

# Gemeinden sollen in Sachen Velo aktiver werden

**Das Velowegnetz ist in diversen Regionen ungenügend ausgebaut. Auch im Engadin. Regierungsrätin Carmelia Maissen nimmt die Gemeinden in die Pflicht.**

RETO STIFEL

Im Mai dieses Jahres hat die EP/PL über eine Anfrage von Mitte-Grossrat Martin berichtet. In dieser verlangte Binkert mehr Tempo bei der Umsetzung des Veloweggesetzes. Dieses war von der Schweizer Stimmbeteiligung bereits 2018 angenommen worden und ist am 1. Januar dieses Jahres in Kraft getreten. Mit dem Ziel, dass sämtliche Regionen über ein zusammenhängendes, direktes und sicheres Velowegnetz – speziell auch für den Alltags-Veloverkehr – verfügen. Ein Qualitätsziel, welches im Engadin, aber auch in anderen Talschaften des Kantons noch in weiter Ferne sei, sagte Binkert damals gegenüber dieser Zeitung. Die Regierung hatte in ihrer Antwort auf die Frage vor allem klargemacht, dass der Langsamverkehr gemäss dem Strassengesetz des Kantons Graubünden eine Gemeindeaufgabe ist, was bedeutet, dass das Velowegnetz für den Alltagsverkehr durch die Gemeinden zu projektieren, zu bauen und zu unterhalten sei. Der Kanton berät, koordiniert und kann Beiträge an die Finanzierung sprechen.

## Die «heisse Kartoffel»

In der Zwischenzeit ist die Anfrage von Binkert im Grossen Rat diskutiert worden. Dass es sich nicht nur um ein isoliertes Engadiner Problem handelt, zeigten die verschiedenen Wortmeldungen anlässlich der Augustsession. «Da wird die «heisse Kartoffel» etwas gar rasch an die Gemeinden weitergereicht», sagte Simon Gredig (Grüne, Chur), er ist zugleich auch Geschäftsführer von Pro Velo Graubünden. Gemäss Gredig ist das eigentliche Planungsinstrument des Kantons der Sachplan Velo. Und dieser harre über anderthalb Jahre nach dem Auftrag Cahenzli Philipp seiner Überarbeitung, kritisierte Gredig. «Es braucht jetzt eine richtige Überarbeitung des Sachplans inklusive Qualitätsvorgabe», sagte er.

In besagtem Auftrag vom August 2021 schlug SP-Grossrätin Erika Cahenzli-Phi-



Wenn die Kantonsstrasse auch Fahrradweg sein muss: Zwischen Silvaplana und Sils ist die Strasse eng, kurvig und unübersichtlich.

Foto: Daniel Zaugg

lipp vor, den Bereich Velo-Alltagsverkehr in die Zuständigkeit und Verantwortung des Kantons zu verschieben. Dies stelle eine gemeindeübergreifende Koordination, die Planung aus einer Hand sowie eine einheitliche Finanzierung sicher. Der Kanton stellte sich damals dem Ansinnen positiv gegenüber, machte aber klar, dass das Velowegnetz-Alltagsverkehr eine Verbundaufgabe bleiben müsse. Zumal ein solches primär auf Gemeindestrassen mit Mehrfachnutzung verlaufe.

## Mehr als Augenwischerei?

Unter anderem diese teils gefährliche Mehrfachnutzung ist Martin Binkert ein Dorn im Auge. Im Velowegnetzplan seien auch auf den Kantonsstrassen Alltags-, Grund- und Ergänzungsnetze eingezeichnet, welche diesen Namen ganz sicher nicht verdienen würden. Er sprach damit insbesondere auch die Kantonsstrasse entlang den Oberengadiner Seen an. «Ich frage mich, ob der Velowegnetz-

mehr als Augenwischerei ist», sagte er. Grossrat Gredig verwies in der gleichen Diskussion darauf, dass das Bundesamt für Strassen klar sagt, dass Radstreifen auf Strecken mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern nicht einer angebrachten und sicheren Veloinfrastruktur entsprächen.

Binkert brachte das Thema ebenfalls anlässlich der letzten Sitzung im St. Moritzer Gemeinderat auf. Er verwies dort vor allem auf die seit vielen Jahren bekannte und ungelöste Situation mit Fussgängern und Velofahrern auf dem stark benutzten Seeuferweg. «Die Situation verschärft sich zusehends, und St. Moritz sollte das Angebot des Kantons, im Auftrag der Gemeinde dessen Projektierung und Bau federführend zu übernehmen, dringend annehmen.»

## Nicht alle Gemeinden interessiert

Die zuständige Regierungsrätin Carmelia Maissen sagte in der Augustsessi-

on, dass es nicht darum gehe, die heisse Kartoffel hin- und herzuschieben. «Wir müssen das zusammen stemmen.» Das neue Velogesetz auf Bundesebene schaffe die Möglichkeit, diese Aufgabe vermehrt im Verbund anzugehen. Deshalb unterstütze die Fachstelle Langsamverkehr die Gemeinden in dieser Aufgabe und übernehme bei entsprechender Anfrage die Federführung bei der Projektierung und auch bei der Realisierung. «Es gibt aber Gemeinden, die schlicht und einfach kein Interesse daran haben, sich an diesem Thema zu beteiligen, etwas umzusetzen oder dann am Schluss gar auch noch mitzufinanzieren.» Dies, obwohl die Mitfinanzierung durch den Kanton durch die Umsetzung des Auftrags von Grossrätin Cahenzli massgeblich erhöht worden sein.

## Kommt in die Präsidentenkonferenz

Gerade die Situation im Oberengadin zeige exemplarisch auf, wo die Heraus-

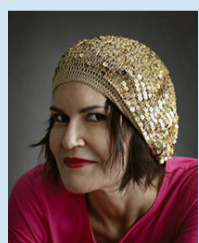
## Velo-Potenzial im Kanton noch nicht ausgeschöpft

Am vergangenen Montag hat in Chur eine Medienkonferenz mit dem Titel «Velokanton Graubünden» stattgefunden. Dabei wurde ein Sensibilisierungsprogramm zum Thema «Velo fahren im Alltag» lanciert. Anstoss für die Initianten von graubünden Bike und Pro Velo Graubünden war zum einen das Schweizerische Veloweggesetz, das kantonale Regierungsprogramm 2021 – 2024 und persönliche Überzeugungen und Erfahrungen. Projektleiterin Rea Furrer sagte, dass es mehr Aufmerksamkeit an Schulen, in Gemeinden und bei Arbeitgebern brauche, damit das Velo in Graubünden als vollwertiges Verkehrsmittel alltagstauglich wird. Für Simon Gredig, Geschäftsleiter von Pro Velo Graubünden, braucht es einen Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik, um Graubünden für Velofahrende attraktiver zu machen. Heute betreibe der Kanton eine «nachfrageorientierte Verkehrsplanung». Die Crux dabei: Dort, wo es gefährlich sei, also beispielsweise auf einer Kantonsstrasse mit Tempo 80, würden Velofahrer gar nicht erst fahren, darum fehle auf den ersten Blick die Nachfrage. «Die Realität aber ist: Wenn einmal ein attraktiver und sicherer Veloweg gebaut wird, kommen die Velofahrenden von alleine», sagte Gredig. Sämtliche Informationen zur Kampagne, welche mittels Animationsfilmen aus fünf Regionen des Kantons inspirieren, zum Nachdenken anregen und Echo auslösen sollen, gibt es auf [www.velokanton.gr](http://www.velokanton.gr). (rs)

forderungen lägen. Es gehe um sensible Landschaften, um zusätzlichen Flächenverbrauch, welcher oft in Konkurrenz zu anderen Vorhaben stehe. Im April habe ein Austausch mit Verantwortlichen der Region stattgefunden und dort sei entschieden worden, dass man eine Gesamtplanung Veloinfrastruktur Alltagsverkehr in Angriff nehmen wolle. Auf Nachfrage der EP/PL bestätigte Regionalentwicklerin Claudia Jann das Treffen. Zurzeit sei das Geschäft bei der Regionalplanungskommission und komme dann in die Präsidentenkonferenz.

## Blog der Woche von Romana Ganzoni (Kultur)

### Die Zugfahrt und der Krieg



Endlos, die Zugfahrt durch das schottische Hochland. Von Edinburgh nach Inverness. Dann dem Loch Ness entlang. Meine Verbindung zu dieser Landschaft: die Begeisterung unserer Freunde aus Samedan und der Film «Highlander». Connor MacLeod, verkörpert von Christopher Lambert, 1986. Ich war 19. Meinen knochigen Hintern von damals auf den harten Stühlen im Gemeinde- und Kinosaal Scuol spüre ich noch immer.

Die rote Brücke, die sich über den Firth of Forth spannt, liegt hinter uns, sie kommt mir vor wie ein Portal, dahinter liegt das Engadin, wir fahren durch den God da Staz, der sich hier über Stunden ausdehnt und andere Landschaften beherrscht, bald schau-

ich an einen Hang beim Abstieg von Marguns ins Dorf, dann zieht die Val Roseg vorbei, wie ein romanischer Gruss, in gälischer Sprache erwidert, nicht nur mit Erika, Wachholder, Preiselbeerstauden, schmalblättrigen Weideröschen und Föhren bewachsen, auch mit vielen Laubbäumen, das Engadin hat sich hier zeitlich und räumlich ausgedehnt, in die Breite gehend und in die Länge, die Berge sind nun Hügelketten, trotzdem sehe ich die Passlandschaften des Albula und des Flüela, ein paar Lärchen stehen da, noch nicht gelb. Keine Arven.

Drehen wir uns im Kreis? Oder werden wir in einer Spirale nach oben gebracht, eingeschraubt in diese Weite, die so schön ist, dass es weh tut. Dieses Weh kenne ich, es verbindet sich mit Filmen, die ich gesehen habe, nicht nur im Jahre 1986, mit Büchern, die ich gelesen habe, und mit der Berglandschaft, die ich von klein auf kenne. Es

verbindet sich mit all dem, das gelebt ist und nie wiederkommt. Und doch dauernd da ist, zusammen mit dem, was keine Wehmut auslöst, es verbindet sich mit meiner Biographie und meinen Erfahrungen, die Ausgang, Referenz und Abgleich sind für alles, das heute ist und geschieht.

Im Zug rieche ich die Schafe, die als weisse Knäuel vorbeiziehen. Sie weiden hier zu Hunderten, ich hoffe, ihre Wolle werde nicht verbrannt. Ich rieche sie, weil ich bereits weiss, wie sie riechen. Ein paar prächtige Kühe stehen auf den Wiesen, ich sehe ihre ausdrucksvollen Augen, obwohl sie gerade fressen. Ich weiss, wie Kuhaugen aussehen, und ich weiss, wie es klingt, wenn Kühe Gras ausreissen, um es zu schlucken. Keine Vorstellung habe ich davon, wie die 25-jährige Inbal Liebermann im Kibbuz Nir Am es geschafft hat, die Bewohnerinnen und Bewohner zu schützen, als die Hamas-Terroristen ein-

brachen, um alle zu massakrieren. Die Geschichte scheint auf dem Display meines Telefons auf. Ich falle aus der Spirale, halte die Tränen zurück, lese den Artikel meinem jüngsten Sohn vor, ordne die Situation mit meinem Wissen ein.

Das Paar, das vis-à-vis sitzt, schaut uns zu, dann sagt die Frau «We are from Israel».

Mein Blick verschwimmt. Die Frau bittet mich, nicht zu weinen, sonst müsse sie auch weinen, ihr älterer Sohn sei Soldat, er sei an der Front. Der jüngere besuche die Kunstakademie. Lange Pause.

Die Frau heisst Dafna.

Ein schöner Name, sage ich, er erinnert mich an Daphne.

Aus der griechischen Mythologie.

Ja.

Ihr Mann nennt seinen Namen, wohlklingend und fremd, ich will ihn unbedingt behalten, ich spreche ihn in-

nerlich nach und sage gleichzeitig, ich bin so traurig und hilflos, was können wir tun?

Nichts. Das Schöne aufnehmen, die Natur, Kunst, sagt Dafna. Sie fügt an: freundliche Menschen.

Ich weiss nichts vom Krieg.

«Aber Sie sind auch eine Mutter», antwortet Dafna.

Das ist das Letzte, das Dafna sagt, bevor wir uns verabschieden und aus dem Zug steigen.

Die Blogbeiträge der Engadiner Post erscheinen unter [blog.engadin.online](http://blog.engadin.online).

Romana Ganzoni (\*1967, Scuol) ist Autorin und wohnt in Celerina/Schlarigna. Nach 20 Jahren als Gymnasiallehrerin publiziert sie seit 2013 Romane, Erzählungen, Gedichte, Essays, Kolumnen und Radiobeiträge. Sie wurde nominiert für den Bachmannpreis, und erhielt den 1. Preis beim Essay-Wettbewerb des Berner Bunds, zudem ist sie Trägerin des Bündner Literaturpreises.