



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



Inhaltsverzeichnis

1.	Kurzbeschrieb Sachplan Velo	3
2.	Einladung zur Vernehmlassung	3
3.	Gesamtüberblick Mitwirkung	4
4.	Hauptanliegen und deren Beurteilung	4
4.1	Textteil	4
4.2	Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr	7
4.3	Velonetzplan mit Gemeinde-Datenblättern	8
5.	Verabschiedung Sachplan Velo	9

Anhang

Auswertung der Eingaben



1. Kurzbeschreibung Sachplan Velo

Der Veloverkehr ist für den Kanton Graubünden von zunehmender Bedeutung. Entsprechend hat die Regierung mit der am 1. Januar 2016 in Kraft getretenen Teilrevision der Strassenverordnung (StrV, BR 807.110) eine Sachplanung für das Radwegnetz vorgesehen.

Der Sachplan Velo gliedert sich in einen Textteil, eine Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr und einen Velonetzplan samt Gemeinde-Datenblättern.

Textteil

Im Textteil werden die Parameter für die Planung des kantonalen Velonetzes – unterteilt in Alltags- und Freizeitverkehr von jeweils unterschiedlicher kantonaler Bedeutung – festgelegt und die Kriterien zur Bestimmung der Kantonsbeiträge definiert. Zudem wird unter anderem das Verfahren zum Ausbau des kantonalen Velonetzes erläutert – insbesondere die Einbindung des Sachplans Velo in die Abläufe der Raumplanung.

Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr

Die Projektierungsrichtlinie enthält die an Kantonsbeiträge für den Velo-Alltagsverkehr geknüpften baulichen Anforderungen. Die Einhaltung dieser Projektierungsrichtlinie ist eine Voraussetzung für die Gewährung von Kantonsbeiträgen an Radweganlagen des Alltagsverkehrs. Die Richtlinie setzt die Anforderungen an die bauliche Ausgestaltung von Radstreifen, Radwegen und kombinierten Fuss- und Radwegen und regelt die Ausgestaltung von Brücken, Unterführungen oder Tunnels, welche dem Rad- und Fussverkehr dienen. Begründete Abweichungen infolge einer Interessenabwägung sind möglich, müssen aber von der Vergabestelle genehmigt werden.

Velonetzplan mit Gemeinde-Datenblättern

Der Velonetzplan stellt als Übersichtsplan (Massstab 1:130 000) alle Verbindungen und Routen des kantonalen Velonetzes dar. Auf davon abgeleiteten, gemeindebezogenen Datenblättern (grösserer Kartenmassstab) wird das Velo-Alltagsnetz detailliert dargestellt. Fehlende Abschnitte oder Abschnitte, welche den Anforderungen der Projektierungsrichtlinie nicht entsprechen, werden dabei als Schwachstellen ausgewiesen.

2. Einladung zur Vernehmlassung

Mit Publikation im Kantonsamtsblatt vom 5. April 2018 wurde der Entwurf des Sachplans Velo zur Vernehmlassung bis zum 8. Juni 2018 freigegeben. Die zugehörigen Dokumente waren auf der Homepage des Kantons einsehbar.

Überdies wurden die Gemeinden, die Regionalverbände, die kantonalen Departemente und die Standeskanzlei sowie einzelne Bundesämter, Verbände und Interessenorganisationen eingeladen, sich zur Vorlage zu äussern.

3. Gesamtüberblick Mitwirkung

Im Rahmen der kantonsweiten Vernehmlassung äusserten sich 90 Vertreter von Gemeinden, Regionen und Verbänden, kantonale Amtsstellen, einzelne Privatpersonen und eine politische Partei zum Sachplan Velo. Mit total 766, teils gleichlautenden Bemerkungen wurden Hinweise, Anregungen und Anträge zu den einzelnen Kapiteln des Sachplans vorgebracht. Sämtliche Vorbringen wurden von der Fachstelle für Langsamverkehr (FLV) in Zusammenarbeit mit dem Departementssekretariat des Bau, Verkehrs- und Forstdepartementes (BVFD) sowie dem beauftragten Verkehrsplanungsbüro ausgewertet und beantwortet.

Die meisten Anliegen betrafen den Velonetzplan mit den Gemeinde-Datenblättern. Dieser konnte mit einer Fülle von Detailhinweisen ergänzt werden. Am Textteil und an der Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr wurden neun wesentliche materielle Anpassungen vorgenommen.

Im Anhang zum vorliegenden Mitwirkungsbericht sind sämtliche Eingaben und deren Beurteilung im Detail aufgeführt.

4. Hauptanliegen und deren Beurteilung

Viele Bemerkungen und Anträge beziehen sich auf konkrete Themenbereiche.

Die wichtigsten Anliegen und ihre Beurteilung werden nachfolgend thematisch gruppiert zusammengefasst.

4.1. Textteil

Aufnahme Rennvelo

Zahlreiche Stellungnahmen fordern die Aufnahme des Rennvelosportes bzw. ein entsprechendes Routennetz in den Sachplan. Der Rennvelosport sei ein wichtiger und wachsender Teil der touristischen Sommernutzung.

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).

Da Rennvelofahrende in der Regel auf Kantonsstrassen (insbesondere auf Passstrassen) unterwegs sind, besteht das Grundnetz Rennvelo grundsätzlich aus dem Kantonsstrassennetz. Bei Ortsumfahrungen mit Veloverbot können im Ausnahmefall auch Gemeindestrassen Teil des Rennvelonetzes sein. Der Kanton und die Gemeinden überprüfen bei Instandhaltungs- und Ausbauprojekten einer zu diesem Netz gehörenden Strasse, ob ein Ausbau der bergwärts führenden Spur mit Radstreifen sinnvoll ist. Dies gilt grundsätzlich ab einer Steigung von 6% und einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von mehr als 2'500. Bei der Prüfung sind aber mögliche äquivalente Alternativrouten über das Gemeindestrassennetz, betroffene Inventare und Schutzgebiete, die Wirtschaftlichkeit und der Eingriff in die Landschaft zu berücksichtigen. Das Grundnetz Rennvelo wird nicht separat signalisiert, da die Wegweisung durch die grundlegende Wegweisung des Strassennetzes sichergestellt wird.

Da das Grundnetz Rennvelo im Grundsatz mit dem kantonalen Strassennetz übereinstimmt, wird auf eine Darstellung im Velonetzplan verzichtet. Die Lesbarkeit des Velonetzplans würde ansonsten erschwert.

Koexistenz/Entflechtung von Wanderern und Velofahrenden

Werden Wegabschnitte von Wanderern und Velofahrenden gemeinsam genutzt, kommt es häufig zu Konflikten. Verschiedene Vernehmlasser fordern die Thematisierung dieser Problematik im Sachplan Velo.

Wander- und Veloinfrastrukturen können grundsätzlich von beiden Nutzergruppen genutzt werden. Bei Nutzungskonflikten ist aber eine Entflechtung anzustreben. Diese Thematik wird an verschiedenen Stellen des Textteils hervorgehoben. So wird unter anderem darauf hingewiesen, dass bereits bei der Planung und Projektierung von Radwegenanlagen allfällige Konflikte mit Wanderwegen zu berücksichtigen sind. Im Rahmen der Interessenabwägung sind bestehende Wanderwege zu berücksichtigen. Zudem werden Massnahmen zur Entflechtung des Velo- bzw. Mountainbikeverkehrs von Wanderwegen bei der Berechnung des Kantonsbeitrags besonders gewichtet (u.a. Kapitel 1.5, 5.2.1 und 6.1.2).

Konflikte mit Schutzgebieten und Inventaren

Konflikte sind auch mit anderweitigen Interessen denkbar, beispielsweise mit Schutzgebieten oder Inventaren. In der Vernehmlassung wurde eine explizite Erwähnung der Inventare und Schutzgebiete (IVS, ISOS, BLN etc.) gefordert.

Der Textteil, die Projektierungsrichtlinie und der Velonetzplan werden insofern präzisiert, als dass die Planung und Projektierung unter Berücksichtigung von Schutzgebieten und Inventaren zu erfolgen hat. Zudem wird darauf hingewiesen, dass Inventare und Schutzgebiete Gründe für ein Abweichen von der Projektierungsrichtlinie sein können.

Verfahrensablauf

Aufgrund diverser Rückmeldungen sind im ganzen Textteil Präzisierungen zum Verfahren vorgenommen worden. Das Verfahren zum Ausbau des kantonalen Velonetzes wird überdies 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. So wird unter anderem festgehalten, dass die Regierung – welche den Sachplan mit dem darin festgelegten Punktesystem genehmigt (Art. 5 Abs. 1 des Strassengesetzes des Kantons Graubünden, StrG; BR 807.100) – nur dann über die Aufnahme, Aufhebung oder Verlegung von Wegabschnitten befinden muss, wenn die neue Linienführung dem Velonetzplan des Sachplans widerspricht. Dies gilt auch dann, wenn sich der Kanton infolge überwiegender kantonaler Interesse mit über 50 Prozent an den anrechenbaren Kosten beteiligt: mit Genehmigung des Velonetzplans hat die Regierung bereits – entsprechend Art. 58 Abs. 3 StrG – darüber Beschluss gefasst, welche Verbindungen und Routen einen höheren Beitragssatz als 50 Prozent erhalten.

Fördermassnahmen

Der touristische Veloverkehr im Kanton Graubünden (Velo und MTB) wird bereits gut vermarktet. Diese Aufgabe wird von den Tourismusorganisationen und von den touristischen Leistungsträgern wahrgenommen. Zudem hat der Kanton in den letzten Jahren einige Förderprogramme lanciert und erfolgreich umgesetzt (graubündenHIKE, graubündenBIKE, graubündenE-MTB).

Für die Förderung des Velos als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist aber auch eine Vermarktung des Velo-Alltagsverkehrs zunehmend wichtig. Der Kanton muss sicherstellen, dass die von ihm mitfinanzierten Anlagen bestmöglich genutzt werden. Die Fachstelle Langsamverkehr hat

bereits einzelne Marketingmassnahmen realisiert. Der Textteil, Kapitel 5.2.4, wird insofern ergänzt, als dass der Kanton auch künftig um das Marketing des Alltagsverkehrs besorgt ist.

Priorisierung von Schwachstellen, Realisierungshorizont

Verschiedene Vernehmlasser wünschen eine Priorisierung der in den Datenblättern ausgewiesenen Schwachstellen des Velonetzes Alltagsverkehr.

Da die Gemeinden für die Realisierung des Velonetzes zuständig sind, liegt es in deren Ermessen, anstehende Projekte im Rahmen ihrer personellen und finanziellen Ressourcen zu priorisieren – gegebenenfalls in Koordination mit anderen notwendigen Sanierungen (beispielsweise von Kanalisationen, Wegausbauten oder Belägen). Die Gemeinden können frei entscheiden, ob, wie und wann sie die in den Datenblättern ausgewiesenen Schwachstellen beheben wollen. Es ist folglich nicht zweckmässig, im Sachplan Velo Zeithorizonte oder eine Priorisierung der Schwachstellen vorzuschreiben. In einem neuen Kapitel 3.3 werden jedoch ein paar grundsätzliche Ausführungen zum erwarteten Realisierungshorizont gemacht. Zudem wird auf die zeitlichen Vorgaben des Bundes bezüglich der Agglomerationsprogramme hingewiesen.

Zuständigkeit für das kantonale Velonetz

Einige Rückmeldungen fordern den Bau und Unterhalt des Grund- und / oder Ergänzungsnetzes durch den Kanton.

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 würde eine Änderung des Strassengesetzes durch den Grossen Rat bedingen. Der Sachplan Velo kann nicht von dieser gesetzlich geregelten Aufgabenteilung abweichen. Auf Wunsch der Gemeinden kann aber der Kanton die Projektierung der Anlagen des Langsamverkehrs 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).

Veloparkierung

Verschiedentlich wird eine finanzielle Beteiligung des Kantons an der Erstellung von öffentlich zugänglichen Veloparkierungen gefordert. Die Parkierung sei ein wichtiger Teil der gesamten Veloinfrastruktur.

Der Sachplan Velo dient der Regierung zur Beitragssprechung, indem er die beitragswürdigen Velonetze von kantonalem bzw. überwiegendem kantonalen Interesse festlegt. Die Festlegung von Standorten der Veloparkierung hingegen 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 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 (Kapitel 2.5).

Höhe der Kantonsbeiträge

Einzelne Vernehmlasser beanstanden die maximale Höhe der Kantonsbeiträge oder fordern identische Beiträge für das Alltags- und Freizeitnetz.

Der Beitragsrahmen für das Ergänzungsnetz (5 bis maximal 50 Prozent) wird in Art. 58 Abs. 1 lit. a StrG festgelegt. Eine Erhöhung dieses Rahmens würde eine Änderung des Strassengesetzes durch den Grossen Rat bedingen und kann daher nicht im Rahmen des Sachplans Velo erfolgen.

Der Beitragsrahmen für das Grundnetz ergibt sich aus Art. 58 Abs. 3 StrG. Diese Bestimmung räumt der Regierung die Kompetenz ein, bei überwiegendem kantonalen Interesse Kantonsbeiträge von über 50 Prozent zu sprechen. Mit Genehmigung des Sachplans Velo (Art. 5 Abs. 2 StrV) fixiert die Regierung die Höchstgrenzen dieser Kantonsbeiträge (80 Prozent Grundnetz Alltagsverkehr / 60 Prozent Grundnetz Freizeitverkehr) und legt das (bereits heute angewendete) Berechnungsschema transparent dar. Mit bis maximal 80 Prozent für das Grundnetz Alltagsverkehr geht die kantonale Unterstützung sehr weit. Auf eine Anpassung der Beitragsätze wurde daher verzichtet.

Dass der Alltagsverkehr der einheimischen Bevölkerung grosszügiger mit kantonalen Beiträgen unterstützt werden soll als der Freizeitverkehr, beruht auf einer Gewichtung, welche vom Grossen Rat bei der Debatte zur Teilrevision des Strassengesetzes vorgenommen wurde. Diese Gewichtung fand Eingang in Art. 31 Abs. 1^{bis} StrV. 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 in der Alltagsmobilität geschaffen werden. Diese Unterscheidung wird beibehalten.

4.2 Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr

Grundsätze für gemischten Verkehr

Einzelne Vernehmlasser fordern einen Grundsatz zur Temporeduktion bei gemischtem Verkehr (generelle Einführung von Tempo 30) oder einen Grundsatz zur Separierung der Velofahrenden im Ausserortsbereich (Radweg als Regelfall).

Eine Ergänzung der Projektierungsrichtlinie mit den gewünschten Grundsätzen ist nicht möglich. Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten dürfen nur in bestimmten, gesetzlich geregelten Ausnahmefällen herabgesetzt werden (Art. 108 Abs. 2 der Signalisationsverordnung, SSV; SR 741.21). Auch die geeignete Führungsform der Velofahrenden ist bei jedem einzelnen Projekt anhand verschiedener Faktoren zu prüfen. Kapitel 1.1 der Projektierungsrichtlinie wird aber insofern ergänzt, dass der Veloverkehr aus Sicherheitsgründen – wo möglich und sinnvoll – auf separaten Wegen bzw. Radwegen geführt wird.

Bedeutung der Vorschriftssignale für E-Bikes

Verschiedentlich wird eine Erläuterung der Verkehrssignale und deren Bedeutung für E-Bikes beantragt.

Signalisierte Radwege stehen sowohl E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h als auch jenen mit einer Unterstützung bis 45 km/h ("schnelle E-Bikes") offen. Eine Signalisation von Radwegen mit einem Verbot für schnelle E-Bikes ist nur in Ausnahmefällen anzuwenden. Kapitel 3.6 der Projektierungsrichtlinie wird entsprechend neu gegliedert und ergänzt.

Anforderungen an den Unterhalt

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).

Aufgrund verschiedener Rückmeldungen legt die Projektierungsrichtlinie neu die Anforderungen an den Unterhalt von Radwegen des Velo-Alltagsverkehrs fest (Kapitel 3.9). Ergänzend wird im Textteil festgehalten, dass mit dem Gesuch um Kantonsbeiträge ein Unterhaltskonzept einzureichen ist (Kapitel 7.2). Mithilfe dieser Vorgaben soll für das kantonale Velonetz des Alltagsverkehrs eine einheitliche Unterhalts-Qualität sichergestellt werden.

Verbindlichkeit der Projektierungsrichtlinie

Einzelne Vernehmlasser fordern einen Verzicht auf Projektierungs-Standards. Im Einzelfall müsse von der Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr abgewichen werden können.

Gemäss Art. 31 Abs. 1^{bis} der Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV; BR 807.110) werden die Beitragszahlungen des Kantons unter anderem an die Voraussetzung geknüpft, dass die "kantonalen Vorgaben" eingehalten werden. Die bauliche Ausgestaltung der Radweganlagen muss den kantonalen Projektierungsrichtlinien entsprechen. Eine einheitliche Festlegung für den ganzen Kanton ist für eine minimale Qualität des kantonalen Velonetzes zwingend. Ein Verzicht auf das Festschreiben solcher Standards würde der regierungsrätlichen Vorgabe widersprechen.

Die Projektierungsrichtlinie Velo-Alltagsverkehr orientiert sich an den Minimalanforderungen der bereits geltenden Normen – wobei diese teilweise sogar unterschritten werden. Die Grundsätze gelten vor allem für Ausserortsabschnitte. Abweichungen infolge einer Interessenabwägung sind möglich, erfordern aber eine Begründung im technischen Bericht. Dies gilt auch für die geforderte Asphaltierung des Alltagsnetzes. Grundsätzlich aber ist für Verbindungen des Velo-Alltagsverkehrs eine Asphaltierung vorzusehen, damit sie möglichst auch im Winterhalbjahr und bei Regen genutzt werden.

Pilotprojekte

Vereinzelt wird die Ausarbeitung von Pilotprojekten gefordert. Gewünscht wurde beispielsweise die Entwicklung von umweltverträglichen Oberflächenbelägen oder eine Studie zur Verkehrsflächentrennung mit Niveauunterschieden.

Pilotprojekte und Forschungsaufträge sind nach wie vor möglich und erwünscht. Sie sollten in Absprache mit der FLV und in Zusammenarbeit mit den Forschungseinrichtungen (Universitäten, Fachhochschulen, VSS, SVI, etc.) angegangen werden. In der Projektierungsrichtlinie werden aber nur bewährte Lösungen aufgenommen. Bewähren sich gewisse Lösungen aus Pilotprojekten, kann die Projektierungsrichtlinie zu einem späteren Zeitpunkt nachgeführt werden

4.3 Velonetzplan mit Gemeinde-Datenblättern

Linienführung Velo-Alltagsverkehr und Schwachstellen

Zahlreiche Rückmeldungen betreffen die Linienführungen des Velo-Alltagsverkehrs und die ermittelten Schwachstellen.

Alle gemeldeten Abweichungen und Änderungsvorschläge wurden überprüft. Wo möglich, wurde der Velonetzplan entsprechend angepasst. Zudem konnten bereits einzelne neue Verbindungen definiert und das Netz punktuell erweitert werden.

Ergänzungen des Freizeitnetzes

Verschiedene Vernehmlasser fordern die Aufnahme bestimmter Routen in den Velonetzplan.

Nicht jede Route, welche in einem generellen Erschliessungsplan (GEP) als Mountainbike- oder Velostrecke aufgenommen ist, erfüllt die Anforderungen zur Aufnahme in den Sachplan. Als von kantonaler Bedeutung und damit als sachplanwürdig eingestuft werden nur die gemäss SN 640 829a signalisierten Freizeitroutes. Diese, in nationale, regionale oder lokale Routen unterteilten Routen haben ein Ausgangspunkt und ein Ziel sowie eine gewisse Bedeutung für das Gesamtnetz.

Neu geplante Routen müssen daher vorgängig zur Abstimmung mit dem Gesamtnetz der FLV vorgelegt und in den RRIP und/oder GEP übernommen werden. Im Genehmigungsverfahren des RRIP/GEP kann die Regierung alsdann einen Auftrag zur Nachführung der Route im Velonetzplan erteilen. Kleinere Änderungen der Linienführung bestehender signalisierter Routen kann die FLV im Velonetzplan nachtragen.

Regionale Richtpläne statt Velonetzplan

Vereinzelte Doppelspurigkeiten mit den regionalen Richtplänen und eine Einschränkung der kommunalen Handlungsfreiheit befürchtet. Entsprechend wird ein Verzicht auf den behördenverbindlichen Velonetzplan gefordert. Stattdessen seien die Langsamverkehrsnetze der regionalen Richtpläne (RRIP) zu übernehmen.

Im Sachplan Velo wird das "kantonale" Alltagsnetz und das "kantonale" Freizeitnetz abgebildet. Es handelt sich um die Verbindungen und Routen von kantonalem oder überwiegendem kantonalem Interesse. Nur diese sind gemäss Art. 58 StrG und Art. 31bis StrV beitragswürdig. Für die Aufnahme einer Verbindung/Route in den Velonetzplan gelten die im Textteil festgelegten Anforderungen: das Erreichen der definierten Schwellenwerte im Potentialmodell für den Alltagsverkehr und die Kategorisierung und Signalisation gemäss SN 640 829a für den Freizeitverkehr. Mit dem Sachplan – welcher nach Bedarf und relativ einfach nachgeführt wird – ist sichergestellt, dass die Regierung über ein aktuelles, transparentes und kantonsweites Instrument zur Beitragsprechung verfügt. Die RRIP waren eine wichtige Grundlage zur Festlegung des kantonalen Velonetzes. Es besteht aber kein Anspruch auf eine vollständige Übernahme in den Sachplan mit entsprechender Mitfinanzierung durch den Kanton. Die Kompetenzen und Pflichten der Regierung gemäss Art. 6 Abs. 2 StrG und Art. 5 Abs. 1 StrV können nicht über die RRIP an die Regionen delegiert werden.

Die Handlungsfreiheit der Gemeinden bleibt aber gewahrt. Die Linienführungen der rein kommunalen Velonetze werden vom Sachplan nicht erfasst. Die Gemeinden können kommunale und rein fraktionale Verbindungen und Routen frei festlegen und das kantonale Netz in den regionalen Richtplänen entsprechend ergänzen. Gleiches gilt für die überfraktionalen Verbindungen und Routen: Auch diese können die Gemeinden frei festlegen – bei einem Abweichen vom Sachplan entfällt jedoch ihr Anspruch auf Kantonsbeiträge.

5. Verabschiedung Sachplan Velo

Die Verabschiedung des Sachplans Velo obliegt der Regierung. Diese beschliesst unter Berücksichtigung der Vernehmlassungsergebnisse über die Genehmigung des Sachplans (Art. 5 Abs. 1 StrV).

Im Anschluss an die Genehmigung werden sämtliche Dokumente des Sachplans Velo (mit Ausnahme der Gemeinde-Datenblätter) auf dem Internet aufgeschaltet und nachgeführt.