurteilungsgröße sollte deshalb nicht die Strasse dienen, welche vom „Veloverkehr entlastet wird“, sondern die Strasse, auf welcher der motorisierte Individualverkehr reduziert werden könnte.

ANTRAG: •6.1.1 Alltagsverkehr:

Formulierung im Titel und im Text anpassen.

neue Formulierung:

Verkehrsbelastung, Trennung Veloverkehr von MIV  
Die Verkehrsbelastung hat einen Einfluss auf die subjektive und objektive Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Der Gefährdungsgrad wird mittels des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) des MIV ermittelt. Der DTV wird dem Verkehrsmodell des Kantons Graubünden (vgl. Kapitel 8 [14]) entnommen. Als Beurteilungsgröße dient derjenige Strassenabschnitt, auf welchem die Trennung von MIV und Veloverkehr stattfindet. Dies entspricht also nicht zwingend die Strasse bzw. dem Weg, auf welcher bzw. welchem die Massnahme vorgesehen ist (z.B. bei einer parallelen Führung auf separatem Weg).

## Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbau

Eingabe ID202

## •6.1.2 Freizeitverkehr:

Auch hier die Formulierung auf Seite 25, Grauer Kasten anpassen, da nicht das Velo das Problem ist, sondern das Velo ist Teil der Lösung des Problems!

ANTRAG: •6.1.2 Freizeitverkehr:

neue Formulierung:

Verkehrsbelastung, Trennung Veloverkehr von MIV  
Die Verkehrsbelastung ist auch beim Freizeitverkehr ein wichtiges Kriterium. Sie hat einen Einfluss auf die subjektive und objektive Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Eine gut ausgebauter



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	Formulierung im Titel und im Text anpassen	und signalisierte Veloroute kanalisiert die Velofahrenden möglichst getrennt vom MIV. Der Gefährdungsgrad wird mittels des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) des MIV ermittelt. Der DTV wird dem Verkehrsmodell des Kantons Graubünden (vgl. Kapitel 8 [14]) entnommen. Als Beurteilungsgröße dient derjenige Strassenabschnitt, auf welchem die Trennung vom MIV und Veloverkehr stattfindet. Dies entspricht also nicht zwingend die Strasse bzw. dem Weg, auf welcher bzw. welchem die Massnahme vorgesehen ist (z.B. bei einer parallelen Führung auf separatem Weg).
Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbau Eingabe ID203	•6.1.2 Freizeitverkehr: Entflechtung Wanderwege: Korrektur bei Silbentrennung ...“die Entflechtung des Velo- bzw. Mountainbikeverkehrs von”...  ANTRAG: Korrektur Silbentrennung.	Anpassung Textteil
Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbau Eingabe ID204	•6.2.3 Ausführung und Abrechnung: Auch hier Anpassung der Zuständigkeiten  ANTRAG: •6.2.3 Ausführung und Abrechnung: Für Bauleitung, Landerwerb und Bau der Radweganlagen ist grundsätzlich der Kanton zuständig beim Veloalltagsverkehr.	Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.  Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).
Kap. 7 Gesetzliche und fachliche Grundlagen Eingabe ID205	Dokumente zur Veloparkierung sind hier aufzuführen, wie z.B. das Handbuch Veloparkierung.  ANTRAG: Liste ergänzen mit Dokumenten, Handbüchern, Weisungen zur Veloparkierung.	Veloabstellplätze, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen werden vom Sachplan Velo nicht erfasst (siehe Textteil Kapitel 2.5). Kapitel 1.3.2 der Projektierungsrichtlinie wird dennoch mit den wichtigsten Arbeitshilfen ergänzt.
A Kap. 1, 2, 3 Eingabe ID206	1.1 Grundsätze: Die Attraktivität des Velos als umweltfreundliches, gesundes und ökonomisches Verkehrsmittel soll gefördert werden. Dem stimmen wir absolut zu, denn Veloförderung ist aktiver Menschenschutz im Alltag, ist aktiver Umweltschutz und aktiver Naturschutz. Eine solche Förderung kann auch die Asphaltierung eines Weges für den Veloverkehr mit einschliessen. Die Asphaltierung kann räumlich begrenzt einen negativen Einfluss auf Lebensbereiche von Kleinstlebewesen bewirken. Dies ist unbestritten. Wenn man diese Massnahme in einen grösseren Zusammenhang stellt, dann hat sie auch einen positiven Einfluss auf unsere Lebensgemeinschaft. Die Asphaltierung erhöht die Nutzungs frequenzen beim Alltagsveloverkehr. Mehr Veloverkehr im Alltag heisst weniger MIV, weniger Abgase, weniger Lärm, weniger Unfälle mit getöteten oder verletzten	Kenntnisnahme



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>grösseren und kleineren Tieren, weniger getötete und verletzte Menschen, weniger Gesundheitskosten, weniger Arbeitsausfälle, mehr Bewegung im Alltag und mehr gesunde Mitarbeitende. Somit kann selbst eine Asphaltierung, die vordergründig als Landschaftsverlust gewertet wird, bei vernetzter Denkweise als starke Massnahme zur Reduktion des MIV im Alltag geschätzt werden.</p>	
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID209	<p>•2.3 Markierung, 4. Punkt: Bei LSA soll der Radstreifen vorgezogen und ausgeweitet werden. Dies ist eine sehr gute und starke Massnahme zum Schutz und zum besseren Vorankommen von Velofahrenden im Alltagsverkehr.</p>	Kenntnisnahme
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID210	<p>•2.3 Markierung, 5. Punkt: Einfärbung von Radstreifen. Die bisherige Praxis bei Einfärbungen von Radstreifen zeigt eine sehr defensive Anwendung durch die zuständigen Stellen. Die rote Einfärbung von Radstreifen hat sich an die vom Bund erlassene Weisung zu halten, der Spielraum der Anwendung soll aber zu Gunsten der Verkehrssicherheit von Velofahrenden häufiger angewandt werden. Siehe hierzu z.B. das Datenblatt der Stadt Chur L 145. Dies ist eine ausgewiesene gefährliche Stelle für die Velofahrenden, die bis dato nicht eingefärbt wurde.</p> <p>ANTRAG: •2.3 Markierung, 5. Punkt: Radstreifen werden, unter Berücksichtigung der Weisung des Bundes, aktiver eingefärbt zur Erhöhung der Sicherheit.</p>	<p>Einfärbungen der Radstreifen sollen nur an Stellen erstellt werden, wo aufgrund der Verkehrs- oder Sichtverhältnisse eine erhöhte Gefahr für Velofahrende besteht. Werden Einfärbungen zu häufig eingesetzt, kann dies dazu führen, dass andere Verkehrsteilnehmenden die Einfärbungen weniger stark beachten. Aus diesem Grund sollten Einfärbungen nur bei einer erhöhten Gefährdung eingesetzt werden. Bei der Schwachstelle L145 wird auf Grund der erhöhten Gefährdung bei der Querung der Autobahneinfahrt/-ausfahrt unter dem Lösungshinweis eine Roteinfärbung empfohlen.</p>
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID211	<p>•2.5 Einfahrt und Ausfahrt Kreisel: Auch hier soll, analog zu den Bemerkungen unter 2.3 Markierung, 3. Punkt, die Weiterführung der Radstreifen bis an den Fussgängerstreifen die Sicherheit für die Velofahrenden erhöhen.</p> <p>ANTRAG: •2.5 Einfahrt und Ausfahrt Kreisel Radstreifen werden wo immer möglich ohne Unterbruch markiert. Die Priorität bei Engpassen wird zu Gunsten der Velofahrenden angepasst.</p>	<p>Gemäss Art. 74 Abs. 5 SSV können Radstreifen sowohl mit unterbrochener als auch mit ununterbrochener Linie (Sicherheitslinie) abgegrenzt werden. Die Markierungsform mit durchgezogener Linie sollte nur aus Gründen der Verkehrssicherheit angewendet werden - beispielsweise bei Verbindungen von Radstreifen und Rad-/Fusswegen (und umgekehrt) oder am Ende einer Einspurstrecke. Würde die Projektierungsrichtlinie eine Markierung mit durchgezogener Linie als Regelfall vorschreiben, würde die Richtlinie Art. 74 SSV widersprechen.</p>
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID212	<p>•2.6 Führung bei Fussgängerschutzzinseln: Auch hier soll, analog zu den Bemerkungen unter 2.3 Markierung, 3. Punkt, die Weiterführung der Radstreifen bis an den und gleich nachdem Fussgängerstreifen die Sicherheit für die Velofahrenden erhöhen.</p> <p>ANTRAG: •2.6 Führung bei Fussgängerschutzzinseln Radstreifen werden wo immer möglich ohne Unterbruch markiert. Die Priorität bei Engpassen wird zu Gunsten der Velofahrenden angepasst.</p>	<p>Bei der Projektierung sollten alle Verkehrsmittel gleichberechtigt betrachtet werden, um gute Lösungen für das Gesamtverkehrssystem zu erzielen. Bei Platzproblemen sollte eine Interessensabwägung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und möglicher Alternativen durchgeführt werden. Ein Verzicht auf die Markierung von Radstreifen sollte aber die Ausnahme bilden.</p>
A Kap. 4 Radstreifen Eingabe ID207	<p>•2.2 Abmessungen: Eine Mehrbreite von 0,25m zum generellen Normalmass von 1.5m sei vorzusehen, wenn z.B. ein hoher Veloverkehrsanteil ausgewiesen werde. Dies ist ein wichtiger Punkt. Mit der wachsenden Nutzung von E-Bikes werden sich auch die Nutzungsdistanzen und die Nutzungs frequenzen auf Radstreifen erhöhen. Damit nehmen auch die Überholmanöver</p>	<p>Radstreifen sind in der Breite grundsätzlich für einen Velofahrer ausgelegt. Überholende Velofahrer müssen deshalb unabhängig vom Velotyp die Fahrbahn außerhalb des Radstreifens beanspruchen. In Analogie sind auch die MIV-Fahrbahnen in der Regel einspurig und für die Überholmanöver wird die Gegenfahrbahn beansprucht. Angesichts</p>



## Kapitel // caiptoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

auf Radstreifen zu, wenn die E-Bikes die Velos ohne Motor überholen.

der im Potentialmodell ausgewiesenen Frequenzen ist auch langfristig nicht mit den in grösseren Städten des Mittellands teilweise üblichen Frequenzen zu rechnen.

## A Kap. 4 Radstreifen

Eingabe ID208

## •2.3 Markierung, 3. Punkt:

Auf die Markierung von Radstreifen sei zu verzichten, wenn sie durch eine Folge von Einspurstrecken aus Platzgründen häufig unterbrochen werden müsste. Dies erachten wir als falsch.

Der Radstreifen soll möglichst immer weitergeführt werden, damit die markierte Fahrbahn für das Velo erhalten bleibt. Wird der Radstreifen wie bis anhin bei Engstellen unterbrochen, verlieren die Velofahrenden den Schutz und werden von Automobilisten nahe überholt oder ausgebremst. Die Verunsicherung bei Velofahrenden nimmt dadurch zu. Mit der Markierung von Radstreifen ohne Unterbruch soll die Priorität bei Engpässen zu Gunsten der Velofahrenden angepasst werden: Hat das Auto auf seiner im vorbehalteten Breite keinen Platz und muss den Radstreifen mitbeanspruchen, so müssen in erster Linie die Autofahrenden als Benutzende einer fremden Spur Acht geben.

Bei der Projektierung sollten alle Verkehrsmittel gleichberechtigt betrachtet werden, um gute Lösungen für das Gesamtverkehrssystem zu erzielen. Bei Platzproblemen sollte eine Interessensabwägung unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und möglicher Alternativen durchgeführt werden.

Ein Verzicht auf die Markierung von Radstreifen sollte aber die Ausnahme bilden.

## ANTRAG: •2.3 Markierung, 3. Punkt:

Radstreifen werden wo immer möglich ohne Unterbruch markiert. Die Priorität bei Engpässen wird zu Gunsten der Velofahrenden angepasst.

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID215

## •3.2.6 Sichtweiten:

Die nach Norm geforderten Sichtweiten sind bekannt und werden selbst bei Neubauten oftmals nicht eingehalten (z.B. Neubau Outlet Landquart: Sichtschutzmauer zur Tardisstrasse vs. Radweg Bereich Kreisel.). Oder bei bestehenden Bauten mit stetig wachsenden Hecken ist die Durchsetzung sehr kompliziert (z.B. Giacomettiweg in Chur).

Der Kanton muss gemäss dem Textteil (Kap. 5.2) die Langsamverkehrsprojekte der Gemeinden genehmigen. Auch velounabhängige Bauvorhaben im Bereich der Kantonsstrassen sind dem Kanton zur Genehmigung einzureichen.

Im Rahmen der Genehmigung werden die eingereichten Unterlagen auf Einhaltung der Projektierungsrichtlinie überprüft. Dabei wird unter anderem geprüft, ob die Sichtweiten eingehalten werden.

Der Unterhalt von Radwegen ist aber Aufgabe der Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG).

Die Projektierungsrichtlinie wird mit einem Kapitel zum Unterhalt ergänzt (Kapitel 3.9).

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID216

## ANTRAG: •3.5 Fahrbahnaufbau:

Radwege des Alltagsverkehrs sollen grundsätzlich einen Asphalt- oder Betonbelag aufweisen sofern sie nicht in einem BLN-Gebiet verlaufen.

Für eine effektive Förderung des Alltagsveloverkehrs ist eine Asphaltierung (Hartbelag) notwendig. Strecken ohne Hartbelag sind für den Alltagsverkehr nur bedingt geeignet, da diese bei schlechten Witterungsverhältnissen kaum genutzt werden. Eine reine Chaussierung (Kies) ist daher in der Regel nicht ausreichend. Bei Netzschlüssen (Ergänzungsnetz) und in begründeten Fällen (Interessensabwägung) kann vom geforderten Hartbelag abgewichen werden (Projektierungsrichtlinie, Einleitung und Kap. 3.5). Bei der Projektierung sind insbesondere auch Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) zu beachten. Kapitel 1 der Projektierungsrichtlinie wird entsprechend ergänzt.



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss-/Radwege Eingabe ID214	<p>•3.2.2 Mehrbreiten: Die Möglichkeit, z.B. bei fehlendem seitlichen Freiraum und bei starkem Veloverkehr einen Zuschlag zu den Normalbreiten vorzusehen, ist sehr sinnvoll und wichtig.</p>	Kenntnisnahme
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss-/Radwege Eingabe ID213	<p>•3.1 Anwendung und Abgrenzung: Eine Verkehrsflächentrennung solle bei Rad- und Fusswegen nur ausnahmsweise in aufgeführten Fällen zur Anwendung kommen heisst es beim 2. Punkt. Wir regen an, grundsätzlich bei grossem Verkehrsaufkommen zu analysieren, ob eine Verkehrsflächentrennung mit niveauunterschieden Fahr- und Gehspuren für den MIV, den Veloverkehr und den Fussverkehr eine klarere und bessere Lösung sein könnte. Diese dreifach abgestuften Verkehrsflächen werden bei uns in Graubünden noch nirgends angewandt.</p> <p><b>ANTRAG:</b> •3.1 Anwendung und Abgrenzung Eine Verkehrsflächentrennung mit drei abgestuften Niveauunterschieden für den Fuss-, den Velo- und den motorisierten Verkehr wird analysiert und als Lösungsansätze bei grossem Verkehrsaufkommen getestet.</p>	<p>Pilotprojekte und neue Lösungen von Forschungseinrichtungen sind weiterhin möglich, sollten jedoch in Absprache mit der FLV geplant werden. Pilotprojekte werden nicht in der Projektierungsrichtlinie geregelt, da nur bewährte Lösungen aufgenommen werden sollen. Wissenschaftlich begleitete Forschungsaufträge sollen in Zusammenarbeit mit den Forschungseinrichtungen (Universitäten, Fachhochschulen, VSS, SVI, etc.) angegangen werden. Bewahren sich gewisse Lösungen aus Pilotprojekten, so kann die Projektierungsrichtlinie zu einem späteren Zeitpunkt nachgeführt werden.</p>
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss-/Radwege Eingabe ID217	<p>•3.6 Signalisation und Markierungen: Die Anbindung der Routen an ÖV-Haltestellen mit möglichem Velotransport ist auch im Freizeitveloverkehr sinnvoll und nötig. Deshalb wäre eine entsprechende Signalisation angebracht, damit die Velofahrenden die Information an den Routen bereits erhalten.</p> <p><b>ANTRAG:</b> •3.6 Signalisation und Markierungen An den Velo-Routen wird mit entsprechenden Signalen auf ÖV-Haltestellen mit möglichem Velo-Transport hingewiesen.</p>	<p>Die Signalisation wird in der VSS-Norm 640 829a geregelt. Zielwegweisungen können gemäss der Norm erstellt werden. Für die Erstellung von Zielwegweisungen wird an die SN 640 829a und zum Handbuch Langsamverkehr des Kantons Graubünden (Abschnitt 5.09 ff.) verwiesen.</p>
A Kap. 6 Brücken Eingabe ID218	<p>•4. Brücken, Stil: zweiter Abschnitt „Die Entwicklungen aus Verkehr sind gemäss...“ Dieser Satz ist nicht vollständig.</p> <p><b>ANTRAG:</b> Bitte korrigieren.</p>	<p>Formulierung anpassen. "Die Einwirkungen auf das Bauwerk durch das Befahren mit schweren Fahrzeugen sind gemäss Norm SIA 261, Kapitel 9, zu berücksichtigen.</p>
A Kap. 6 Brücken Eingabe ID219	<p>(NEU) 4. 5 Deckschicht bei Brücken: Als Deckschicht für Velowege auf Brücken wird üblicherweise Gussasphalt MA 8 verwendet. Wir regen an, aufgrund der Nähe zu Gewässern und der damit verbundenen und bekannten Raureifbildung und Vereisung, die Zusammensetzung der Deckschicht zu überprüfen und zu optimieren. Es sollte zur Sicherheit der Velofahrenden eine speziell griffige Deckschicht eingebaut werden. Damit lassen sich auch der Winterdienst und die Salzmenge reduzieren.</p> <p><b>ANTRAG:</b> •(NEU) 4.5 Deckschicht bei Brücken Als Deckschicht bei Brücken über Gewässer wird ein speziell griffiger Belag eingebaut.</p>	<p>Kap. 3.5 ergänzen mit: Auf genügende Griffigkeit ist besonders in Gewässernähe zu achten.</p>



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
Grundsätzliches Einverständnis Eingabe ID220	JA	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID221	Allgemein. Der Umfang der Asphaltierungen der vorgesehenen Wegabschnitte ausserorts ist sehr kritisch zu beurteilen.	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID222	Es ist sehr begrüssenswert, dass der Thematik Rad-Alltagsverkehr soviel Bedeutung zugemessen wird, dass dieser Sachplan Velo entstehen konnte. Dies wird der vom WWF Graubünden sehr geschätzt.	Kenntnisnahme
Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID226	Zu den wichtigen Rad-Infrastrukturlagen würde auch ein guter, reibungslos funktionierender Transport mit dem ÖV gehören. Diesem sollte im Sachplan Velo ebenfalls Rechnung getragen werden  ANTRAG: Es seien zusammen mit den wichtigsten ÖV-Leistungsträger (Postauto, RhB) radfreundliche Transportinfrastrukturen zu entwickeln.	Der Sachplan Velo ist ein Grundlageninstrument der Raumplanung (Art. 7 Abs. 1 KRG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 KRVO) und als solches mitentscheidend für die räumliche Entwicklung des Kantons. Die Sicherstellung des Velotransports durch den öffentlichen Verkehr kann folglich nicht Bestandteil eines Sachplans sein. Hier sind vertragliche Lösungen mit den Betroffenen (RhB, Postauto, etc.) anzustreben.
Kap. 3 Kantonales Velonetz Eingabe ID227	Alltagsvelofahrer, die von zuhause bis zum Arbeitsplatz oder von zuhause bis zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs (RhB, Postauto, Bus) fahren, sind auf eine gedeckte und sichere Veloparkierung angewiesen, dieses Thema fehlt ganz im Sachplan. Auf diese Thematik sollte hier genauer eingegangen werden.  ANTRAG: Die Thematik der notwendigen Rad-Parkierungsanlagen sei in dem Kapitel 3 des Sachplans abzuhandeln.  Der Sachplan sei mit Standorten und Umfang von gedeckten Veloparkierungen zu ergänzen.	Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonaler bzw. überwiegend kantonaler Bedeutung festlegt (Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art 58 Abs. 3 StrG i.V.m. Art. 5 Abs. 1 StrV und Art. 31 Abs. 1bis StrV).  Die Veloparkierung ist keine Anlage des rollenden Veloverkehrs i.S.v. Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und daher gemäss Strassengesetz nicht beitragswürdig. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung fällt - in Analogie zu Parkplatzanlagen im Strassenverkehr - in den Kompetenzbereich der Gemeinden. Entsprechend werden Veloabstellplätze, Velostationen, Bike & Ride-Anlagen sowie Ladestationen vom Sachplan Velo nicht erfasst.
Kap. 7 Gesetzliche und fachliche Grundlagen Eingabe ID228	Das Natur- und Heimatschutzgesetz ist eine wichtige gesetzliche Grundlage.  ANTRAG: Das NHG sei als gesetzliche Grundlage aufzuführen.	Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden (GöV; BR 872.100) kann der Kanton aber an den Bau von Bike-and-Ride-Anlagen in/bei Bahnhöfen Beiträge entrichten (Art. 27 GöV). Der Textteil wird entsprechend ergänzt (Kapitel 2.5).  In Kapitel 8 des Textteils werden nur diejenigen Gesetze und Verordnungen aufgeführt, welche einen direkten Zusammenhang mit dem Velo haben.
A Kap. 1, 2, 3 Eingabe ID229	Kapitel 1: Das Natur- und Heimatschutzgesetz ist eine wichtige gesetzliche Grundlage.  ANTRAG: Kapitel 1: Das NHG sei als gesetzliche Grundlage aufzuführen.	Bei der Projektierung der Veloinfrastruktur sind alle Gesetze und Normen zu berücksichtigen. In der Projektierungsrichtlinie, Kapitel 1.3.1, können daher das NHG, IVS, ISOS, FWG, etc. erwähnt werden.  In der Projektierungsrichtlinie werden nur diejenigen Gesetze und Verordnungen aufgeführt, welche einen direkten Zusammenhang mit dem Velo haben. Bei der Projektierung der Veloinfrastruktur sind jedoch



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID230

Kapitel 3: Allgemeine Ergänzung: Der Hartbelag aus Asphalt stellt für die Kleintierfauna eine zum Teil nicht überwindbare Schranke dar. Daher ist mit Forschungseinrichtungen eine neue ökologisch verträgliche Belagsvariante zu entwickeln.

ANTRAG: Kapitel 3: Mit Forschungseinrichtungen sei eine neue ökologische besser verträgliche Hartbelagsvariante zu entwickeln.

alle Gesetze und Normen zu berücksichtigen. Die Projektierungsrichtlinie zählt zur Übersichtlichkeit nur die wichtigsten Grundlagen auf. Das NHG, FWG, IVS, ISOS etc. werden aber in Kapitel 1.3.1 ergänzt.

Zudem Anpassung der Projektierungsrichtlinie, Einleitung ...zu begründen. Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein.

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID231

Kapitel 3.3: Trennstreifen zwischen Radwegen und der Fahrbahn sind Restflächen, welche in der Regel nicht landwirtschaftlich genutzt werden. Um den Unterhalt gering zu halten und gleichzeitig den ökologischen Ausgleich zu fördern, sollen diese extensiv begrünt werden.

ANTRAG: Kapitel 3.3: Trennstreifen zwischen Radwegen und der Fahrbahn seien mit einer regionaltypischen, artenreichen Wiesen- oder Ruderalmischung extensiv zu begrünen und extensiv zu pflegen.

Pilotprojekte und neue Lösungen von Forschungseinrichtungen sind weiterhin möglich, sollten jedoch in Absprache mit der FLV geplant werden. Pilotprojekte werden nicht in der Projektierungsrichtlinie geregelt, da nur bewährte Lösungen aufgenommen werden sollen. Wissenschaftlich begleitete Forschungsaufträge sollen in Zusammenarbeit mit den Forschungseinrichtungen (Universitäten, Fachhochschulen, VSS, SVI, etc.) angegangen werden. Bewahren sich gewisse Lösungen aus Pilotprojekten, so kann die Projektierungsrichtlinie zu einem späteren Zeitpunkt nachgeführt werden.

Die Projektierungsrichtlinie, Kapitel 3.3, wird entsprechend ergänzt.

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID232

Kapitel 3.4: Beleuchtungen führen insbesondere außerhalb vom Siedlungsgebiet zu einer Lichtverschmutzung, welche sich auf nachtaktive Tiere (z.B. Insekten, nachziehende Zugvögel) negativ auswirken kann.

ANTRAG: Kapitel 3.4: Außerhalb vom Siedlungsgebiet sei auf eine Beleuchtung von Velowegen zu verzichten.

Zur effektiven Förderung des Alltagsveloverkehrs ist eine Beleuchtung zu prüfen (Sicherheit). Wie im Kap. 1 beschrieben, kann in begründeten Fällen davon abgewichen werden. Anhand von dynamischen Beleuchtungen können die Auswirkungen auf Flora und Fauna minimiert werden.

B Allgemeine Hinweise  
und Anträge

Eingabe ID233

Die Übersichtspläne der einzelnen Datenblätter enthalten ebenfalls Mountainbikewege, als Grundnetz und Ergänzungsnetz Mountainbike bezeichnet. Ein grosser Teil dieser Mountainbikewege sind gemäss unserem Wissensstand noch nicht bewilligt. So sind auf den Datenblättern von Vaz/Observaz und von Davos Nord und Süd viele Mountainbikewege eingezeichnet, die unseres Wissens noch nicht als solche im GEP aufgenommen sind. Da es sich bei der vorliegenden Vernehmlassung um einen Sachplan Velo mit Bezeichnung der Schwachstellen im Alltagsverkehr handelt, ist es verwirrend, dass auf den Übersichtsplänen Mountainbikewege eingezeichnet sind. Insbesondere, wenn diese nicht einmal im GEP eingetragen sind.

Die Vernehmlassung beinhaltet den gesamten Sachplan inklusive Freizeitverbindungen. Die gemeinsame Darstellung von Alltag und Freizeit in den Datenblättern der Gemeinden macht durchaus Sinn, da so die notwendige Koordination und möglichen Synergien optimal erkennbar sind. Im Textteil, Kapitel 3.2, wird neu darauf hingewiesen, dass der Sachplan die bestehenden signalisierten Velo- und Mountainbikerouten aufzeigt. Sollten diese noch nicht in den GEP der einzelnen Gemeinden aufgeführt sein, werden die Gemeinden zur baldmöglichen Nachführung angehalten. In den jeweiligen Beitragsgenehmigungen des Kantons wird immer



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID223	<p>ANTRAG: Da es sich in der vorliegenden Vernehmlassung nur um den Sachplan Velo mit der Bezeichnung der Schwachstellen für den Alltagsverkehr handelt, seien die Mountainbikewege aus den vorliegenden Übersichtskarten für die Vernehmlassung zu streichen und eine separate Vernehmlassung für das Mountainbikewegnetz durchzuführen.</p> <p>Eventualiter seien nur die Mountainbikewege auf den Übersichtsplänen der Datenblätter der Gemeinden aufzuführen die bewilligt und im GEP eingetragen sind.</p>	darauf hingewiesen, dass die Gemeinden die Nutzungsplanung entsprechend nachzuführen haben. Dabei wird folgende Auflage verfügt: "Die Gemeinde verpflichtet sich, das Routennetz spätestens bei der nächsten Revision des Generellen Erschliessungsplanes – wo nicht bereits erfolgt – eigentümerverbindlich nachzuführen. Wo private Grundstücke betroffen sind, hat die Gemeinde das Wegrecht grundbuchamtlich zu sichern".
	<p>Bei der Wahl der Linienführung von VeloWegen (Alltag und Freizeit) sind neben technischen Aspekten auch Aspekte des Natur- und Landschaftsschutzes zu berücksichtigen. Gemäss Art. 18, Abs. 1bis sind Uferbereiche, Riedgebiete und Moore, seltene Waldgesellschaften, Hecken, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen, zu schützen.</p> <p>ANTRAG: Schutzwürdige oder geschützte Biotope seien bei der Festlegung der Linienführung zu berücksichtigen. Sie seien bestmöglich zu schützen.</p> <p>Auf neue Wege durch schutzwürdige Biotope sei zu verzichten.</p>	Inventare und Schutzgebiete müssen im Rahmen der Projektierung berücksichtigt werden. Ob ein Inventar durch die Veloverbindung zusätzlich beeinträchtigt wird, kann nur anhand der vorgesehenen Massnahmen beurteilt werden. Für die im Sachplan ermittelten Schwachstellen des Alltagsnetzes (Anhang B; Datenblätter Gemeinden) sind lediglich Lösungsvorschläge erarbeitet worden (keine definitiven Massnahmen). Diese Vorschläge müssen in detaillierteren Projekten fundiert betrachtet werden, auch unter Berücksichtigung anderer Interessen (Naturschutz etc.).
		<p>Tangiert eine Verbindung des Alltagsverkehrs ein Inventarobjekt oder Schutzgebiet, ist im Rahmen einer Interessensabwägung zu beurteilen, ob von der Projektierungsrichtlinie (Anhang A) abgewichen werden kann bzw. muss. Dieser Grundsatz gilt auch für die Asphaltierung.</p> <p>Zur Präzisierung wird der Sachplan mit einem Hinweis ergänzt (Kapitel 4).</p> <p>Anpassung Textteil, Kapitel 5.2.1</p> <p>Planung und Projektierung soweit möglich unter Berücksichtigung von Wanderwegen, Schutzgebieten und Inventaren (insbesondere IVS, ISOS und BLN)</p> <p>Anpassung Textteil, neues Kapitel 7.3</p> <p>Zu prüfen sind unter anderem mögliche Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere mit dem IVS, ISOS oder BLN).</p> <p>Anpassung Projektierungsrichtlinie, Einleitung:</p> <p>....zu begründen. Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein.</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID224	Wege haben für Kleinlebewesen (z.B. Käfer, Spinnen, Schnecken) eine zerschneidende Wirkung. Diese ist abhängig von der Breite und vom Belag. Je breiter der Weg ist, desto stärker ist der trennende Effekt. Die trennende Wirkung eines Naturwegs ist deutlich kleiner als diejenige eines asphaltierten Weges. Besonders gravierend sind die Auswirkungen dort, wo Wege durch bzw. entlang von schutzwürdigen Biotopen führen.	Inventare und Schutzgebiete müssen im Rahmen der Projektierung berücksichtigt werden. Ob ein Inventar durch die Veloverbindung zusätzlich beeinträchtigt wird, kann nur anhand der vorgesehenen Massnahmen beurteilt werden. Für die im Sachplan ermittelten Schwachstellen des Alltagsnetzes (Anhang B; Datenblätter Gemeinden) sind lediglich Lösungsvorschläge erarbeitet worden (keine definitiven



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>Ein Naturweg gliedert sich zudem deutlich besser in die Landschaft ein als ein asphaltierter Weg. Dieser Aspekt ist insbesondere in geschützten oder schutzwürdigen Landschaften sowie in strukturreichen Landschaften von grosser Bedeutung. Kommt hinzu, dass naturnahe Wege auch aus landschaftsästhetischer Sicht wertvoller sind als asphaltierte. Eine Untersuchung im Gemeindegebiet Arosa zeigt, dass der Grossteil der befragten Sommertouristen naturnahe Wege erwarten (Voll, F., Mosedale, J. und Baur, P. 2016. Naturnahe Wege als touristische Infrastruktur: Wahrnehmung und Wertschöpfung).</p> <p>ANTRAG: Führen bestehende Wege durch schutzwürdige Biotope oder Landschaften, dann sei auf eine Asphaltierung zu verzichten.</p>	<p>Massnahmen). Diese Vorschläge müssen in detaillierteren Projekten fundiert betrachtet werden, auch unter Berücksichtigung anderer Interessen (Naturschutz etc.).</p> <p>Tangiert eine Verbindung des Alltagsverkehrs ein Inventarobjekt oder Schutzgebiet, ist im Rahmen einer Interessensabwägung zu beurteilen, ob von der Projektierungsrichtlinie (Anhang A) abgewichen werden kann bzw. muss. Dieser Grundsatz gilt auch für die Asphaltierung. Zur Präzisierung wird der Sachplan mit einem Hinweis ergänzt (Kapitel 4).</p> <p>Anpassung Textteil, Kapitel 5.2.1</p> <p>Planung und Projektierung soweit möglich unter Berücksichtigung von Wanderwegen, Schutzgebieten und Inventaren (insbesondere IVS, ISOS und BLN)</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Bever Eingabe ID234	<p>Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg führt im Anschluss auf dem Gemeindegebiet von La Punt-Chamues-ch grossenteils durch eine Landschaftsschutzzone und im mittleren Abschnitt durch eine Aue von nationaler Bedeutung (Isla Glischa - Arvins - Seglias), welche mit einer Naturschutzzone geschützt ist.</p> <p>ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.</p>	<p>Anpassung Textteil, neues Kapitel 7.3</p> <p>Zu prüfen sind unter anderem mögliche Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere mit dem IVS, ISOS oder BLN).</p> <p>Anpassung Projektierungsrichtlinie, Einleitung: ....zu begründen. Konflikte mit Wanderwegen, mit Schutzgebieten oder Inventaren (insbesondere IVS, ISOS oder BLN) können Gründe für Abweichungen von der Projektierungsrichtlinie sein.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Bever Eingabe ID235	<p>Der geplante Ausbau der Asphaltierungen widerspricht den Interessen von Natur- und Landschaftsschutz.</p>	<p>Auf Grund der von verschiedenen Seiten geäußerten Vorbehalte zu Las Agnas wird die Alltagsverbindung auf die Veloroute 65 über Isellas gelegt. Die Frage der Asphaltierung ist zur gegebenen Zeit zu prüfen.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Breil/Brigels Eingabe ID236	<p>Der als Schwachstelle bezeichnete un asphaltierte Feldweg Trun - Danis ist gemäss Beschreibung gut eingewachsen und könnte an gewissen Stellen evtl. bereits Moorvegetation aufweisen (Beschreibung: Sumpfig). Damit würde eine Asphaltierung dieses Weges zu einem Lebensraumverlust führen.</p> <p>ANTRAG: Aus Sicht des Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldweges zu verzichten (vgl. jeweils auch Stellungnahme zum Textteil).</p>	<p>Auf Grund der von verschiedenen Seiten geäußerten Vorbehalte zu Las Agnas wird die Alltagsverbindung auf die Veloroute 65 über Isellas gelegt. Die Frage der Asphaltierung ist zur gegebenen Zeit zu prüfen.</p> <p>Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.</p>
B Gemeinde-Datenblatt	<p>Der als Schwachstelle bezeichnete un asphaltierte Waldweg Laret – Wolfgang führt durch</p>	<p>Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise</p>



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
> Np Davos Eingabe ID237	einen Erika-Bergföhrenwald auf Serpentin, eine spezielle Waldgesellschaft mit nationaler Bedeutung (WEP).  ANTRAG: Aus Sicht des Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Waldwegs zu verzichten (vgl. jeweils auch Stellungnahme zum Textteil).	ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Domleschg Eingabe ID238	Der als Schwachstelle bezeichnete un asphaltierte Feldweg führt durch eine Heckenlandschaft von regionaler Bedeutung und durch eine Landschaftsschutzzone.  ANTRAG: Aus Sicht des Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Fürstenu Eingabe ID239	Der als Schwachstelle bezeichnete un asphaltierte Feld- und Waldweg führt durch einen Liguster-Föhrenwald, eine besondere Waldgesellschaft, und durch eine Landschaftsschutzzone. Weiter südöstlich führt der nicht asphaltierte Feldweg entlang einer Aue von regionaler Bedeutung (Sand).  ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wald- bzw. Feldwegs zu verzichten.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Ilanz/Glion Eingabe ID240	Die bei Castrisch eingezeichnete Querung des Rheins führt durch eine Aue von nationaler Bedeutung und durch schutzwürdigen Auenwald. Der als Schwachstelle erwähnte zuführende un asphaltierte Feldweg führt teilweise durch ein Flachmoor von regionaler Bedeutung (Digniu), welches mit einer Naturschutzzone geschützt ist.  ANTRAG: Aus Sicht des Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Klosters-Serneus Eingabe ID241	Der als Schwachstelle bezeichnete Waldweg führt durch einen schönen Wald, der Lebensraum für viele Kleinlebewesen ist. Ist mit dem Ausdruck „Neu Chaussieren“ das Versehen des Weges mit einem Hartbelag gemeint, so ist dies im Wald klar abzulehnen.  ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf das Versehen des Waldweges mit einem Hartbelag des Wegs zu verzichten.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen. Unter Beschreibung wird der Hinweis aufgenommen, dass die eingezeichnete Linienführung eine Projektvariante darstellt, welche im Konflikt mit dem Regierungsbeschluss Nr. 13.00402 betreffend Auerhuhnschutzgebiet steht. Nach Vorliegen einer allfälligen genehmigten Linienführung wird der Netzplan entsprechend angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np La Punt Chamues - ch Eingabe ID242	Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg führt grossenteils durch eine Landschaftsschutzzone und im mittleren Abschnitt durch eine Aue von nationaler Bedeutung (Isla Glischa - Arvins - Seglias), welche mit einer Naturschutzzone geschützt ist.  ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.	Auf Grund der von verschiedenen Seiten geäusserten Vorbehalte zu Las Agnas wird die Alltagsverbindung auf die Veloroute 65 über Isellas gelegt. Die Frage der Asphaltierung ist zur gegebenen Zeit zu prüfen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Poschiavo Eingabe ID243	Die als Schwachstelle bezeichneten Engstellen können nur ausgebaut werden auf Kosten von aus Naturschutzsicht wertvollen Ufergehölzen. Daher ist ein Ausbau des Uferweges	Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

aus Naturschutzsicht abzulehnen.

Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.

ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Verbreiterung des Uferweges am Lago da Poschiavo abzulehnen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Samnaun

Eingabe ID244

Die als Schwachstellen bezeichneten Feldwege (Bachweg und Bergbahnstrasse) führen entlang von Auen von regionaler Bedeutung, welche zum Teil (Poz) mit einer Naturschutzzone geschützt sind. Dies ist ein wertvoller Lebensraum und daher ist hier eine Asphaltierung klar abzulehnen.

Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.

ANTRAG: Aus Sicht des Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten..

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Scharans

Eingabe ID245

Der als Schwachstelle bezeichnete un asphaltierte Feldweg führt durch eine Heckenlandschaft von regionaler Bedeutung und durch eine Landschaftsschutzzone.

Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.

ANTRAG: Aus Sicht des Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Scuol

Eingabe ID246

Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg führt durch eine Kulturlandschaftsschutzzone und durch eine Zone für Trockenwiesen und Trockenweiden. Dies sind wertvolle Lebensräume und daher ist hier eine Asphaltierung klar abzulehnen.

Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.

ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Silvaplana

Eingabe ID247

Der als Schwachstelle bezeichnete Fussweg am Seeufer liegt in einer Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN Oberengadiner Seenlandschaft und Berninagruppe) und in einer Landschaft- und Uferschutzzone.

Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.

ANTRAG: Aus Sicht des Landschaftsschutzes sei auf eine Wegverbreiterung und eine allfällige Asphaltierung zu verzichten.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Trimmis

Eingabe ID250

Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg entlang dem Rhein führt durch eine Aue von regionaler Bedeutung (Rodauen), welche mit einer Naturschutzzone geschützt ist. Eine Asphaltierung ist hier klar abzulehnen.

Der Schwachstellenbeschrieb L048 wird unter Hinweis zur Lösung wie folgt angepasst: Asphaltierung kritisch wegen Auenschutz. Belagsverbesserung soll trotzdem angestrebt werden, allenfalls mit doppelter Oberflächenbehandlung auf Asphalttragschicht.

Gegebenenfalls Verlegung des Weges aus Auenschutzzone prüfen.

ANTRAG: Aus Sicht des Landschaft- und Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Trimmis

Eingabe ID249

Die als Schwachstellen bezeichneten Feldwege Hagrüfi-Hag und Molinära führen durch naturnahes für das Gebiet noch reich strukturiertes Gebiet, das als wichtiger Rückzugslebensraum diverser Lebewesen fungiert. Zudem ist hier der Bedarf für den Alltagsverkehr nicht ausgewiesen. Daher ist eine Ausbau und eine Asphaltierung dieser Feldwege klar abzulehnen.

Die Linienführung im Sachplan entspricht dem Objekt Nr. 01.06.202.10. im RRIP Nordbünden & Herrschaft vom September 2010. Auf Grund neuer Randbedingungen und Überlegungen ist eine Änderung im Rahmen der Regionalplanung zu begrüssen. Bis zum Vorliegen neuer, abgestimmter Linienführungen wird die Lösung gemäss RRIP beibehalten. Die Schwachstellenbeschriebe L002, L003, L004 und L005 werden dahingehend angepasst, dass die Linienführung kritisch ist und

ANTRAG: Aus Sicht des Landschaft- und Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
	Wegs zu verzichten.	im Rahmen der regionalen Verkehrsplanung überprüft werden musst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID252	Der Weg durch die Wittenen führt durch eine Landschaft von regionaler Bedeutung (Trimmiser Heckenlandschaft), welche mit einer Heckenzone geschützt ist. Eine Asphaltierung ist hier klar abzulehnen.  ANTRAG: Aus Sicht des Landschaft- und Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.	Die Schwachstellen L060 bis L065 werden im Rahmen des geplanten Radweges Chur - Trimmis weitgehend behoben. Der Regierungsbeschluss erfolgte am 6. November 2018, der Bau ist im Gange: beim IVS-Objekt Mittelweg nur Chaussierung, sonst durchgehende Asphaltierung, im Waldbereich abgedeckt durch eine doppelte OB. Der Radweg sollte im Herbst 2019 eröffnet werden können. Die Schwachstellen werden entsprechend gestrichen und die Linienführung gemäss genehmigtem Auflageprojekt angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID253	Die als Schwachstellen bezeichneten Feldweg Strengli und Halbmill führen durch naturnahes für das Gebiet noch reich strukturiertes Gebiet, das als wichtiger Rückzugslebensraum diverser Lebewesen fungiert. Zudem ist hier der Bedarf für den Alltagsverkehr nicht ausgewiesen. Daher ist eine Ausbau und eine Asphaltierung dieser Feldwege klar abzulehnen.  ANTRAG: Aus Sicht des Landschaft- und Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.	Die Schwachstellen L060 bis L065 werden im Rahmen des geplanten Radweges Chur - Trimmis weitgehend behoben. Der Regierungsbeschluss erfolgte am 6. November 2018, der Bau ist im Gange: beim IVS-Objekt Mittelweg nur Chaussierung, sonst durchgehende Asphaltierung, im Waldbereich abgedeckt durch eine doppelte OB. Der Radweg sollte im Herbst 2019 eröffnet werden können. Die Schwachstellen werden entsprechend gestrichen und die Linienführung gemäss genehmigtem Auflageprojekt angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID251	Die als Schwachstellen bezeichneten Churerweg führen durch naturnahes für das Gebiet noch reich strukturiertes Gebiet das als wichtiger Rückzugslebensraum diverser Lebewesen fungiert. Zudem befindet sich der Weg im IVS-Inventar und der Bedarf für den Alltagsverkehr ist nicht ausgewiesen. Daher ist eine Ausbau und eine Asphaltierung dieser Feldwege klar abzulehnen.  ANTRAG: Aus Sicht des Landschaft- und Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.	Die Schwachstellen L060 bis L065 werden im Rahmen des geplanten Radweges Chur - Trimmis weitgehend behoben. Der Regierungsbeschluss erfolgte am 6. November 2018, der Bau ist im Gange: beim IVS-Objekt Mittelweg nur Chaussierung, sonst durchgehende Asphaltierung, im Waldbereich abgedeckt durch eine doppelte OB. Der Radweg sollte im Herbst 2019 eröffnet werden können. Die Schwachstellen werden entsprechend gestrichen und die Linienführung gemäss genehmigtem Auflageprojekt angepasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID248	Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg Trimmis - Hagrüfi führt durch landschaftlich wertvolles Rebaugebiet. Eine Asphaltierung würde nicht nur das Landschaftsbild stark negativ beeinträchtigen, es würde auch zu einer starken Beeinträchtigung der hier divers vorkommenden Kleinlebewesen führen. Daher ist hier eine Asphaltierung klar abzulehnen.  ANTRAG: Aus Sicht des Landschaft- und Naturschutzes sei auf eine Asphaltierung des Wegs zu verzichten.	Die Linienführung im Sachplan entspricht dem Objekt Nr. 01.06.202.10. im RRIP Nordbünden & Herrschaft vom September 2010. Auf Grund neuer Randbedingungen und Überlegungen ist eine Änderung im Rahmen der Regionalplanung zu begrüssen. Bis zum Vorliegen neuer, abgestimmter Linienführungen wird die Lösung gemäss RRIP beibehalten. Die Schwachstellenbeschriebe L002, L003, L004 und L005 werden dahingehend angepasst, dass die Linienführung kritisch ist und im Rahmen der regionalen Verkehrsplanung überprüft werden musst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trun Eingabe ID254	Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg führt durch naturnahes, reich strukturiertes Gebiet, das als wichtiger Rückzugslebensraum diverser Lebewesen fungiert. Zudem ist hier der Bedarf für den Alltagsverkehr nicht ausgewiesen. Daher ist ein Ausbau und eine Asphaltierung dieser Feldwege klar abzulehnen.  ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.	Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.
B Gemeinde-Datenblatt	Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg Voa Nova führt durch naturnahes, reich	Die Beschreibung der Schwachstelle wird um die genannten Hinweise



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

&gt; Np Vaz/Obervaz

Eingabe ID255

strukturiertes Gebiet, das als wichtiger Rückzugslebensraum diverser Lebewesen fungiert. Zudem ist hier der Bedarf für den Alltagsverkehr nicht ausgewiesen. Daher ist eine Ausbau und eine Asphaltierung dieser Feldwege klar abzulehnen.

ANTRAG: Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sei auf eine Asphaltierung des Feldwegs zu verzichten.

ergänzt. Der detaillierte Abgleich der verschiedenen Interessen ist im Rahmen eines konkreten Projektes durchzuführen.

B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np Zizers

Eingabe ID256

Der als Schwachstelle bezeichnete Feldweg Oberau führt durch eine Aue von regionaler Bedeutung (Rheinauen von Zizers bis Mastrils) und ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung (Zizerser Gumpen), welche mit einer Naturschutzzone geschützt sind.

ANTRAG: Aus Sicht des Naturschutzes sei auf eine allfällige Asphaltierung des Wegs zu verzichten.

Die Strecke weist bereits einen Belag auf, welcher vor längerer Zeit eingebaut wurde. Die Instandsetzung muss im Sinne der Besitzstandwahrung gewährleistet bleiben.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Privatpersonen

74

## Privatperson 1

14

## Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID258

Allgemeine Bemerkungen zum Stellenwert des Langsamverkehrs

Aus dem Vorwort des Regierungspräsidenten Dr. Mario Cavigelli geht hervor, dass der Kanton Graubünden die planerische Grundlage für die Förderung des Velos als Verkehrsmittel für den Alltagsverkehr fördern will. Die Kantonsbeiträge werden je nach Kategorie zwischen 30-50% für Radwegeanlagen des Alltagsverkehrs und nur 10-30% für solche des Freizeit- und Tourismusverkehrs festgelegt. Als weitere Planungsgrundlage für den Langsamverkehr dient der gegenwärtige durchschnittliche Velo-Tagesverkehr in Form der Nutzungs frequenz. Dieser Ansatz berücksichtigt die drohende Verkehrsüberlastung viel zu wenig. Leider verzichten viele auf die Benützung des Fahrrades im Alltag, weil es oft unattraktiv, umständlich und meistens sogar zu gefährlich ist. Vor allem der Schulweg oder ein ungefährlicher Weg zum Sportverein oder zum gerne aufgesuchten Spielplatz muss den Kindern wieder ohne elterliche Begleitung möglich gemacht werden. Im Vergleich zu früheren Zeiten ist das wahrlich ein riesengrosser Nachteil für unsere Jugendlichen! Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr MIV macht ein grosszügiger Ausbau der Veloinfrastrukturen Sinn, da er den Anreiz zu einer umweltverträglichen und gesundheitsfördernden Mobilität schafft. Trotz nachteiliger Verhältnisse lässt sich ein Aufschwung der velofahrenden Bevölkerung erkennen. Wie viele Probleme könnten daher gelöst werden, wenn durch ein proaktives Handeln des Kantons noch weit mehr Leute Gefallen an dieser modernen Fortbewegung finden würden!?

## Kenntnisnahme

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID263

## Signalisation

Die heutige Signalisation ist für wenig Ortskundige verwirrend und kann leider in keiner Art und Weise mit ausländischen Verhältnissen verglichen werden (Deutschland, Niederlande, Österreich...) Ein dichtes variantenreiches Netz erfordert differenziertere Richtungs- und Ortsangaben.

Die Signalisation wird gemäss den nationalen Normen und Richtlinien ausgeführt. Eine Anpassung müsste auf nationaler Ebene angestossen werden. Der Sachplan Velo ist dafür das falsche Gefäss.

ANTRAG: Die heutige Signalisation mit den Routenwegweisern und den roten Signalisationstafeln ist grundlegend zu überdenken.

## Kap. 3 Kantonales Velonetz

Eingabe ID257

## Thematik Unterteilung in Alltags- und Freizeitnetz sowie E-Bike.

Die Unterscheidung der Velo/Mountainbike-Teilstrecken in ein Alltagsnetz und ein Netz Freizeit macht bei den heutigen Verhältnissen aus Sicht der Radfahrer wenig Sinn. Die Entwicklung der Elektrofahrradtechnik wird beim vorliegenden Velonetzplan gemäss meiner Wahrnehmung zwar immer wieder erwähnt aber faktisch nur ungenügend berücksichtigt. Die Reichweite der E-Bikes ist bereits heute so gross, dass für den täglichen Arbeitsweg Distanzen von bis über 30 Km problemlos möglich sind und daher schon länger von zahlreichen Pendlerinnen und Pendlern genutzt werden. Diese Tatsache

Die Unterteilung in Freizeit- und Alltagsverkehr entspricht der geltenden Praxis. Die Unterteilung ist angelehnt an die Norm SN 640 060. Die Unterscheidung in Alltags- und Freizeitverkehr ist im Handbuch "Planung von Velorouten" (ASTRA 2008) beschrieben.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Kap. 5 Zuständigkeiten  
für das Velonetz

Eingabe ID260

kann im vorliegenden Sachplan leider nicht oder viel zu wenig erkannt werden. Strecken über mehrere Gemeindegebiete hinweg müssen dringend dem Alltag Grundnetz zugeordnet werden.

**ANTRAG:** Auf die Unterteilung in ein Alltag- und ein Freizeitnetz, sowie die Unterscheidung des Grund- und Ergänzungsnetzes kann daher verzichtet werden, denn solch technokratische Unterscheidungen dienen vielmehr der Rechtfertigung von realen Unzulänglichkeiten des Radwegnetzes, als dass sie eine politisch mutige Planung für einen umweltfreundlichen Verkehr zulassen würden.

#### Zuständigkeit und Finanzierung

Die Veloverbindungen (kantonales Grundnetz) fallen immer noch in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden, damit ist die Planung und der Ausbau schwerfällig und hinkt gerade auch deshalb um Jahrzehnte hinten nach. Oft sind die Gemeinden an diesem Thema nicht oder zu wenig interessiert. Diese Tatsache benachteiligt den Langsamverkehr gegenüber dem MIV. Der angeführte Grundsatz der Wirtschaftlichkeit ist durch den stetig zunehmenden Individualverkehr längst gegeben. Auch sind die konsequenten Bemühungen des Kantons im Departement für Justiz, Sicherheit und Gesundheit für neue gesundheitsfördernde Bewegungsräume und Einrichtungen der einzige richtige Weg und ersparen so dem Steuerzahler andernorts finanzielle Ausgaben (Gesundheitswesen). Veloverbindungen müssen zwingend analog den kantonalen Verbindungsstrassen behandelt und finanziert werden. Dem längst noch nicht abgeschlossenen Einzug der zweirädrigen E-Mobilität soll Rechnung getragen werden und dies nicht nur mit Lippenbekenntnissen. Die zuständige Planungsgruppe (Begleitgruppe) Langsamverkehr muss durch weitere Interessenvertreter und Fachleute ergänzt werden, damit sämtliche Vorteile des Radfahrens erkannt und berücksichtigt werden (Politik, Gesundheit, Sport, Kultur, Tourismus...).

**ANTRAG:** Deshalb unterstütze ich den Antrag von Pro Velo Graubünden: Die Planung sowie die Finanzierung der gemeindeübergreifenden Verbindungen muss schnellstmöglich und vollumfänglich zu Lasten des Kantons ausfallen (analog der kantonalen Verbindungsstrassen durch das Tiefbauamt).

A Allgemeine Hinweise  
und Anträge

Eingabe ID262

#### Landwirtschaftliche Spezialfahrzeuge

Die überbreiten und viel zu schnellen landwirtschaftlichen Spezialfahrzeuge erfordern dringend Massnahmen, damit die Sicherheit der Velofahrer gewährleisten werden kann.

**ANTRAG:** Der landwirtschaftliche Verkehr muss bei den heutigen Gegebenheiten zwingend in zwei Kategorien eingeteilt werden. Fahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h, mehr als 10 Tonnen Gesamtgewicht und einer Breite von über 2 Metern dürfen nicht weiter mit dem Langsamverkehr kombiniert werden, diese Entflechtung ist gemäss meinen Erfahrungen absolut zwingend.

A Allgemeine Hinweise

Thematik Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs, inkl. Priorisierung von

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG).

Eine Entflechtung ist aus umweltrechtlichen und wirtschaftlichen Gründen nicht in allen Bereichen sinnvoll. Bei der Projektierung bzw. Sanierung von Radwegen mit landwirtschaftlichem Verkehr sollen die unterschiedlichen Randbedingungen und mögliche Konflikte beachtet werden.

Kenntnisnahme



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

und Anträge

Eingabe ID259

## Massnahmen

Es ist beim allgemein noch geringen Stellenwert des Langsamverkehrs völlig unverhältnismässig, dass punktuell für Schwachstellen Millionenbeträge investiert werden (Beisp. Velobrücke, Überführung in Landquart), wenn gleichzeitig die weniger kostenintensiven organisatorischen Massnahmen ausser Acht gelassen werden. Dem Fahrrad muss heute überall dort, wo das Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen zu gross geworden ist, der Vortritt eingeräumt werden. Durchgehende Schnellverbindungen auf dem kürzesten Weg sind für ein alltagstaugliches Veloverbindungsnetz unumgänglich. Gerade Strecken über 10 Km lassen Umwege kaum mehr zu, da sie die Inkaufnahme von zusätzlichem Zeitaufwand gegenüber dem MIV nicht mehr rechtfertigen. Tempobeschränkungen für Motorfahrzeuge und Fahrradstreifen mit der durchgezogenen Linie könnten die einseitige Bevorteilung des MIV gegenüber dem Veloverkehr nicht unerheblich beeinflussen.

A Kap. 1, 2, 3

Eingabe ID261

## Gemischter Verkehr

Auf Strecken des gemischten Verkehrs, die zu den offiziellen Veloverbindungen gehören, müssen Tempobeschränkungen durchgesetzt werden. Als Beispiel gilt im Prättigau auf den Nebenstrecken durch die Chlus und im Fuchsenwinkel Tempo 80, obwohl dies schon auf der A28 möglich ist. Macht dieses einseitig gefährliche Privileg wirklich Sinn?

ANTRAG: Dort wo alternative Verbindungen bestehen, die eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zulassen, muss auf Nebenstrassen das Tempo zugunsten der Velofahrer auf maximal 50 km/h (an unübersichtlichen Stellen gar auf 30 km/h) beschränkt werden. Der Vorrang für bestimmte Verkehrsteilnehmer soll künftig klar zugeordnet und entsprechend geregelt werden.

A Kap. 4 Radstreifen

Eingabe ID264

## Radstreifen mit unterbrochenen Linien

Radstreifen mit unterbrochener Linie sind leider viel zu stark verbreitet. Neu verlaufen solche Linien zur Abgrenzung des Veloverkehrs von Chur nach Felsberg entlang einer Leitschranke! Macht eine solche Einrichtung tatsächlich Sinn, wenn diese bei Bedarf jederzeit überfahren werden darf? Dieses Beispiel zeigt deutlich, wie in der heutigen Praxis dem schwächeren Verkehrsteilnehmer ein absolut untergeordneter Stellenwert eingeräumt wird. Die durchgezogenen Linien sollten auch innerorts schon bei viel kürzeren Strecken konsequent angewendet werden und nur dort unterbrochen werden, wo Ein- und Ausfahrten vorhanden sind. Die Auflösung erfolgt leider meistens zu Lasten der Velofahrer, obwohl gerade eine Verengung für den MIV eine verkehrsberuhigende Wirkung hätte.

Nur ganz kurze Lücken in den durchgezogenen Linien würden dem Radfahrer zudem als nützliches Signal zur erhöhten Aufmerksamkeit dienen.

Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten dürfen nur in bestimmten, gesetzlich geregelten Ausnahmefällen herabgesetzt werden (Art. 108 Abs. 2 SSV). Allein die Tatsache, dass es sich um eine Strecke mit gemischem Verkehr handelt, reicht für eine Temporeduktion nicht aus. Ist eine der Voraussetzungen gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt, was in kritischen Einzelfällen möglich wäre, könnte eine Temporeduktion zum Schutze der Velofahrenden abschnittsweise geprüft werden. Ein solches Vorhaben setzt allerdings einen Antrag der betroffenen Gemeinde und ein bejahendes Gutachten voraus. Das Gesuch ist bei der Kantonspolizei einzureichen. Das Tiefbauamt und je nach Situation die Kommission für differenzierte Höchstgeschwindigkeiten sind einzubeziehen, bevor das DJSG einen Entscheid fällt.

Eine Ergänzung der Projektierungsrichtlinie mit einem Grundsatz zur Temporeduktion bei gemischem Verkehr ist daher nicht möglich.

Gemäss Art. 74 Abs. 5 SSV können Radstreifen sowohl mit unterbrochener als auch mit ununterbrochener Linie (Sicherheitslinie) abgegrenzt werden. Die Markierungsform mit durchgezogener Linie sollte nur aus Gründen der Verkehrssicherheit angewendet werden - beispielsweise bei Verbindungen von Radstreifen und Rad-/Fusswegen (und umgekehrt) oder am Ende einer Einspurstrecke. Würde die Projektierungsrichtlinie eine Markierung mit durchgezogener Linie als Regelfall vorschreiben, würde die Richtlinie Art. 74 SSV widersprechen.  
1. Markierung Radstreifen: vgl. obiger Text

2. Abstände der Markierung (kurze Lücken):

Die Ausgestaltung der Markierungen ist in der Norm SN 640 850a geregelt. Die Markierung mit kurzen Lücken ist nur in Knoten oder vor dem Beginn von ununterbrochenen Radstreifen zulässig.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

	<p>Das Kreiselsystem schafft leider für Zweiräder mehr Probleme als Vorteile, da haben sich Verkehrsplaner sehr einseitig orientiert und uns in eine schwierige Situation manövriert.</p>	<p>3. Kreisverkehr Kreisel sind für den Veloverkehr nicht optimal. Ungeübte Velofahrende können Mühe mit dem Befahren haben. Beachten Velofahrende aber gewisse Grundsätze (vgl. Publikationen von Pro Velo, des VCS und der bfu), können Kreisel sicher befahren werden. Im Vergleich zu anderen Knotenformen weisen Kreisel in der Regel tiefere Unfallzahlen auf, da die Konfliktpunkte vereinfacht werden.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID271	<p>Bei der Haldensteiner Brücke wird in absehbarer Zeit der Anschluss beidseitig des Rheines angepasst, so hoffe ich es wenigstens.</p>	<p>Der ungenügende Belagszustand des Weges wurde in Schwachstelle L012 bereits erfasst.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Grüsch Eingabe ID265	<p>Der Ortsteil Valzeina auf dem Gemeindegebiet von Grüsch kann gemäss Sachplan nur unter dem "drittklassigen" Netz Mountainbike erreicht werden, obwohl ich seit Jahren mit meinem E-Bike zwischen Landquart resp. Chur pendle. Jede Gemeinde sollte mindestens auf der kantonalen Verbindungsstrasse unter dem Begriff Alltagsnetz eingetragen werden, auch wenn keine baulichen Massnahmen dafür nötig oder machbar sind. Dass bei dieser Verbindung die bisherige alte Linienführung via Gätziloch gesperrt und mit einem allgemeinen Fahrverbot belegt wurde ist inakzeptabel! Der Umweg auf der neuen Streckenführung via Überlandquart bedeutet für den Langsamverkehr einen nicht zumutbaren Umweg. Der vorgesehene Rückbau dieser für den Motorfahrzeugverkehr gesperrten Strasse für viel Geld muss unter allen Umständen verhindert werden! Auf dem Gemeindegebiet von Grüsch, namentlich beim Anschluss A28 Grüsch Mitte sollte der Veloverkehr vom Parkplatz Danusa Bergbahnen bis zur Ortseinfahrt mit Tempo 30 berücksichtigt werden. Ebenso braucht es Anpassungen beim Anschluss A28 Ost.</p> <p>ANTRAG: - Die Strecke Gätziloch bis Geissgaden muss für den Velo-/Mountainbikeverkehr mit bestehendem Belag erhalten bleiben und ein minimaler Unterhalt ist durch den Kanton zu gewährleisten.</p> <p>- Die Kantonale Verbindungsstrasse von Grüsch nach Valzeina muss, wenn nicht anders möglich, dem Alltag Grundnetz zugeordnet werden. Dies sollte auch für andere Dörfer im Umkreis von 30 Km zu Orten mit Zentrumsfunktion so gemacht werden.</p>	<p>Im kantonalen Velonetz werden nur Verbindungen von kantonaler Bedeutung aufgenommen. Zur Identifikation solcher Verbindungen wurde für das Velonetz des Alltagsverkehrs ein Potenzialmodell zur Hilfe genommen, mit welchem das Velopotenzial auf dem ganzen Kantonsgebiet abgeschätzt wurde. Um den Alltagsverkehr auch in den regionalen Zentren und kleineren Ortschaften stärken zu können, wurden bewusst tiefe Schwellenwerte gewählt (Textteil, Kapitel 3.1.2): Für die Aufnahme ins Ergänzungsnetz genügen potentiell durchschnittlich 25 Velofahrten / Tag. Schon ab potentiell durchschnittlich 75 Velofahrten / Tag gehört eine Verbindung gar zum Grundnetz von überwiegend kantonaler Bedeutung. Wo planerisch sinnvoll, wurden die Verbindungen ergänzt, beispielsweise um Netzlücken zu verhindern (Netzschiessungen). Insgesamt wird so eine nach objektiven Kriterien erstellte, einheitliche Netzkonzeption für den ganzen Kanton sichergestellt.</p> <p>Zusätzliche, das kantonale Netz ergänzende, Veloverbindungen können in einem regionalen/lokalen Velonetz berücksichtigt werden. Die Strecke Gätziloch - Geissgaden geht gemäss Regierungsbeschluss im Zusammenhang mit der Neuerschliessung von Valzeina im aktuelle Zustand mit Belag in das Eigentum der Gemeinde Grüsch über. Laut Aussagen der Gemeinde soll der aktuelle Ausbauzustand beibehalten werden.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Grüsch Eingabe ID266	<p>Die unhaltbare Situation durch die Chlus bis zur Ganda ist nun auch gemäss Sachplan erkannt.</p>	<p>Die Situation wird mit der Schwachstelle L043 erfasst.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Landquart Eingabe ID268	<p>ANTRAG: Die Übergänge in Igis und Zizers sind als Durchbringerstrecken auf kürzestem Weg zu optimieren. Dies betrifft vor allem die Überquerung der kantonalen Verbindungsstrasse in diesen Ortschaften.</p>	<p>Die kritischen Stellen sind in den Schwachstellen festgehalten. In Igis ist die Einmündung von der Kirchgasse in die Kantonsstrasse mit Schwachstelle P065 erkannt. Die schwierige Situation für Velofahrer auf den Ortsdurchfahrten Igis und Zizers wird mit den Schwachstellen L052 und L053 abgedeckt. Ab Zizers Richtung Chur sind die beiden</p>



Kapitel // caiptoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID270	ANTRAG: Die Situation beim nicht asphaltierten Zwischenstück zwischen Trimmis Deponie Grünabfälle bis kurz vor der neuen Wildüberführung muss ebenfalls überdacht werden.	relevanten Knoten an der Kantonsstrasse mit P002 und P052 erfasst.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Trimmis Eingabe ID269	Die viel befahrene Verbindung durch das Industriegebiet ab Restaurant Fünf Dörfer in Untervaz und Trimmis ist ohne Vorkehrungen und Massnahmen unhaltbar!	Der Schwachstellenbeschrieb L048 wird unter Hinweis zur Lösung wie folgt angepasst: Asphaltierung kritisch wegen Auenschutz. Belagsverbesserung soll trotzdem angestrebt werden, allenfalls mit doppelter Oberflächenbehandlung auf Asphalttragschicht. Gegebenenfalls Verlegung des Weges aus Auenschutzone prüfen.

## Privatperson 2

10

Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID776	Die VN-Unterlagen machen in formeller und materieller Hinsicht einen sehr guten Eindruck und insbesondere als „Planungs-Laie“ staunt man über die bestehenden Planungsvorgaben und Planungszusammenhänge. Bei vielen Ausführungen wird aber mehr Raumplanungs- Knowhow vorausgesetzt, als ein durchschnittlicher Leser bzw. Vernehmlasser und wahrscheinlich auch ein durchschnittlicher Velofahrer und auch Gemeinderat besitzt. Obwohl verschiedentlich die Zusammenhänge auch grafisch aufgezeigt werden, so zweifle ich daran, ob diese wirklich zu einer Klärung oder nicht eher zu einer weiteren Verwirrung führen.	Kenntnisnahme
Allgemeine Bemerkungen Eingabe ID786	Abschliessend halte ich aber ausdrücklich fest, dass ich die konkrete Vorlage als solches voll unterstütze und als erster Schritt zur Förderung des Langsamverkehrs klar begrüsse. Diese Vorlage zeigt aber deutlich, dass verschiedene Grundsatzfragen, welche im Strassenrecht trotz der kürzlichen Teilverision zu wenig fundiert (z.B. der Bereich der maximalen Beitragssätze) oder gar nicht abgeklärt worden sind, gelöst werden müssen.  ANTRAG: Ich erachte daher eine baldige Teilverision des Strassengesetzes für den Bereich Langsamverkehr als dringend notwendig, damit der Langsamverkehr organisatorisch und rechtlich die ihm gebührende Stellung bekommt. Es genügt eindeutig nicht, wortreich die wachsende Bedeutung eines Bereichs zu betonen und dann alles unverändert zu belassen. Ein solches Vorgehen ist widersprüchlich, irreführend und damit falsch.	Kenntnisnahme
Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID785	In Ergänzung zu den vorerwähnten Hinweisen erlaube ich mir am Schluss noch zwei kreative bis provokative Bemerkungen anzubringen, welche gemäss meiner Beurteilung schon bald im Rahmen der nächsten Teilverision des Strassengesetzes im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr angegangen werden müssten:	Eine organisatorische Angliederung der Langsamverkehrs an das ANU würde der Vorgabe von Art. 3 Abs. 4 StrG widersprechen. Das Gesetz müsste folglich entsprechend revidiert werden. Es sei aber festzuhalten, dass der Langsamverkehr bei praktisch allen Kantonen beim Tiefbauamt oder allenfalls bei der Planung angesiedelt



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

1.)

Es ist eine Auslegordnung zu machen (inkl. Vergleich mit der Lösung anderer Kantone), ob die Zuweisung des Langsamverkehrs als Abteilung im Tiefbauamt wirklich eine gute Lösung ist. Meine Erfahrung hat gezeigt, dass die Strassenbauer den Langsamverkehr vor allem als kostentreibenden Faktor betrachten. Darum sehen die Strassenbauer vor allem die Kosten eines Radweges im Vergleich zu einem Radstreifen, während die Sichtweise des Langsamverkehrs bzw. der Velofahrer zu wenig Gewicht erhält, da es die kleine Abteilung Langsamverkehr innerhalb des TBA sehr schwer hat, ihrer Sichtweise das nötige Gewicht zu geben. Wir empfehlen insbesondere zu prüfen, ob der Bereich des Langsamverkehrs nicht auch als Abteilung beim Amt für Umwelt und Natur (ANU) oder beim Amt für Energie und Verkehr (AEV) angegliedert werden könnte. Ich persönlich würde die Zuweisung an das ANU vorziehen, damit der Langsamverkehr innerhalb der Regierung durch den Vorsteher des Erziehungs-, Kultur- und Umweltschutz-Departementes auch eine Stimme bekommt. Denn bei der heutigen Lösung werden die Aspekte des Langsamverkehrs schon innerhalb des TBA „zurechtgebogen“. Bei der ANU-Lösung wäre es auch dem Vorsteher des Departements des Innern und der Volkswirtschaft (DIV) möglich, die Aspekte der Tourismus- bzw. Wirtschaftsförderung als kantonales Interesse einfließen zu lassen.

2.)

Da es absehbar ist, dass sich bei einer solchen Umgliederung auch aus finanz- bzw. verteilungspolitischen Gründen von den „Strassenbauern“ die Frage aufgeworfen würde, ob es noch zulässig wäre, den Langsamverkehr weiterhin durch die Spezialfinanzierung Strasse zu finanzieren, nehme ich auch zu dieser Frage noch kurz Stellung. Die Frage, ob der Langsamverkehr aus den Mitteln der Spezialfinanzierung Strasse finanziert werden darf, stellt sich auch, wenn dieser Bereich Teil des TBA ist. Dadurch dass die Abteilung Langsamverkehr – ganz im Gegensatz zur TBA-Abteilung Wasserbau – innerhalb der SF Strasse geführt wird, zeigt eindeutig, dass das offensichtlich zulässig ist. Und es wäre mehr als nur befremdlich, wenn diese Frage von den Strassenbauern erst dann aufgeworfen wird, wenn der Langsamverkehr organisatorisch aus dem TBA ausgegliedert würde. Es wäre auch finanztechnisch einfach möglich, durch eine interne Verrechnung zulasten der SF Strassen den Aufwand des Langsamverkehrs weiterhin ohne Belastung des allgemeinen Staatshaushaltes zu finanzieren. Im Rahmen der gemäss meiner Beurteilung notwendigen Teilrevision des Strassengesetzes wäre dann nur noch zu prüfen, ob der Bereich des Langsamverkehrs in Analogie zum übrigen Strassenbereich aus Gründen der Transparenz und zur Sicherstellung einer umfassenden Finanzierung (vgl. insbesondere Art. 22 FHG und 25 FHV) nicht auch als eigene/separate Spezialfinanzierung geführt werden müsste.

Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID784

Personelle und finanzielle Auswirkungen der Vorlage

- Es fehlen Ausführungen zu den personellen Auswirkungen der Vorlage auf die Gemeinden und die TBA-Abteilung Langsamverkehr.
- Es gibt auch keine Ausführungen, ob die deutliche Erhöhung der Beitragssätze für gewisse Arten von Radanlagen zu einer Erhöhung des Beitragsvolumens des TBA bzw. der Abteilung Langsamverkehrs führen wird. Diese Erhöhung der Beitragssätze und die

Ein Sachplan ist eine Grundlage für die Raumplanung (Art. 7 Abs. 1 KRG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 KRVO). Somit hat er keine unmittelbaren personellen Auswirkungen. Gleichermaßen gilt für die finanziellen Auswirkungen, da die Beitragsregelung ihre Grundlage in der Strassengesetzgebung hat (58 Abs. 1 lit. a StrG und Abs. 3 StrG, Art. 31 Abs. 1bis StrV). Der Sachplan hält einzig fest, dass die Kantonsbeiträge



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

wortreich geschilderte Zunahme der Bedeutung des Langsamverkehrs führen zur naheliegenden Vermutung, dass der finanzielle Aufwand beim Kanton und/oder bei den Gemeinden stark zunehmen wird. Beim Kanton stellt sich diese Frage unabhängig davon, ob die Finanzierung beim Kanton durch die Spezialfinanzierung Strasse (SF Strasse) erfolgt und nicht vom allgemeinen Staatshaushalt getragen werden muss. Zu vermeiden wäre auch aufgrund der finanzpolitischen Leitsätze des Grossen Rates, dass es durch diese Vorlage zu einer Verlagerung des Aufwandes von den (zuständigen) Gemeinden zum (finanzierenden) Kanton kommt und vor allem in einem Bereich, der als Aufgabe der Gemeinden definiert ist.

**ANTRAG:** Zu diesem Bereich fehlen irgendwelche Ausführungen. Diese sind gemäss meiner Beurteilung aber notwendig, damit über diesen Punkt bei allen Interessierten und Betroffenen Klarheit besteht.

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID777

Keine Aussagen zur Verfassungskonformität der VN-Vorlage

Wie häufig in den VN-Unterlagen und später auch in den entsprechenden Vorlagen fehlen konkrete Aussagen zur Verfassungskonformität der Vorlage. Dazu gehört gemäss meiner Auffassung auch die Aussage, dass die Verfassungskonformität offensichtlich gegeben ist. Im konkreten Fall wäre gemäss meiner Beurteilung eine Aussage betreffend der verfassungsrechtlichen Zulässigkeit der Beitragsregelung angebracht.

maximal 80% (Grundnetz Alltagsverkehr) bzw. 60% betragen (Grundnetz Freizeitverkehr). Zudem werden die Kriterien zur konkreten Festlegung der Beitragshöhe transparent dargelegt. Das DFG hat denn auch dem Vorhaben ausdrücklich zugestimmt.

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID783

Regulierungsfolgeabschätzung

Es stellt sich die Frage, ob dieser Teil nicht auch bei einer solchen Vorlage behandelt werden sollte. Auf jeden Fall werden die Gemeinden mit einer grossen Zahl an Detailvorgaben in ihrer Handlungs- und Entscheidungsfreiheit stark eingeschränkt.

Sowohl der Sachplan als solches als auch die Beitragsregelung haben ihre Grundlage in einem kantonalen Gesetz (Art. 7 Abs. 1 KRG, Art. 6 Abs. 2 StrG, Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG und Art. 58 Abs. 3 StrG) und den zugehörigen Verordnungen (Art. 3 Abs. 1 KRVO, Art. 5 Abs. 1 StrV, Art. 31 StrV). Die Verfassungskonformität des Sachplans erfordert daher keine explizite Erwähnung.

Die angesprochenen Detailvorgaben sind im Anhang A Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr festgehalten. Sie sind im Wesentlichen lediglich eine Aufzählung der wichtigsten Regelungen, welche in den einschlägigen technischen Normen festgehalten sind. Damit will der Kanton sicherstellen, dass er mit seinen Beiträgen ein qualitativ hochstehendes und nachhaltiges Velonetz fördert. Kommunale und rein fraktionale Verbindungen und Routen können die Gemeinden im Rahmen ihrer Gemeindeautonomie frei festlegen. Gleches gilt für überfraktionale Verbindungen und Routen, sofern keine Kantonsbeiträge beansprucht werden.

Die Strategie wurde in der Tat von der Regierung festgelegt:

Im Vernehmlassungsverfahren zur Teilrevision des Strassengesetzes wurde verschiedentlich eine verstärkte Förderung des Langsamverkehrs gefordert. Die Regierung verwies in der Folge in ihrer Botschaft an den Grossen Rat auf die anstehende Revision des kantonalen Richtplans. Sie erklärte sich aber bereit, ein Netz von überwiegendem kantonalem Interesse für jene Radwegeanlagen zu definieren, welche aus kantonaler Sicht primär für den Alltagsverkehr von Bedeutung sind. Ergänzend wurde im Grossen Rat ausgeführt, dass hierfür eine Sachplanung vorgesehen ist. Sachpläne dienen als Grundlage für den kantonalen Richtplan. Im Nachgang zur Teilrevision des Strassengesetzes wurde die von der Regierung erlassene Strassenverordnung entsprechend

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID781

Unlogische Kompetenzverteilung im Bereich Langsamverkehr

Gemäss Art. 5 Abs. 1 StrV werden die Wander- und Radwegnetze gestützt auf ein Netzkonzept des Departementes in Sachplänen festgehalten. Es ist ein Widerspruch zu den grundlegenden Führungsgrundsätzen, dass das Departement als untere Instanz das Netzkonzept und somit die strategischen Vorgaben festlegt, während dann die Regierung die darauf erstellten Sachpläne genehmigen darf bzw. muss. Die Bestimmung steht auch inhaltlich/materiell im Widerspruch zu Art. 6 Abs. 2 StrG.

**ANTRAG:** Es ist zu fordern, dass die Regierung insbesondere die strategischen Vorgaben festlegt und die Umsetzung dann an die unteren Instanzen delegiert wird. Während in der Gesetzgebung diese Konzeption in der Kantonsverfassung (vgl. Art. 30/31 KV, welche für wichtige Bestimmungen ein Gesetz durch den Grossen Rat verlangen, während die



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Kap. 5 Zuständigkeiten  
für das Velonetz  
Eingabe ID778

Regierung gemäss Art. 45 KV nur für die weniger wichtigen Bestimmungen zuständig ist.) umgesetzt ist, wird in anderen Bereichen so oft gegen diesen Grundsatz verstossen, dass das häufig gar nicht mehr auffällt. Dies vor allem auch darum, weil das fachliche Knowhow bei den Dienststellen und selten beim Departement und nie bei der Regierung liegt.

Dennoch ist auch für den Langsamverkehr zu fordern, dass die Regierung und nicht die Verwaltung die Strategie festlegt und anschliessend diese Strategie vom Departement und der Dienststelle umgesetzt wird.

Grundsatzfragen betreffend der Gemeindeautonomie bzw. zur Frage, ob die juristische Zuständigkeit der Gemeinde durch die faktische „All-Zuständigkeit“ des Kantons (Regierung und Tiefbauamt bzw. Abteilung Langsamverkehr) ad absurdum geführt wird?

Im Vorwort des Vorstehers des BVFD und in der Einleitung wird auf die immer grösser werdende Bedeutung des Langsamverkehrs bzw. des Velos als Verkehrsmittel hingewiesen. Gleichzeitig wird bzw. wurde im Rahmen der Teilrevision des Strassengesetzes, welche am 1. Januar 2016 in Kraft getreten ist, die Zuständigkeit aus dem Jahr 1985 unverändert übernommen. Die Frage, ob es heute bei der grossen und steigenden Bedeutung des Velos als Verkehrsmittel noch zeitgemäß ist, dass die Gemeinden unverändert für die Projektierung, den Bau und den Unterhalt von Radwegeanlagen zuständig sind, stellt sich in der ganzen Vorlage. Der alleinige Verweis auf die kürzlich erfolgte Teilrevision des Strassengesetzes beantwortet diese Frage aber nicht. Warum ist dieser alte Ansatz, welcher zu einer so komplizierten Lösung und insbesondere dazu führt, dass die Gemeinden zwar auf dem Papier zuständig sind, aber faktisch gar keine Kompetenzen haben, die richtige Lösung ist, wird mit keinem Wort begründet.

**ANTRAG:** Auf jeden Fall ist vom Departement für Finanzen und Gemeinden (DFG) im Rahmen des Mitberichtes gemäss Art. 38 Finanzaushaltsverordnung (FHV/BR 710.110) eine ausdrückliche Aussage zu verlangen, welche dann auch in der definitiven Vorlage zu erwähnen wäre. Erfahrungsgemäss wird früher oder später in der Öffentlichkeit und/oder auch im Grossen Rat dieser Fragenkomplex zur Diskussion gestellt! Konkrete Beispiele aus der Region Chur („Haldensteiner-Asphaltierungs-Drama“ und die Linienführung des Velowegs Trimmis – Chur) zeigen, dass die Gemeinden bzw. die Gemeindeversammlungen zwar entscheiden (können), doch dass der Kanton dann festlegt bzw. festlegen muss, was gilt.

angepasst und unter anderem mit Art. 5 Abs. 1 StrV ergänzt. Diese Bestimmung fordert einen Sachplan für das Radwegnetz.

Das Radwegnetz ist also Teil des Sachplans, welcher als dann der Regierung zur Genehmigung vorgelegt wird. Gemäss regierungsrätlicher Verordnung basiert dieses Netz auf einem vom Departement ausgearbeiteten Konzept (vgl. Art. 5 Abs. 1 StrV). Konkret wurde die Erarbeitung durch eine Gruppe begleitet, in welcher neben den direkt involvierten Dienststellen auch die Interessenverbände vertreten waren (siehe dazu RB vom 7. Dezember 2015 zur Teilrevision der Strassenverordnung sowie Impressum des Sachplans Velo). Deren Fachwissen wurde im Sachplan Velo berücksichtigt.

Das kantonale Strassengesetz überbindet den Bau und Unterhalt der Anlagen des Langsamverkehrs den Gemeinden (Art. 6 Abs. 3 StrG). Die geforderte Übernahme des Grundnetzes und / oder des Ergänzungsnetzes durch den Kanton bedingt eine Änderung des StrG durch den Grossen Rat. Der Sachplan Velo kann nicht von der gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen.

Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung vornehmen (Art. 5b Abs. 2 StrV). Zudem kann er die Bauherrschaft von Anlagen entlang von Kantonsstrassen, welche deren Entlastung dienen, ausüben (Art. 6 Abs. 4 StrG). Die Planung und der Bau von Radstreifen auf Kantonsstrassen ist ohnehin Aufgabe des Kantons (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG). Die Aussage, wonach die Gemeinden faktisch keine Kompetenzen hätten, trifft nicht zu:

Im Sachplan Velo wird das "kantonale" Alltagsnetz und das "kantonale" Freizeitnetz abgebildet. Es handelt sich um sämtliche Verbindungen/Routen von kantonaler oder überwiegend kantonaler Bedeutung. Nur diese sind gemäss Art. 58 StrG und Art. 31bis StrV beitragswürdig. Mit dem Sachplan - welcher laufend und relativ einfach nachgeführt wird - ist sichergestellt, dass die Regierung über ein aktuelles, transparentes und kantonsweites Instrument zur Beitragssprechung verfügt.

Die Linienführungen der rein kommunalen Velonetze werden daher vom Sachplan nicht erfasst. Die Gemeinden können solch kommunale und rein fraktionale Verbindungen/Routen frei festlegen und das kantonale Netz in den regionalen Richtplänen entsprechend verdichten. Gleichermaßen gilt für überfraktionale Verbindungen und Routen: auch diese können die Gemeinden an sich frei festlegen - bei einem Abweichen vom Sachplan haben sie aber keinen Anspruch auf Kantonsbeiträge (siehe dazu



Kapitel // caiptoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Kap. 6 Finanzierung des Velonetz-Ausbaues

Eingabe ID780

Festlegung der Kantonsbeiträge für die Anlagen des Langsamverkehrs gemäss Art. 31 Strassenverordnung

Die Vorlage setzt zwar im Grundsatz die Beitragsgrundsätze gemäss Art. 40 – 48 Finanzaushaltsgesetz (FHG/BR 710.100) um und erfüllt insbesondere auch Art. 42 Abs. 1 FHG, welcher eine flexible Gestaltung der Beiträge innerhalb von bestimmten Bandbreiten verlangt. In wesentlichen Bereichen der Beitragsregelung bestehen aber Inkonsistenzen und sogar verfassungsrechtlich fragwürdige Kompetenzordnungen.

Die gesetzliche Bestimmung von Art. 58 Strassengesetz (StrG/BR 807.100), welche die Grundlage von Art. 31 StrV bildet, ist so weit und so allgemein gefasst, dass man von einer „carte blanche“ für die Regierung sprechen muss. Für die Differenzierung der Beitragssätze von 5 % bis 50 % wird der Umfang der Kantonsinteressen (Absatz 2) als einziger Massstab festgelegt und dass bei dieser weiten Ausgangslage der Regierung auch noch die Kompetenz erteilt wird, bei überwiegenden Kantonsinteresse über die Beitragssätze von 5 % bis 50 % noch hinauszugehen, macht die Bestimmung von Art. 58 StrG zu einer Norm ohne materiellen Inhalt. In diesem Zusammenhang ist es auch bemerkenswert, dass in der VN- Unterlage bzw. im Sachplan Velo an verschiedenen Stellen festgehalten wird, dass Art. 58 Abs. 3 StrG Beiträge von 60 – 80 % für das Grundnetz (Ziffer 6.1.1/Seite 23 und Ziffer 6.1.2/Seite 24) festlegt. In Art. 58 Abs. 3 StrG steht aber nur: „Überwiegt das Interesse des Kantons an der Realisierung einer Anlage kann die Regierung die Beiträge gemäss Absatz 1 angemessen erhöhen.“ Es ergibt sich somit, dass im Gesetz bzw. in Art. 58 Abs. 3 StrG nur eine Kompetenznorm für die Regierung enthalten ist und entgegen den Ausführungen in der VN-Vorlage keine konkreten Beitragssätze festlegt sind. Störend ist dies vor allem auch darum, weil in der VN-Unterlage der Eindruck erweckt wird, dass das Gesetz die betreffenden Beitragssätze vorgibt, während es sich effektiv nur um die von der Regierung abgesegneten Konkretisierungen durch das Departement oder sogar durch das TBA handelt.

Es stellt sich sogar die Frage, ob diese sehr vage Bestimmung von Art. 58 StrG und das konkrete Vorgehen der Regierung in der VN-Unterlage den Vorgaben der Kantonsverfassung (KV/BR 110.100) entspricht. Artikel 31 KV verlangt in Absatz 2 Ziffer 3, dass der „Zweck, Inhalt und Umfang von bedeutenden staatlichen Leistungen“ im Gesetz geregelt werden. Denn nur wenn die wichtigen Regelungen im Gesetz festgeschrieben sind, besteht die verfassungsrechtliche Basis dafür, dass die Regierung die weniger wichtigen Bestimmungen im Rahmen von Verordnungen gemäss Art. 45 KV erlassen kann. Während in Art. 58 StrG nur das Kantonsinteresse als Kriterium für die Beitragsbemessung erwähnt wird, wird in Art. 31 Strassenverordnung (StrV/BR 807.110) eine Differenzierung nach Alltagsverkehr (30 – 50 %) sowie Freizeit- und Tourismusverkehr (10 – 30 %) vorgenommen, obwohl im Strassengesetz (auch in Art. 6 und 51) diese Differenzierung nicht enthalten ist. Aus der Sicht der Strassenbauer ist diese Differenzierung als Konkretisierung des Kantonsinteresses nachvollziehbar. Aus der Sicht der Tourismus- bzw. Wirtschaftsförderung (vgl. Art. 84 KV) wäre auch eine andere

## Kapitel 2.5).

Art. 58 Abs. 3 StrG räumt der Regierung die Kompetenz ein, bei überwiegend kantonalem Interesse Kantonsbeiträge von über 50% zu sprechen. Mit Genehmigung des Sachplans Velo (Art. 5 Abs. 2 StrV) fixiert die Regierung die Höchstgrenzen dieser Kantonsbeiträge (80% Grundnetz Alltagsverkehr / 60% Grundnetz Freizeitverkehr) und legt das (bereits heute angewandte) Berechnungsschema transparent dar. Auch die Höchstgrenzen entsprechen der gelebten Praxis der Regierungsbeschlüsse sind somit nichts Neues.

Der Velonetzplan als Teil des Sachplans wird ebenfalls von der Regierung genehmigt (Art. 6 Abs. 2 StrG / Art. 5 Abs. 1 StrV). Im Velonetzplan werden u.a. die Verbindungen und Routen von "überwiegend kantonalem Interesse" (Grundnetz des Veloalltags- und des Freizeitverkehrs) wegscharf und damit transparent festgelegt. Mit der Genehmigung des Velonetzplans fasst die Regierung also - entsprechend Art. 58 Abs. 3 StrG - bereits darüber Beschluss, welche Verbindungen/Routen einen höheren Beitragssatz als 50% erhalten können. Damit muss nicht mehr jedes einzelne Projekt mit Beiträgen über 50% der Regierung vorgelegt werden.

Eine Vorlage an die Regierung ist vielmehr nur dann erforderlich, wenn es die Beitragsgewährungskompetenzen erfordern. Gleicher gilt natürlich, wenn es sich um ein grösseren Eingriff in das Wegnetz handelt (Art. 5a Abs. 3 StrV). Dies ist beispielsweise bei wesentlichen Nutzungsänderungen der Fall.

Der Sachplan, Textteil Kapitel 7.4, wird gemäss diesen Ausführungen ergänzt. Zudem wird die Regierung mit Genehmigung des Sachplans (Regierungsbeschluss) eine Delegation vornehmen: Die der Regierung in Art. 58 Abs. 3 StrG eingeräumte Kompetenz wird - sofern es die Beitragsgewährungskompetenzen erlauben - für die dem Velonetzplan entsprechenden Linienführungen an das Departement bzw. an das Tiefbauamt als Fachstelle für Langsamverkehr delegiert.

Die Festlegungen des Sachplans bezüglich der Höchstbeträge des Grundnetzes sind zu gegebener Zeit in die Strassenverordnung zu überführen. Das Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement wird von der Regierung beauftragt, bei der nächsten Revision der Strassenverordnung der Regierung eine entsprechende Anpassung zu unterbreiten.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Differenzierung des Kantonsinteressens durchaus möglich und rechtlich vertretbar!

Die weitgehenden Möglichkeit gemäss Art. 58 Abs. 3 StrG steht gemäss dem klaren Wortlaut nur der Regierung zu. Nachdem die Regierung in der von ihr erlassenen Strassenverordnung diesen Handlungs- und Entscheidungsspielraum für den Langsamverkehr in Art. 31 StrV nicht generell-abstrakt nicht konkretisiert hat, hat nur die Regierung im Einzelfall die Möglichkeit, aufgrund von Art. 58 Abs. 3 StrG einen höheren Beitragssatz als 50 Prozent gemäss Absatz 1 zu sprechen. Die Ausführungen in der VN-Unterlage haben rechtlich keine Bedeutung und sind als Rechtsgrundlage für Beitragssätze, welche über den gesetzlichen Maximalsatz von 50 % hinausgehen, schlichtweg irrelevant. Gemäss dem Bündner Verfassungsrecht (vgl. auch Art. 50 und 51a KV e contrario) haben nur das Volk, der Grosse Rat und die Regierung die Kompetenz, generell-abstrakte (Rechts-) Normen zu erlassen, wobei diese selbstverständlich im ordentlichen Rechtssetzungsverfahren (vgl. Art. 30 und 31 KV) zu erlassen und im Bündner Rechtsbuch zu publizieren sind.

ANTRAG: Aufgrund dieser Ausgangslage empfehlen wir dem BVFD, im Rahmen der Genehmigung des Sachplans Velo mit einem Regierungsbeschluss (RB) Art. 31 StrV so anzupassen, dass das BVFD und das TBA gemäss Art. 44 Abs. 1 FHV auch Beiträge mit einem Beitragssatz von über 50 % zusichern können, weil die Regierung durch Rechtserlass die Ausgabenkompetenz teilweise delegiert hat. So könnte verhindert werden, dass die Regierung auch für („normale“) Beiträge unter 600'000 bzw. sogar 300'000 Franken bemüht werden müsste, nur weil Art. 31 StrV einen maximalen Beitragssatz von 50 % festschreibt und eine Erhöhung gemäss Art. 58 Abs. 3 StrG durch die Regierung erfolgen muss.

Zusätzlich stellt sich die Folgefrage, ob die verdoppelten Betragslimiten gemäss Art. 44 Abs. 4 Satz 2 FHV für den Bau und Unterhalt der Strassen auch für den Langsamverkehr anwendbar sind. Von der Systematik und dem Wortlaut her wäre diese Lösung zwar naheliegend, doch aufgrund der vom Gesetzgeber gewollten restriktiven Anwendung von Art. 58 Abs. 3 StrG und den generell deutlich tieferen Investitionskosten im Langsamverkehr als im Straßenbau liesse sich auch das Gegenteil vertreten. Im vorerwähnten RB sollte auch diese Frage geprüft und entschieden werden.

Abschliessend mache ich einen Vorschlag, wie eine verfassungskonforme und dennoch flexible Beitragsbestimmung im Strassengesetz hätte erfolgen können.:  
„Die Beitragssätze für den Langsamverkehr bemessen sich aufgrund eines Punktesystems, das insbesondere (Hinweis des Verfassers: damit könn(t)en im konkreten Fall auch andere Kriterien einfließen) folgende Kriterien berücksichtigt:  
- Alltags- oder Freizeit- und Tourismusverkehr  
- Grund- oder Ergänzungsnetz  
- Klassierung der Route (mit nationaler, regionaler oder lokaler Bedeutung) und verkehrstechnische Aspekte.“



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

Kap. 7 Gesetzliche und fachliche Grundlagen

Eingabe ID782

Da eine baldige Anpassung des Strassengesetzes ja kaum opportun ist, könnte für eine Übergangszeit eine vergleichbare Formulierung in Art. 31 StrV aufgenommen werden, denn nur durch eine Konkretisierungen ist es (verfassungs-) rechtlich akzeptabel, dass die die Regierung ihre „carte blanche-Kompetenz“ gemäss Art. 58 Abs. 3 StrG teilweise an das BVFD bzw. das TBA delegiert. In der Strassenverordnung müsste aus verfassungsrechtlichen Gründen aber zusätzlich ein maximaler Beitragssatz für den Alltagsverkehr (z.B. bei 80 %) und für den Freizeit- und Tourismusverkehr (z.B. bei 60 %) fixiert werden. Erst wenn in einem ganz ausserordentlichen Fall eine Erhöhung dieser maximalen Beitragssätze nötig und angemessen wäre, müsste die Regierung aufgrund von Art. 58 Abs. 3 StrG im Einzelfall den Beitrag zusichern.

In der VN-Vorlage bzw. im Sachplan Velo werden in Ziffer 7 die gesetzlichen und fachlichen Grundlagen (Seite 27) aufgeführt. Leider fehlen dort die Fundstellen von Gesetzen (BR-Nummer) und der übrigen Grundlagen. Eine Angabe der Fundstellen im Internet wäre ein Service für die Gemeinden, die Planer und Unternehmer, welche mit diesen Grundlagen arbeiten müssen.

Die BR-Nummern werden im Textteil ergänzt. Auf eine Angabe der Fundstellen im Internet wird verzichtet, da die Links häufig ändern. Mit einer kurzen Suche im Internet sind alle Grundlagen auffindbar.

### Privatperson 3

30

Grundsätzliches Einverständnis  
Eingabe ID291

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID293

Bestandteile des Sachplans sind die normal befahrbaren Veloverbindungen des Alltagsverkehrs und des Freizeitverkehrs, nicht aber die permanent eingerichteten «Flow Trails» und «Downhill-Strecken» (Lenzerheide, St. Moritz Corviglia etc.) für Mountainbiker. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob diese Einrichtungen nicht auch Teil des Sachplans sein sollen.

Bei "Flowtrails" und "Downhill-Strecken" handelt es sich um Mountainbike-Anlagen, welche nicht als Routen gemäss SN 640 829a signalisiert sind, sondern als Pisten gemäss bfu-Fachdokumentation 2.040 einzustufen sind. Entsprechend der langjährigen Praxis des Kantons werden diese als Sportanlagen betrachtet, welche in engem Zusammenhang mit dem Sportangebot der Bergbahnen stehen und deshalb auch nicht beitragsfähig sind (keine Anlagen im Sinne von Art. 58 Abs. 1 StrG). Die Trails und Strecken können Teil des kommunalen Velonetzes sein, welches nicht Bestandteil des Sachplans Velo ist (siehe Textteil, Kapitel 3).

Kap. 1 Einleitung  
Eingabe ID294

**1.4 Begriffe:**  
Die Unterscheidung in die zwei Verkehrsarten «Alltagsverkehr» und «Freizeitverkehr» ist etwas verwirrend, da sich der Alltagsverkehr ja im Wesentlichen aus den Verkehrsarten Arbeitsverkehr, Ausbildungsverkehr, Einkaufsverkehr, Berufsverkehr und eben auch FREIZEITVERKEHR zusammensetzt. Auch wenn die Begriffe Alltagsverkehr und Freizeitverkehr im Text zum Sachplan unter 1.4 richtig definiert sind, würde meiner Meinung nach eine präzisere Formulierung für den alleinigen Freizeitverkehr Sinn machen. Aber wie, ist auch mir nicht klar.

Alltagsverbindungen ermöglichen "den Weg zum Ziel". Freizeitverbindungen hingegen sind Strecken mit "dem Weg als Ziel" / dem Weg als Erlebnis.

Kap. 3 Kantonales Velonetz  
Eingabe ID296

Zum Pkt. 3.1.1: momentan wird das Verkehrsmodell Graubünden 2015 bereinigt. Daher sollte sich das Potentialmodell auf dieses aktualisierte Verkehrsmodell stützen und nicht

Fahrten zu Freizeiteinrichtungen werden gelegentlich als "Freizeitfahrten" wahrgenommen. Gemäss Definition fallen sie jedoch unter den Alltagsverkehr, da sie zur Erreichung eines Ziels vorgenommen werden und der Weg dahin nicht im Vordergrund steht.

Beim Zeitpunkt der Erarbeitung des Sachplans waren die Ergebnisse des Mikrozensus 2015 noch nicht publiziert. Eine Neuberechnung des



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
	<p>auf die Version 2010. Gleichermaßen gilt für die Verwendung der Daten des Mikrozensus, auch hier sollte der Mikrozensus 2015 und nicht der Mikrozensus 2010 Grundlage sein.</p> <p>ANTRAG: Kein Antrag. Die Neuberechnungen würden wohl (zu) aufwendig ausfallen, aber erwähnen könnte man es.</p>	<p>Potentialmodells stellt einen hohen Aufwand dar. Aufgrund der geringen Änderungen beim Modal-Split ist mit sehr geringen Auswirkungen auf das Potentialmodell zu rechnen.</p> <p>Aus diesem Grund wird das Potentialmodell nicht aktualisiert. Im Textteil, Kapitel 3.1.1, wird ein entsprechender Hinweis eingefügt.</p>
A Kap. 1, 2, 3 Eingabe ID298	<p>Unter dem Pkt. 1.1 Grundsätze sollte aufgeführt werden, dass im Grund- und Ergänzungsnetz des Alltagsverkehrs, wo er bestehende Straßen benutzt, in jedem Fall Tempo 30 anzustreben/einzuführen ist.</p> <p>ANTRAG: Im Text zu den Grundsätzen entsprechend aufführen.</p>	<p>Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten dürfen nur in bestimmten, gesetzlich geregelten Ausnahmefällen herabgesetzt werden (Art. 108 Abs. 2 SSV). Allein die Tatsache, dass es sich um eine Strecke mit gemischem Verkehr handelt, reicht für eine Temporeduktion nicht aus. Ist eine der Voraussetzungen gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV erfüllt, was in kritischen Einzelfällen möglich wäre, könnte eine Temporeduktion zum Schutze der Velofahrenden abschnittsweise geprüft werden. Ein solches Vorhaben setzt allerdings einen Antrag der betroffenen Gemeinde und ein bejahendes Gutachten voraus. Das Gesuch ist bei der Kantonspolizei einzureichen. Das Tiefbauamt und je nach Situation die Kommission für differenzierte Höchstgeschwindigkeiten sind einzubeziehen, bevor das DJSG einen Entscheid fällt.</p> <p>Eine Ergänzung der Projektierungsrichtlinie mit einem Grundsatz zur Temporeduktion bei gemischem Verkehr ist daher nicht möglich.</p>
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss- /Radwege Eingabe ID299	<p>Beim Pkt. 3.6 «Signalisation und Markierung» von Radwegen und kombinierten Fuss- und Radwegen stellt sich das Problem der heute oft anzutreffenden Zusatztafel «Mofaverbot». Die Problematik ist aus dem beigelegten Briefwechsel mit dem ASTRA vom Februar 2017 ersichtlich.</p> <p>Anm. ewp: analoge Eingabe zu Kapitel 2 des Textteils. Eingabe nur einmal aufgenommen.</p> <p>ANTRAG: Antrag 1) In der Richtlinie wird explizit ausgeführt, dass auf den Radwegen und kombinierten Fuss- und Radwegen sowohl der Wege für den Alltagsverkehr als auch der Wege für den Freizeitverkehr auf die Zusatztafel «Mofaverbot» verzichtet wird.</p> <p>Antrag 2) Auch in Kapitel 2 Sachplan Velo - Grundsätze wird explizit ausgeführt, dass auf den Radwegen und kombinierten Fuss- und Radwegen sowohl der Wege für den Alltagsverkehr als auch der Wege für den Freizeitverkehr auf die Zusatztafel «Mofaverbot» verzichtet wird.</p> <p>Anm. ewp: ursprünglich unter Artikel 35 (Kap. 3 Textteil) eingegeben, macht aber bei "Projektierungsrichtlinie" thematisch mehr Sinn.</p>	<p>Die Projektierungsrichtlinie macht z.Zt. keine Aussagen zu schnellen E-Bikes (mit gelben Nummern; "Motorfahrräder") auf Radwegen.</p> <p>Fahrverbote und -gebote für E-Bikes werden in der Signalisationsverordnung des Bundes (Art. 33 Abs. 1 SSV; Art. 19 Abs. 1 lit. c SSV) geregelt. Kapitel 3.6.1 wird insoweit ergänzt, als dass die Bedeutung der Verkehrssignale für E-Bikes erläutert wird. Radwege sollten in der Regel auch für die schnellen E-Bikes befahrbar sein. Die Signalisation von Radwegen mit "Mofa-Verboten" soll demnach nur in Einzelfällen vorgenommen werden. Kapitel 3.6.1 der Projektierungsrichtlinie wird auch diesbezüglich ergänzt.</p> <p>Antrag 1 umsetzen.</p> <p>Antrag 2 nicht umsetzen. Die Art und Ausführung der Signalisation wird in der Projektierungsrichtlinie geregelt.</p>
A Kap. 5 Radwege, kombinierte Fuss- /Radwege Eingabe ID297	<p>Zum Pkt. 3.2 Freizeitverkehr: in Bezug auf das Mountainbiken sind wir in Graubünden, im Vergleich mit diversen anderen Kantonen, in höchstem Masse fortschrittlich bzw. privilegiert, da es kaum einen Weg, auch keinen alpinen Wanderweg, mit einem Veloverbot gibt (vielen Dank Peter Stirnimann ...). Dieser Grundsatz sollte in den Sachplan, sowohl in Bezug auf das Sachplan-Netz als auch auf die übrigen Wege, die</p>	<p>Kapitel 3.1 der Projektierungsrichtlinie wird mit einem Hinweis ergänzt: Gemäss der bisherigen Praxis sind im Kanton Graubünden grundsätzlich alle Wege für Velofahrende offen, sofern nicht für bestimmte Wegabschnitte ein ausdrückliches Fahrverbot erlassen wurde.</p>



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

nicht Bestandteil des Sachplans sind, aufgenommen werden.

**ANTRAG:** Aufnahme des Grundsatzes, dass Veloverbote in Graubünden auf allen Arten von Wegen grundsätzlich tabu sind.

B Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID323

Weitere zu prüfende Bikerouten:

• Mir persönlich fehlen noch die folgenden rege benützten Bikerouten im Mountainbike-Netz (Grundnetz oder Ergänzungsnetz). Die Liste ist unvollständig:

- Seewis – Fadärastein – Malans
- Haldenstein – Calandahütte – Vazer Alp – Untervaz
- Chur West – Juf - Feldis
- Davos Jakobshorn – Sertig Dörfli (Davos Epic)
- Strelapass – Tritt – Medergen – Langwies
- Fideris Heuberg – Faninpass – Hochwang
- Parpaner Rothorn – Gallerie – Alpisee – Arosa
- Alvaneu – Dafora – Furcletta – Welschtobel – Arosa
- Glaspass – Tguma – Crest dil Cut – Il Bot ...
- alte Mutten Strasse – Obermutten – Zillis
- Andeer – Ferrera – Val Niemet – Splügenpass ...
- Silvaplana – Surlej – Fuorcla Surlej – Val Roseg
- Diavolezza Talstation – La Stretta – Livigno
- La Punt – Val Chamuera
- Buffalora – Jufplau – passo dal Gallo / Alp Mora ...

Und weitere in einschlägigen Bikeführern aufgeführte Routen

**ANTRAG:** Aufnahme in das Mountainbike-Netz prüfen.

B Gemeinde-Datenblatt

> Np Chur

Eingabe ID304

Als sichere und attraktive Alternative zur äusseren Masanserstrasse bedarf es für den auf Sicherheit bedachten Velofahrer unbedingt die Verlängerung des bestehenden Radwegs parallel zu den Bahngeleisen bis zur Haldensteinerstrasse bzw. zum Kreisel Masans.

**ANTRAG:** Diesen Radweg in das Grundnetz für den Alltagsverkehr aufnehmen.

B Gemeinde-Datenblatt

> Np Chur

Eingabe ID307

Der Weg vom Waldhausstall auf den Mittenberg ist ein beliebter Bikeweg und eine beliebte Trainingsstrecke, inklusive regelmässigen Abendrennen.

**ANTRAG:** Den Weg in das Mountainbike-Netz aufnehmen.

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Die genannten Verbindungen werden häufig wie andere Übergänge/Pfade von Mountainbikern genutzt, sie sind aber nicht signalisiert. Für eine Aufnahme als signalisierte lokale Routen gemäss SN 640 829a müssten die Gemeinden aktiv werden.

Eine Verlängerung des Radwegs ist aufgrund der baulichen Gegebenheiten zur Zeit nicht umsetzbar. Die Stadt kann die Umlegung zu gegebener Zeit beantragen.

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Chur  
Eingabe ID303

Im Unterland gibt's wohl tausende von Velowegen, die bei Bauernhöfen zwischen Wohnhaus und Stall hindurchführen. Warum dies beim Veloweg Trimmis – Chur im Raum Waisenhausgüter nicht möglich ist, hat vermutlich mit dem (politischen) Einfluss (?) des dortigen Bewirtschafters zu tun.

ANTRAG: Den Veloweg Trimmis – Chur im bestehenden Weg führen, statt mittels einer «Umfahrung» des Bauernhofs bestes Landwirtschaftsland zu beanspruchen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Chur  
Eingabe ID308

L139: die Rheinbrücke ist realisiert.

ANTRAG: Den Text entsprechend ergänzen.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Chur  
Eingabe ID310

Ab dem südlichen Ende der neuen Rheinbrücke zwischen Chur und Haldenstein gilt auf dem Rheindammweg westwärts bis zum Camping ein Veloverbot, danach jedoch, bei gleichem Wegtyp, bis Domat/Ems kein Veloverbot mehr. Kaum ein ortskundiger Biker nimmt den Umweg über die Austrasse in Kauf.

ANTRAG: Den Rheindammweg zwischen der neuen Brücke und Domat/Ems in das Freizeitverkehr-Ergänzungsetz aufnehmen und das Veloverbot aufheben. Das nachfolgende «Mofaverbot» ab dem Camping ebenfalls aufheben.

Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Die Genehmigung für den Bau des Radweges mit der getrennten Führung des Radweges ist Ende 2018 erfolgt. Die Fertigstellung ist auf Herbst 2019 vorgesehen.

Die Schwachstelle wird aus dem Sachplan entfernt und die Linienführung in Haldenstein über die Oldiswald und Usser Cunclis angepasst.

Strecken des Velozeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).



Kapitel // caitpoli	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID306	Im Weiteren fehlt die direkte Verbindung zwischen Felsberg und der Stadt Chur über die Rheinbrücke und den Rossboden mit Anbindung an die nationale Route eingangs des Parkplatzes Obere Au.  ANTRAG: Das Grundnetz des Alltagsverkehrs entsprechend anpassen.	Der Dammweg zwischen der neuen Rheinbrücke und dem Campingplatz ist nicht geeignet für den Veloverkehr. Ein Ausbau ist aufgrund des Gewässerschutzes nicht möglich. Die Linienführung über die Austrasse wird beibehalten.  Die skizzierte Linienführung führt über Militärgebiet, insbesondere über den Schiessplatz. Dieser ist bei Schiessübungen gesperrt, weshalb die Verbindung keine Alternative zur ausgeschiedenen Verbindung darstellt.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID305	Es fehlt die geplante neue Fuss- und Velobrücke beim Obertor über die Plessur anstelle der Verbindung durch das Welschdörfli.  ANTRAG: Das Grundnetz entsprechend anpassen.	Die Fuss- und Velobrücke ist zurzeit noch in der Planungsphase. Sobald das Projekt durch die Regierung genehmigt ist, kann der Sachplan entsprechend angepasst werden.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Chur Eingabe ID309	L202 Masanserstrasse: beim Hinweis zur Lösung erwähnen, dass bei Belassung des Engpasses beim Haus zur Kante eine elektronische Busspur mit Radstreifen zu realisieren ist.  ANTRAG: Den Text entsprechend ergänzen.	Die Vorwegnahme einer möglichen Lösung bei dem zur Zeit laufenden Verfahren aufgrund des Abbruchs des Hauses zur Kante ist nicht zulässig.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Davos Eingabe ID311	Die geplante saisonale Zulassung des Velo-Gegenverkehrs in der Promenade und Talstrasse muss im Interesse des (ganzjährigen) Alltagsverkehrs auch ganzjährig gelten.  ANTRAG: Im Datenblatt entsprechend ergänzen.	Der Velo-Beidrichtungsverkehr soll ganzjährig möglich sein. Der Schwachstellenbeschrieb wird entsprechend präzisiert.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Haldenstein Eingabe ID302	Gemeinde Haldenstein und Stadt Chur Damit die neue Brücke über den Rhein auch wirklich dem Alltagsverkehr dient und ganz Haldenstein optimal auch mit dem Stadtzentrum Chur verbindet, bedingt es einen direkten Veloweg ab dem südlichen Wohnquartier Ausserfeld von Haldenstein nach der neuen Rheinbrücke und ab ihr in die Scalettastrasse.  ANTRAG: Ergänzen des Wegnetzes für den Alltagsverkehr um diese beiden Verbindungsteile.	Auf Haldensteingebiet wird die Linienführung ab der Abzweigung Salastei über Oldiswald und Usser Cunclis ins Dorf gelegt. Die Verlängerung des Radweges auf Stadtgebiet mit Anschluss an die Scalettastrasse wird als sinnvoll erachtet und wurde im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 2 bereits andiskutiert. Die Verlängerung wird entsprechend im Velonetzplan aufgenommen.
B Gemeinde-Datenblatt > Np Maienfeld Eingabe ID315	Der Weg von der Luziensteig auf den Fläscherberg ist eine beliebte Route für Ausflüge und Trainings mit dem Mountainbike. Gleches gilt auch für die Verbindung von der Luziensteig hinauf nach Guscha.  ANTRAG: Aufnahme ins Mountainbike-Netz prüfen.	Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnett bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnett abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np Maienfeld

Eingabe ID314

## Gemeinden Maienfeld und Jenins

Die direkte Verbindung Ortszentrum Jenins – Rofels – Heididörfli – Luziensteig ist eine attraktive Verbindung sowohl für den Besuch des Heididörflis als auch für Ausfahrten in der Freizeit.

ANTRAG: In das Freizeitverkehr-Ergänzungsnetz aufnehmen.

die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

## B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np Poschiavo

Eingabe ID317

Der Weg östlich entlang dem Lago di Poschiavo ist (Irrtum vorbehalten) mit einem Veloverbot belegt, aber mit dem Bike problemlos zu befahren und sehr attraktiv.

ANTRAG: Aufnahme ins Freizeitverkehr-Ergänzungsnetz prüfen.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np Sagogn

Eingabe ID318

Zwischen Laax und Ilanz ist die Verbindung über Sagogn wohl attraktiver als die Kantonsstrasse H19.

ANTRAG: Verbindung H19 – Sagogn – (Schluein und Valendas) ins Freizeitverkehr-Ergänzungsnetz aufnehmen.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

## B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np Samedan

Eingabe ID319

Zwischen dem Bahnhof Samedan und dem Gewerbegebiet Cho d'Punt ist eine direkte Langsamverkehrsverbindung mit Steg über den Inn geplant. Sie wird die Benützung des Velos nach/von Cho d'Punt massgebend attraktiver machen.

ANTRAG: Verbindung ins Alltagsverkehr-Grundnetz aufnehmen.

Die Schwachstelle L100 (Samedan, Chaunt da San Bastian) wird mit einem Hinweis auf die geplante Fussgängerbrücke zwischen Bahnhof und Cho d'Punt (Höhe Kreisel) ergänzt.

## B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np Scuol

Eingabe ID320

Die Wegverbindung von Tarasp (Trinkhalle) südlich entlang dem Inn und dann durch die enge Schlucht in Richtung S-charl / Costainas ist für Fahrten mit Mountainbikes sehr attraktiv, aber mit einem Veloverbot belegt.

ANTRAG: Verbindung ins Mountainbike-Ergänzungsnetz aufnehmen und Veloverbot aufheben.

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np Silvaplana  
Eingabe ID321

Der Weg südlich entlang des Lej da Silvaplana ist als Verbindung für den Freizeitverkehr Teil des Sachplans, der Weg südlich entlang des Lej da Champfèr jedoch nicht, obwohl beide, auch in direkter Verbindung, benutzt werden (?).

ANTRAG: Aufnahme des Wegs entlang dem Lej da Champfèr ins Freizeitverkehr-Netz prüfen.

von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Eine allfällige Aufnahme des genannten Weges in den Sachplan bedingt eine signalisierte Route gemäss SN 640 829a. Im Sinne der Entflechtung, welche gerade in diesem touristisch stark genutzten Raum ein wichtiges Anliegen ist, sollte dieser attraktive Uferweg den Zufussgehenden vorbehalten bleiben.

B Gemeinde-Datenblatt  
> Np St. Moritz  
Eingabe ID322

Gemeinden St. Moritz und Pontresina

- Die direkte Verbindung St. Moritz Bad – Lej da Staz – Pontresina ist attraktiv für das Mountainbike und, Irrtum vorbehalten, auch als Bikeroute signalisiert, jedoch nicht Bestandteil des Sachplans.

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

ANTRAG: Verbindung ins Mountainbike-Netz aufnehmen.

abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.

Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).

Eine allfällige Aufnahme des genannten Weges in den Sachplan bedingt eine signalisierte Route gemäss SN 640 829a. Im Sinne der Entflechtung, welche gerade im touristisch stark genutzten Stazerwald ein wichtiges Anliegen ist, sollten die Mountainbiker auf signalisierte Routen kanalisiert werden.

B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np Thusis

Eingabe ID316

Gemeinden Thusis und Cazis

Der Alltagsverkehr, insbesondere der Pendlerverkehr und der Einkaufsverkehr nach/von den Grossverteilern in Thusis Nord, benützt wohl vor allem die Italienische Strasse und nicht die Verbindung über die Caznerwiesen und die Compognastrasse.

ANTRAG: Aufnahme der Italienischen Strasse zwischen Cazis und Thusis ins Alltagsverkehrs-Grundnetz prüfen.

Die Führung der Verbindung Cazis-Thusis auf der Hauptstrasse (Italienische Strasse, Neudorfstrasse) wurde geprüft, aber verworfen: Die Strasse ist zu schmal für Velomassnahmen, eine Verbreiterung ist aufgrund der Höhenunterschiede sowie der Nähe zur Bahnlinie schwierig umsetzbar. Die angesprochenen Grossverteiler liegen in einer Distanz von 250-300 m von der Route über die Cazner Wiesen. Gemäss "Handbuch Planung von Velorouten" (ASTRA) gelten Ziele innerhalb von 200 m (innerorts) resp. 500 m (ausserorts) als erschlossen. In Anbetracht dieser Umstände wird die Linienführung nicht angepasst.

B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np Trimmis

Eingabe ID300

Soll der im Sachplans aufgeführten Grundsatz nach möglichst «umwegfreien» Verbindungen für den Alltagsverkehr wirklich umgesetzt werden, ist die Variante des Velowegs Trimmis – Chur über den Kühweg die einzige richtige Lösung. Nur sie verbindet das Ortszentrum von Trimmis (beidseits der Montalinstrasse) praktisch «höhendifferenzenfrei» mit dem Stadtzentrum von Chur. Sie war übrigens auch Teil der ersten Überlegungen zu diesem Veloweg vor mittlerweile über 30 Jahren.

ANTRAG: Den Veloweg Trimmis – Chur für den Alltagsverkehr gemäss der Variante Kühweg realisieren, selbst wenn dadurch nochmals 1-2 Jahre vergehen. Ich persönlich möchte es einfach noch erleben.

Gemäss GEP der Gemeinde Trimmis sowie der Projektauflage wurde die Linienführung über den Mittelweg rechtsverbindlich festgelegt. Die Genehmigung durch die Regierung ist im Herbst 2018 erfolgt und der Bau mit Fertigstellung im Herbst 2019 im Gange.

B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np Trimmis

Prüfenswert ist eine Verbindung des Mountainbike-Ergänzungsnetzes zwischen dem Oberdorf Trimmis über den Churweg und die Wildbrücke über die A13 und die Bahnlinien

Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot



Kapitel // caipolti	Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste	Beurteilung // commento
Eingabe ID301	<p>zur nationalen Route entlang dem Rhein.</p> <p>ANTRAG: Die Aufnahme dieser Verbindung ins Mountainbike-Netz prüfen.</p>	<p>haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.</p> <p>Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Zizers Eingabe ID313	<p>Gemeinden Zizers und Landquart</p> <p>Zwischen Zizers und Landquart ist es attraktiv mit dem Mountainbike den östlichen Dammweg entlang des Rheins zu benützen.</p> <p>ANTRAG: Aufnahme ins Mountainbike-Netz prüfen.</p>	<p>Strecken des Velofreizeitverkehrs (inklusive Mountainbike), welche eine gewisse Bedeutung im Gesamtnetz bzw. im touristischen Angebot haben, sind in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilt. Routen haben einen Ausgangspunkt und ein Ziel und sind mit dem Gesamtnetz abgestimmt. Sie sind mit einem Routenfeld gemäss SN 640 829a signalisiert. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft wurden folgerichtig nur diese, gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitrouten (vgl. Textteil, Kapitel 3.2), welche von den Gemeinden dem Kanton zur Genehmigung und Beitragssprechung eingereicht worden waren. Nicht jede, in einem GEP als Mountainbike- oder Veloweg aufgenommene Strecke, erfüllt damit die Anforderungen für die Aufnahme in den Sachplan.</p> <p>Neu geplante Routen müssen für die Abstimmung und Eignung im Gesamtnetz vorgängig der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6).</p> <p>Im Sinne der Entflechtung beschränkt sich der Sachplan bewusst auf genehmigte und signalisierte Mountainbikerouten. Eine Aufnahme des genannten Wuhrweges, welcher als Wanderweg signalisiert ist und von den Zufussgehenden rege benutzt wird, widerspricht diesem Ziel.</p>



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Privatperson 4

1

A Kap. 5 Radwege,  
kombinierte Fuss-  
/Radwege

Eingabe ID666

Von der Fahrbahn baulich abgetrennte Rad- und Fusswege erhöhen wesentlich das Sicherheitsempfinden der Radfahrer und werden von den Touristen verlangt. Aufgrund meiner zahlreichen Radurlaube in Deutschland und Österreich kann ich bestätigen, dass diesem Anspruch in den beiden Ländern Rechnung getragen wird. Alle touristisch vermarkteteten Radwege sind beinahe ausschliesslich von der Fahrbahn baulich getrennt. Der Innradweg zwischen St. Moritz und Passau macht in Graubünden wenig Sinn, wenn er auf der Seite von Österreich von der Fahrbahn getrennt ist und in Graubünden zum Teil über Radstreifen führt. Bei sehr engen Verhältnissen bieten sich angehängte Metallradwege an. Der touristische Erfolg wird den Aufwand mehr als rechtfertigen.

ANTRAG: Ich beantrage, mindestens einen Radweg zwischen den touristisch erschlossenen Gemeinden des Kantons Graubünden mit einem von der Fahrbahn baulich abgetrennten Radweg zu erschliessen, sofern dies nicht bereits umgesetzt ist.

Die Velorouten von SchweizMobil dienen als Freizeitverbindungen. Diese erschliessen die touristischen Regionen im Kanton Graubünden. Weitere Freizeitveloverbindungen können beim Kanton beantragt werden.

SchweizMobil sind die Schwachstellen auf den bestehenden Freizeitveloverbindungen bekannt. Diese werden in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und dem Kanton möglichst eliminiert.

## Privatperson 5

2

Allgemeine Bemerkungen  
Eingabe ID274

Den Gemeinden werden erneut Kosten aufgeladen, die ich nun im Zusammenhang mit dem Projekt Asphaltierung der Zufahrt zur Pardislabrücke in Haldenstein etwas zu beurteilen vermag.

Für mich entscheidend scheint das nach wie vor bestehende Konfliktpotential zwischen Wandernden und Velofahrenden zu sein. Gewisse Hinweise über die Entflechtung werden zwar gegeben. Aber sie dürften z.T. schon daran scheitern, dass an Engpässen (Brücken Tobel etc.) Abhilfen kaum geschaffen werden dürfen.

Geradezu erstaunt bin ich von der Tatsache, dass kein Bezug bzw. eine Abgrenzung zum Fuss- und Wanderweggesetzes des Bundes genommen wird. Nicht einmal in den rechtlichen Grundlagen wird darauf hingewiesen. Ich denke nur an Art. 6 Abs. 2, wonach die Kantone bei der Erfüllung ihrer übrigen Aufgaben auf die Fuss- und Wanderwege Rücksicht nehmen, oder Art. 7 Abs. 1 lit. D, wonach Fuss- und Wanderwege insbesondere zu ersetzen sind, wenn sie auf einer grösseren Wegstrecke mit Belägen versehen werden, die für die Fussgänger ungeeignet sind. Das FWG wird dies bezüglich durch Art. 6 FWV ergänzt, dass es namentlich um alle bitumen-, teer- oder zementgebundenen Deckbeläge geht.

Konflikte zwischen Radfahrern und Wanderern betreffen v.a. das Velonetz des Freizeitverkehrs. Dessen Projektierung richtet sich nach dem "Handbuch Langsamverkehr" des Tiefbauamtes Graubünden (siehe Textteil, Kapitel 4). Für den Freizeitverkehr ist kein Hartbelag erforderlich.

(Nur) die Projektierung des Velo-Alltagsverkehrs richtet sich nach der Projektierungsrichtlinie von Anhang A. Demnach weisen Radwege des Alltagsverkehrs grundsätzlich einen Hartbelag auf. Begründete Abweichungen infolge einer Interessenabwägung (basierend auf der eidgenössischen oder kantonalen Gesetzgebung) sind jedoch möglich (siehe Einleitung zu Anhang A). Im Rahmen dieser Interessenabwägung werden auch bestehende Wanderwege berücksichtigt und eine allfällige Verlegung oder Aufhebung dieser Wege geprüft.

Der Textteil des Sachplans wird mit einem Abschnitt zur Koexistenz/nötigen Entflechtung von Wanderern und Radfahrern (unter Kapitel 1.5 Strategie Freizeitverkehr) sowie zur Berücksichtigung von Wanderwegen bei der Planung und Projektierung (unter Kapitel 5.2.1) ergänzt (vgl. auch Positionspapier "Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike"). Im Rahmen der Interessenabwägung sind bestehende Wanderwege zu berücksichtigen (Projektierungsrichtlinie, Einleitung). Zudem werden Massnahmen zur Nutzungsentflechtung auf Routen gemäss Velonetzplan bei der Berechnung des Kantonsbeitrags



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

A Allgemeine Hinweise  
und Anträge

Eingabe ID272

Mit Akribie wird versucht, eindeutige Grundlagen für die Förderung des Veloverkehrs im Alltag und in der Freizeit zu schaffen. Zum Teil dürften die Vorgaben recht eng sein, so dass sie auslegungsbedürftig bzw. situativ angepasst werden müssen.

besonders gewichtet (Kapitel 6.1.2 ).

In der Einleitung des Anhangs A Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr wird grundsätzlich darauf hingewiesen, dass begründete Abweichungen infolge einer Interessenabwägung basierend auf der eidgenössischen oder kantonalen Gesetzgebung möglich sind. Neben dem Fuss- und Wanderweggesetz gilt dies auch für verschiedene weitere Gesetze. Eine namentliche Auflistung ist nicht sinnvoll, da eine solche nicht umfassend sein wird. Bei der konkreten Projektierung eines Abschnittes ist zu prüfen, welche weiteren Gesetze zu beachten sind.

Die Ausbaustandards der Projektierungsrichtlinie Alltagsverkehr orientieren sich an den Minimalanforderungen der geltenden Normen - wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des Velonetzes zwingend.

Die Grundsätze der Projektierungsrichtlinie gelten, vor allem für Ausserortsabschnitte des Velo-Alltagsverkehrs. Im Innerortsbereich müssen in der Regel - aufgrund der höheren Komplexität - weitergehende Abklärungen getroffen werden. Ergeben sich in Folge einer Interessenabwägung Abweichungen von den geforderten Mindestgrössen, sind diese im technischen Bericht zu begründen (vgl. Projektierungsrichtlinie, Einleitung). Solche Abweichungen sind mit der FLV abzusprechen (vgl. Textteil Kapitel 4).

## Privatperson 6

16

Grundsätzliches  
Einverständnis

Eingabe ID670

JA

Kenntnisnahme

Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID671

Es ist zu begrüssen, dass der Kanton beabsichtigt, den Veloverkehr in städtischen Agglomerationsräumen und in Tourismusräumen zu fördern. Die eingeschlagene Marschrichtung ist weiterzuführen und das Netz für den Alltagsverkehr, den Freizeitverkehr Velo und Mountainbike laufend zu erweitern. Dies auch aus der Tatsache, dass der Veloverkehr aufgrund der Entwicklung der eBikes und des Gravel Bikes weiterhin zunehmen wird. Um die Koexistenz von Fussgängern und Radfahrern/Mountainbikern in Zukunft nicht zu verschärfen, gilt es frühzeitig Entflechtungen zu erkennen und umzusetzen.

Konflikte zwischen Radfahrern und Wanderern betreffen v.a. das Velonetz des Freizeitverkehrs. Dessen Projektierung richtet sich nach dem "Handbuch Langsamverkehr" des Tiefbauamtes Graubünden (siehe Textteil, Kapitel 4). Für den Freizeitverkehr ist kein Hartbelag erforderlich.

Grundsätzliche Vorbemerkung: Diese Stellungnahme erfolgt für das Engadin und deren Zufahrtsachsen.

(Nur) die Projektierung des Velo-Alltagsverkehrs richtet sich nach der Projektierungsrichtlinie von Anhang A. Demnach weisen Radwege des Alltagsverkehrs grundsätzlich einen Hartbelag auf. Begründete Abweichungen infolge einer Interessenabwägung (basierend auf der eidgenössischen oder kantonalen Gesetzgebung) sind jedoch möglich (siehe Einleitung zu Anhang A). Im Rahmen dieser Interessenabwägung werden auch bestehende Wanderwege berücksichtigt und eine allfällige Verlegung oder Aufhebung dieser Wege geprüft.



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

## Allgemeine Bemerkungen

Eingabe ID672

Generell hält der Sachplan an bestehenden Lösungen fest und lässt visionäre Ansätze vermissen. Als visionärer und aus touristischer Sicht höchst interessanter Gedankenansatz könnte bspw. eine vollständige Schliessung des Albulapasses für den MIV gelten, sei dies über die ganze Sommersaison oder jeweils nur sonntags tagsüber, wie dies bspw. am Pragelpass auf der Glarner Seite an Samstagen und Sonntagen gemacht wird. Auch sollte geprüft werden, ob der zukünftige Sicherheitstunnel des Albula-Bahntunnels nicht zumindest zeit- oder tageweise für den Freizeitverkehr Velo genutzt werden könnte.

## Allgemeine Hinweise und Anträge

Eingabe ID673

## Fehlender Freizeitverkehr Rennrad:

Im Sachplan Velo wird der Freizeitverkehr Rennrad nicht berücksichtigt. Dies ist insofern unerklärlich da sowohl Graubünden Ferien, wie auch Schweiz Tourismus die Kommunikation des Freizeitverkehrs mittels Velo und Rennrad auf den Schweizer Pässen fördern und verstärkt kommunizieren (bspw. mit der Kampagne <Ride the Alps>). Um die Voraussetzungen des Freizeitverkehrs Rennrad differenzierter beurteilen zu können, ist eine eigene Kategorie <Freizeitverkehr Rennrad> zu schaffen. Der Freizeitverkehr Rennrad benötigt durchgehende Verbindungen auf befestigten Strassen über weite Strecken, dies im Unterschied zum Freizeitverkehr Velo, welcher auch über unbefestigte Strassen geführt werden kann. Für den Freizeitverkehr Rennrad sind im gesamten Bereich der Engadiner Strasse von Maloja - Martina im Minimum Radstreifen, wo möglich eigene Radwege zu schaffen. Dazu sind die Streckenabschnitte Maloja - Sils; Sils - Silvaplana, St. Moritz - Celerina über alte Kantonsstrasse, Zuoz - S-chanf über alte Kantonsstrasse sowie S-chanf - Zernez - Scuol - Martina entlang der Engadiner Strasse dem Grundnetz Alltag oder einem eigens zu schaffenden Grundnetz Freizeit Rennrad zuzuweisen. Dasselbe gilt für die Passstrassen Albulastrasse La Punt - Filisur, Ofenstrasse Zernez- Müstair Landesgrenze und Berninastrasse Pontresina - Berninapass - Abzweigung Forcola di Livigno. Die Passübergänge Umbrail, Forcola di Livigno und Strela sowie der Malojapass ab Maloja bis Landesgrenze sind dem erweiterten Ergänzungsnetz Alltag oder einem Ergänzungsnetz Rennrad zuzuweisen. Visionärer Ansatz: Mit dem Bau von Radwegen auf den Rundtouren Zernez- Ofenpass - (Reschenpass - Norbertshöhe) Martina - Scuol - Zernez; La Punt - Zernez- Flüelapass - Davos - Wiesen-Filisur-Albulapass-La Punt und Pontresina-Zernez-über Tunnel-Livigno-Forcola di Livigno - Berninapass - Pontresina

Der Textteil des Sachplans wird mit einem Abschnitt zur Koexistenz/nötigen Entflechtung von Wanderern und Radfahrern (unter Kapitel 1.5 Strategie Freizeitverkehr) sowie zur Berücksichtigung von Wanderwegen bei der Planung und Projektierung (unter Kapitel 5.2.1) ergänzt (vgl. auch Positionspapier "Koexistenz Wandern und Velo/Mountainbike"). Im Rahmen der Interessenabwägung sind bestehende Wanderwege zu berücksichtigen (Projektierungsrichtlinie, Einleitung). Zudem werden Massnahmen zur Nutzungsentflechtung auf Routen gemäss Velonetzplan bei der Berechnung des Kantonsbeitrags besonders gewichtet (Kapitel 6.1.2 ).

Fallweise Sperrungen von Pässen können bereits heute im Rahmen der strassenpolizeilichen Befugnisse des Kantons genehmigt werden. Die Nutzung des Sicherheitstunnels des Albula-Bahntunnels für den Langsamverkehr wäre zu begrüssen, sie fällt aber in die Kompetenz der RhB.

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelospordes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan, da dieser Sport ein wichtiger und zur Zeit wachsender Anteil der touristischen Sommernutzung ist. Entsprechend der technischen Auslegung der Rennvelos, der gefahrenen Geschwindigkeiten sowie der bevorzugten Touren können in erster Linie die verschiedenen Passstrassen und Zubringertrecken Teil eines solchen Rennvelo-Routennetzes sein.

Angesichts der in der Vernehmlassung dokumentierten Bedeutung des Rennvelospordes wird das kantonale Velonetz des Freizeitverkehrs um das "Grundnetz Rennvelo" ergänzt (Textteil, neues Kapitel 3.2.2).



## Kapitel // caitpoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID676	Könnten touristisch äusserst wertvolle Angebote geschaffen werden, die sowohl bei Spitzensportlern wie auch bei Breitensportlern auf grosses Interesse stossen würden. Als vergleichendes Beispiel kann hier die Sellaronda für Rennrad in den Dolomiten angeführt werden ( <a href="https://www.altabadia.org/de/routes/sellaronda-rennrad-im-uhrzeigern.html">https://www.altabadia.org/de/routes/sellaronda-rennrad-im-uhrzeigern.html</a> ).	Der Unterhalt von Radstreifen entlang von Kantonsstrassen ist Aufgabe des Kantons, jener der übrigen Radstreifen, der Radwege und Routen ist Aufgabe der Gemeinden (Art. 5 Abs. 1 lit. a StrG und Art. 6 Abs. 3 StrG). Die Gemeinden haben dafür zu sorgen, dass die Anlagen möglichst gefahrlos benutzt werden können (Art. 6 Abs. 5 StrG).
A Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID675	Für den Alltagsverkehr im Winter sind Richtlinien zu erlassen, so zum Beispiel: Dass der Schnee nicht auf Radstreifen (bspw. Celerina - Samedan entlang alter Kantonsstrasse oder auf den Radweg Samedan - Punt Muragl entlang Shellstrasse) oder an den rechten Strassenrand gepflügt und dort über längere Zeit liegengelassen wird.	Für Verbindungen des Alltagsverkehrs ist der Unterhalt von besonderer Bedeutung, da diese unabhängig von Wetter und Jahreszeit genutzt werden sollen. Der Textteil, Kapitel 5.2.2 und 7.2 und die Projektierungsrichtlinie, Kapitel 3.9, werden entsprechend ergänzt.
B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID677	ANTRAG: Der Sachplan, Teil Projektierungsrichtlinien soll zusätzlich Wegweisungen enthalten, wie Baustellen im Strassennetz fahrradfreundlich gestaltet werden können. Die gebräuchliche Sicherung von Aushüben mit Stahlplatten oder die rechtwinklige Fräsigung bei Belagsarbeiten sind für den Radfahrer gefährlich und bergen das Risiko von Plattfüssen. Ebenso sind längere unbefestigte Abschnitte bei Baustellen ausreichend zu pflegen und zu walzen, damit diese auch mit Rennrädern befahren werden können.	Der sichergestellte Winterdienst ist folglich mit ein Kriterium für die Zusprechung von Kantonsbeiträgen an Verbindungen des Alltagsverkehrs. Bei der Beantragung der Kantonsbeiträge können aber Ausnahmen begründet werden. Diese müssen eine Interessensabwägung beinhalten, wobei die Wirtschaftlichkeit ebenfalls berücksichtigt werden kann.
	Innradweg (Internationaler Innradweg Matoja - Innsbruck - Passau): Obwohl der Innradweg von Schweiz Mobil nur als regionale Route klassiert ist, handelt es sich bei dieser Radroute um eine international beachtete und häufig befahrene Strecke mit Anbindung an den Donauradweg Richtung Wien - Budapest - Schwarzes Meer. Daher soll der gesamte Streckenverlauf des Innradwegs ab Maloja bis Martina-Landesgrenze dem Grundnetz Velo Freizeit zugewiesen werden. Der Streckenabschnitt Maloja - Sils ist entlang des Südufers zu führen, dabei gilt es für den Abschnitt Isola - Sils eine Steg-Variante am Seeufer zu finden. Für den Streckenabschnitt St. Moritz - Celerina entlang der Engadiner Strasse (Charnadüra) gelten die unter Alltagsverkehr gemachten Ausführungen. (In diesem Abschnitt reizvoller wäre eine Streckenführung über Lej da Staz, wobei die Rampe von Punt da Piz vorbei am Hotel Waldhaus am See für den Radtourenfahrer zu steil ist.) Der Streckenabschnitt Bever - La Punt muss im Rahmen der aktuellen Baumassnahmen frühzeitig bezeichnet und sodann auf radtauglichen unbefestigten Feldwegen geführt werden. Ebenso muss der Abschnitt S-chanf - Zernez - Susch Irber weite Strecken radtauglicher hergerichtet werden. Der aktuelle Weg birgt für den Tourenradfahrer einige Risikostellen mit losem Kies, steilen Rampen oder	Die Projektierungsrichtlinie legt neu die Anforderungen an den Unterhalt von Radwegen des Velo-Alltagsverkehrs fest. Dabei werden auch Massnahmen im Zusammenhang mit Baustellen gefordert (Kapitel 3.9). Ergänzend wird im Textteil festgehalten, dass mit dem Gesuch um Kantonsbeiträge ein Unterhaltskonzept einzureichen ist (Kapitel 7.2).



## Kapitel // caiptoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

	<p>unübersichtliche Abfahrten. Zudem ist die Querung der Ofenstrasse bei Zernez ebenfalls als gefährlich zu beurteilen. Für den Abschnitt Martina (Zoll) bis Landesgrenze sind bereits Bestrebungen im Gange, dass dieser Streckenabschnitt über alternative Wege abseits der gefährlichen und unübersichtlichen Engadiner Strasse geführt werden kann. Es ist zu hoffen, dass diese Bestrebungen vollständig umgesetzt werden.</p>	<p>erteilt die Regierung gegebenenfalls einen Auftrag zur Nachführung im Sachplan. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen können der FLV vorgelegt werden, welche die als gut befundenen Änderungen im Sachplan nachträgt (Art. 5a Abs. 3 StrV und Textteil, Kapitel 2.6). Der Innradweg ist als regionale Route bereits im Velonetzplan Freizeit aufgenommen. Der Ausbau und Unterhalt der Velonetze ist gemäss Art. 6 Abs. 3 StrG Sache der Gemeinden. Der Kanton unterstützt sie dabei mit entsprechenden Beiträgen.</p>
B Allgemeine Hinweise und Anträge Eingabe ID806	<p>Aus Sicht des Alltagsverkehrs sind die Streckenabschnitte Abzweigung Engadiner Strasse/Alte Kantonsstrasse Eingangs Champfér über Via Somplaz - Via Maistra St. Moritz - Alte Kantonsstrasse (Bobbahn) - Celerina sowie weiter die Abschnitte der alten Kantonsstrasse ab Madulain bis S-chanf und weiter auf der Engadiner Strasse bis Zernez dem Grundnetz Alltag zuzuweisen.</p>	
B Gemeinde-Datenblatt > Np Celerina / Schlarigna Eingabe ID809	<p>Ab Celerina, Kirche San Gian ist der Weg Richtung Kreisel Punt Muragl ebenfalls zu befestigen.</p>	<p>Der ungenügende Belagszustand des Weges wurde in Schwachstelle L012 bereits erfasst.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Celerina / Schlarigna Eingabe ID808	<p>Die Anbindungen ins Dorfzentrum von Celerina über Suot Crasta und entlang des Inns Richtung ARA Staz sind ebenfalls zu befestigen.</p>	<p>Der ungenügende Belagszustand der Anbindung ins Dorfzentrum von Celerina über die Suot Crasta/Vietta Islas wurde in Schwachstelle L121 bereits erfasst.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Silvaplana Eingabe ID811	<p>Bei einem allfälligen Ausbau einer wintersicheren Verbindung im Streckenabschnitt Sils Föglas - Plaun da Lej sind die Interessen des Alltagsverkehrs und des Freizeit-Veloverkehrs dahingehend zu berücksichtigen, dass dieser stets ausserhalb allfälliger Tunnelanlagen und Galerien verläuft. Als Musterbeispiel für Velowegen entlang von Seen kann das Projekt am Gardasee (Westufer) herangezogen werden (<a href="https://www.gardasee.de/news/spektakulaerepradweggardasee">https://www.gardasee.de/news/spekta</a>kulaerepradweggardasee).</p>	<p>Der Schwachstellenbeschrieb wird dahingehend ergänzt, dass im Rahmen des geplanten Strassenbaues zu klären ist, wie die Bedürfnisse der Velofahrenden sicherheitsmäßig bestmöglich miteinbezogen werden können.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Silvaplana Eingabe ID813	<p>Ebenso ist der als Ergänzungsnetz Velo markierte Wanderweg am Südufer des Silvaplaner Sees für den Alltagsverkehr nicht zu gebrauchen, dies da auch dieser Weg vielbegangen und unbefestigt ist. Gemäss Empfehlung im Sachplan sollen Strecken des Alltagsverkehrs befestigt sein.</p>	<p>Die beschriebene Verbindung ist Teil des Freizeitnetzes (Grundnetz Velo) und muss als solche nicht mit einem Hartbelag versehen sein.</p>
B Gemeinde-Datenblatt > Np Silvaplana Eingabe ID810	<p>Richtung Maloja ab Einfahrt alte Kantonsstrasse in Champfér benötigt der Alltagsverkehr im Minimum einen Radstreifen entlang der Engadiner Strasse.</p>	<p>Statt der Führung entlang der Engadinerstrasse mit Velostreifen wird eine separate Führung des Veloverkehrs abseits der Kantonsstrasse auf einem bestehenden Feldweg vorgeschlagen. Dieser ist für die Ansprüche des Alltagsverkehrs auszubauen (Schwachstelle L124).</p>
B Gemeinde-Datenblatt	<p>Der bestehende Radweg entlang des St. Moritzer Sees ist aus Sicht des Alltagsverkehrs</p>	<p>Unter anderem aufgrund der engen Verhältnissen und dem hohen</p>



## Kapitel // caiptoli

## Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

## Beurteilung // commento

&gt; Np St. Moritz

Eingabe ID812

untauglich, dies da die Einfahrten nicht markiert sind, der kombinierte Fuss- und Radweg zu schmal und vielbegangen ist und die Ausfahrt des Radwegs von Celerina herkommend Richtung St. Moritz Bad eine gefährliche Strassenkreuzung beinhaltet.

Fussgänger- und Veloaufkommen auf dem Rad-/Gehweg entlang des St. Moritzer Sees wurde die Linienführung auf der Kantonsstrasse im Sachplan aufgenommen. Die fehlende Veloinfrastruktur wurde in Schwachstelle L123 festgehalten (Vorschlag: Erstellung Radstreifen). Die gefährliche Situation an der Kreuzung Via Grevas/Via Dimlej ist in P031 berücksichtigt.

B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np St. Moritz

Eingabe ID800

Zudem sind in der Verbindung Celerina - St. Moritz die Interessen des Alltagsverkehrs besser zu berücksichtigen: Der Weg entlang der Engadiner Strasse (Charnadüra) ist im Winter oft infolge Lawinen- und Steinschlaggefahr gesperrt, die Alte Kantonsstrasse (Bobbahn) ist infolge Strassensperrung mit Barrieren nur mit Hindernissen und gefährlichen Strassenquerungen über schmale Durchgänge bei den Barrieren möglich. Die Interessen des Alltagsverkehrs sollten im Winter mindestens im Zentrumsbereich Bever - Samedan - Pontresina - Celerina - St. Moritz - Champfér etabliert werden.

In Übereinstimmung mit dem Antrag der Gemeinde St. Moritz wird die Verbindung St. Moritz - Celerina über die alte Kantonsstrasse ins Ergänzungsnetz Alltag aufgenommen.

B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np St. Moritz

Eingabe ID807

Der Streckenabschnitt St. Moritz - Celerina auf dem Wanderweg entlang der Kantonsstrasse (Charnadüra) ist durchgehend zu befestigen und die steilen Rampen beider Galerien sind zu entschärfen (wie dies bereits in der Analyse der Schwachstellen im Gemeindeblatt St. Moritz festgehalten ist).

Die Situation wurde im Schwachstellenbeschrieb bereits entsprechend erfasst.

## Privatperson 7

1

B Gemeinde-Datenblatt

&gt; Np Davos

Eingabe ID669

Im Zusammenhang mit der seit November 2016 bei der Regierung des Kantons Graubünden hängigen Planungsbeschwerde PB 8/17 gegen die Teilrevision Genereller Erschliessungsplan Bikestrecke Strelapass-Strelaarp-Davos (Beschluss des Grossen Landrates von Davos vom 29.09.2016) vertrete ich die Berghotel Schatzalp AG, 7270 Davos Platz.

Mit Regierungsbeschluss Nr. 18.00569 vom 4. Juli 2018 wurde u.a. die Mountainbikeroute genehmigt mit der Auflage, dass die neue Linienführung mit dem Tiefbauamt Langsamverkehr noch festgelegt werden muss. Einsprachen durch Schatzalp (Vital) und USOs sind erfolgt. Ein Augenschein im Rahmen des Sachplanes ist nicht zielführend, da die Festlegung im Rahmen des Regierungsbeschlusses bzw. Entscheids des Verwaltungsgerichtes erfolgen muss.

Dem aktuell aufgelegten Sachplanentwurf Velo ist zu entnehmen, dass für das Gebiet Strelaberg die Festlegung „Freizeit Mountainbike Grundnetz“ vorgesehen ist. In diesem Zusammenhang erlauben wir uns die folgenden Hinweise:

1. Der Sachplan dient als Grundlage für den kantonalen Richtplan und konkretisiert dessen Vorgaben im Bereich der kantonalen Veloinfrastruktur. Der kantonale Richtplan ist das Führungsinstrument der Regierung für die räumliche Entwicklung des Kantons. Die Richtplanung stimmt Nutzungs- und Schutzzansprüche aufeinander ab, koordiniert und setzt Prioritäten (so wörtlich in Ziff. 1.3 des aufgelegten Vemehmllassungsentwurfs Sachplan Velo). Entsprechend darf der kantonale Sachplan nicht im Widerspruch mit dem übergeordneten Bundesrecht stehen, was aufgrund der nachstehenden Hinweise jedoch eindeutig der Fall ist.

2. Auf dem fraglichen Abschnitt Strelapass-Strelaarp und teilweise auch noch weiter unten werden Trockenwiesen und —weiggn von nationaler Bedeutung (Strelaberg, Objekt. Nr. 11053, Teilobjekt. Nr. 479 mit 43.3 ha) tangiert. Gemäss Art. 6 Abs. 1 der Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung



Kapitel // caitpoli

Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste

Beurteilung // commento

(Trockenwiesenverordnung TwwV; SR 451.37) sind die Objekte ungeschmälert zu erhalten. Zu den Schutzzieilen zählen die Erhaltung und Förderung der spezifischen Pflanzen- und Tierwelt und ihrer ökologischen Grundlagen sowie die Erhaltung der für Trockenwiesen typischen Eigenart, Struktur und Dynamik. Abweichungen vom Schutzziel der ungeschmälerten Erhaltung sind gemäss Art. 7 TwwV nur zulässig für unmittelbar standortgebundene Vorhaben, die dem Schutz des Menschen vor Naturgefahren oder einem anderen überwiegenden Interesse von nationaler Bedeutung dienen. Gemäss S. 67 der Vollzugshilfe zur Trockenwiesenverordnung 2010 des BAFU (UV-1017-D) sind Mountainbikepisten mit den Schutzzieilen der TwwV nicht vereinbar. Auch vennag eine Mountainbikepiste den Tatbestand der überwiegenden Interessen von nationaler Bedeutung nie und nimmer zu erfüllen. Für den Abschnitt Strelapass-Strelaalp und teilweise auch weiter unten steht damit der Sachplanentwurf im klaren Widerspruch zum übergeordneten Bundesrecht und ist daher nicht genehmigungsfähig.

3. Für die im Sachplanentwurf eingetragene Bike-Strecke, welche auf einer Länge von rund 1200 m national geschützte Trockenwiesen irreversibel zerschneidet und damit zerstört, ist in der Vergangenheit nie eine Baubewilligung erteilt worden. Soweit bereits heute gewisse Abschnitte dieser national geschützten Trockenweisen eindeutig wiederrechtlich befahren werden und dadurch teilweise Trassen entstanden sind, bildet dieser klar illegale Zustand mit Sicherheit keinen Rechtstitel für dessen Fortschreibung in einem kantonalen Sachplan, welcher für die Zukunft behörderverbindliche Wirkung entfalten sollte. Art. 11 TwwV schreibt ganz im Gegenteil den Kantonen vor, bestehende Beeinträchtigungen des Schutzzieles (Zitat) „bei jeder sich bietenden Möglichkeit“ zu beseitigen. Diesen Verpflichtungen sind Kanton und Gemeinde mit Bezug auf die national geschützten Trockenstandorte auf der Schatzalp in der Vergangenheit nicht nachgekommen. Es ist geradezu absurd, wenn dieser aktuelle rechtswidrige Zustand im Rahmen des Sachplans Velo nicht behoben, sondern ganz im Gegenteil noch für die Zukunft bestätigt und perpetuiert werden soll.

4. In ihrem Fachgutachten Natur und Landschaft vom 4.11.2016 kommt die FORNAT AG, Universitätstrasse 65, 8006 Zürich, ein fachlich bestens ausgewiesenes Forschungsbüro für Naturschutz und Natumutzung mit bester Reputation, nach umfassender Analyse und mit überzeugender Begründung unter 5. in den zwei letzten Absätzen auf S. 9 zu folgendem Schluss (Zitat, Unterstreichung durch den Unterzeichnetnen):

"Es ist klar festzuhalten, dass die Neuanlage der Bikestrecke Strelapass-Strelaalp sowie allfällige Geländeverchiebungen und —Befestigungen resp. die Bildung von Karrwegen den Schutzzieilen des TWW-Objekts Strelabergs zuwiderlaufen und daher unzulässig sind. Das Abweichen vom Schutzziel ist gemäss Art. 7 Abs. 1 TwwV nur für unmittelbar standortgebundene Vorhaben von nationaler Bedeutung zulässig. Die Anlage eines Biketrails ist weder an den Standort Strelaberg gebunden, noch ist sie von überwiegendem öffentlichen Interesse von nationaler Bedeutung."

[Kapitel // caitpoli](#)[Bemerkungen / Anträge / osservazioni / richieste](#)[Beurteilung // commento](#)

5. Wenn für das fragliche Gebiet überhaupt eine Mountainbike-Erschliessung im künftigen kantonalen Sachplan Velo festgelegt werden soll, so ist dies nur möglich auf der bestehenden befestigten Strassenverbindung zum Strelapass, ohne dass dabei die bundesrechtlich geschützten Trockengebiete tangiert werden. Das dieses für Mountainbiker nicht sonderlich lange Wegstück möglicherweise weniger attraktiv und spektakulär sein könnte als die im Entwurf Sachplan Velo vorgesehene Bikestrecke, ist ohne Belang, weil der eidgenössisch garantierte Schutz der Trockenwiesen und -weiden in jedem Fall Vorrang geniesst.

**ANTRAG:** Wir beantragen die Durchführung eines Augenscheins sowie den Bezug sämtlicher Akten des bei der Regierung hängigen Planungsbeschwerdeverfahrens PB 8/17