

GROSSER RAT

Dezembersession 2022

Anfrage Gort betreffend Parkplätze entlang der Kantonsstrassen

Das TBA ist mit der Bewilligung von Parkplätzen entlang der Kantonsstrasse nicht nur zurückhaltend, nein, es schliesst diese eigentlich kategorisch aus oder verlangt unverhältnismässige bauliche Massnahmen.

So schreibt das TBA bei einer Anfrage der Gemeinde Küblis:

Längsparkplätze:

Das Bauvorhaben befindet sich im Ausserortsbereich der regionalen Verbindungsstrasse V726.41 Saaserstrasse. Eine Zufahrtbewilligung für Längsparkplätze können wir grundsätzlich nicht in Aussicht stellen. Eine Parkierungsmöglichkeit für die Parzelle Nr. XY ist abseits der Kantonsstrasse zu evaluieren und im definitiven Projekt der Gemeinde Küblis aufzuzeigen. Eine Zufahrtbewilligung für den konzentrierten Anschluss an die Kantonsstrasse westlich der geplanten Haltebuchten können wir weiterhin in Aussicht stellen.

In diesem Beispiel gilt es festzuhalten, dass für die oben erwähnten Längsparkplätze keine bauliche Massnahmen nötig gewesen wären, für den konzentrierten Anschluss jedoch schon. Dies bedeutet für den Hauseigentümer Investitionen von 70 000 Franken und einen erheblichen Landverschleiss im BAB.

Es gibt aber auch Beispiele im Innerortsbereich, bei welchen seitens des TBA unverhältnismässige Forderungen gestellt wurden. Auffallend scheint hier, dass wenn der Kanton etwas macht, wie z. B. die Strasse nach Tälsch verbreitern, werden altrechtliche Parkplätze nicht infrage gestellt. Werden durch die Gemeinde (Beispiel Längsparkplätze) oder durch Private (Beispiel Tälscherstrasse) Bauvorhaben zur Prüfung dem Kanton eingesendet, sind diese dann plötzlich nicht mehr bewilligungsfähig oder eben nur mit unverhältnismässigen Forderungen.

Gerne bitte ich die Regierung, den Unterzeichnenden folgende Fragen zu beantworten:

1. Gemäss welcher Gesetzesgrundlage bewilligt, beziehungsweise verbietet der Kanton Parkplätze und Zufahrten entlang der Kantonsstrassen im Innerorts- und Ausserortsbereich?
2. Welchen Ermessensspielraum hat der Kanton bei der Beurteilung?
3. Wie erklärt die Regierung die unterschiedliche Beurteilung altrechtlicher Parkplätze je nach Bauvorhaben und Bauherrschaft (siehe Beispiel Längsparkplätze und Beispiel Tälsch)?
4. Ist die Regierung nicht auch der Meinung, dass wenn sie altrechtliche Parkplätze verbietet, dass dann der Kanton für die Mehrkosten aufkommen soll?

Chur, 7. Dezember 2022

Gort, Kasper, Cramer, Adank, Beeli, Binkert, Brandenburger, Bürgi-Büchel, Candrian, Casutt, Censi, Collenberg, Cortesi, Della Cà, Derungs, Dürler, Favre Accola, Föhn, Furger, Gansner, Grass, Hartmann, Hefti, Koch, Lehner, Luzio, Menghini-Inauen, Morf, Natter, Rauch, Roffler, Salis, Schutz, Sgier, Stocker, Weber



Sitzung vom

28. Februar 2023

Mitgeteilt den

1. März 2023

Protokoll Nr.

160/2023

Anfrage Gort

betreffend Parkplätze entlang der Kantonsstrassen
Parkplätze entlang der Kantonsstrassen

Antwort der Regierung

Von den jährlich beim Kanton eingehenden circa 1'200 Gesuchen für Bauten und Anlagen an Kantonsstrassen handelt es sich bei rund 700 um solche, die Verkehrerschliessungen wie Zufahrten und Parkplätze zum Gegenstand haben. Das Tiefbauamt Graubünden (TBA) als kantonale Fachstelle für das Strassenwesen zieht bei der Beurteilung von Verkehrsanlagen auf bzw. entlang von Kantonsstrassen sofern notwendig die Kantonspolizei Graubünden (KAPO) als Fachstelle für die Verkehrssicherheit bei. Die enge Zusammenarbeit zwischen TBA und KAPO bietet Gewähr für eine umfassende Beurteilung der Funktionalität und Verkehrssicherheit von Anlagen unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer der Verkehrsräume.

Für die Beurteilung der Gesuche für Bauten und Anlagen an Kantonsstrassen ist neben den eidgenössischen Gesetzesgrundlagen insbesondere die kantonale Strassengesetzgebung massgebend. Des Weiteren dienen die einschlägigen Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS-Normen) als Beurteilungsgrundlage.

Zu Frage 1: Der Kanton bewilligt bzw. verbietet Parkplätze und Zufahrten entlang von Kantonsstrassen sowohl im Innerorts- als auch im Ausserortsbereich gestützt auf Art. 44a ff. Strassengesetz des Kantons Graubünden (StrG; BR 807.100).

Zu Frage 2: Gemäss Art. 6a Abs. 1 Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 74101) haben Bund, Kantone und Gemeinden bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung zu tragen. Wichtigstes Kriterium zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist die gegenseitige Erkennbarkeit der Verkehrsteilnehmenden. Der Ermessensspielraum bewegt sich innerhalb der Vorgaben der einschlägigen VSS-Normen. Die gegenseitige Erkennbarkeit wird durch die in der VSS-Norm 40273a "Sichtverhältnisse in Knoten"

beschriebenen Sichtfelder garantiert. Die Konstruktion der Sichtfelder erfolgt durch eine Beobachtungsdistanz ab dem Fahrbahnrand der Kantonsstrasse und den Sichtlinien auf die vortrittsberechtigten Strasse und ggf. auf Gehweg- oder Radweganlagen längs der Strasse. Eine Bewilligung ist gestützt auf die massgebenden rechtlichen Grundlagen stets dann zu verweigern, wenn durch die Umsetzung eines Vorhabens die Verkehrssicherheit beeinträchtigt würde (vgl. Art. 52 Abs. 4 StrG).

Zu Frage 3: Das Kantonsstrassennetz im Kanton Graubünden erstreckt sich über ca. 1'400 km. Ob die auf dem gesamten Strassennetz erstellten Anlagen den jeweils aktuellen Anforderungen an die Verkehrssicherheit genügen, kann nicht fortwährend systematisch überprüft werden. Die konkrete Einzelfallüberprüfung der Verkehrssicherheit von Anlagen erfolgt insbesondere regelmässig im Zusammenhang mit Bau- oder Umbauvorhaben oder aufgrund von Erkenntnissen aus dem Monitoring von Verkehrsunfällen. Sofern die Verkehrssicherheit es erfordert, kann gemäss Art. 48 Abs. 2 StrG von Eigentümerinnen und Eigentümern anstossender Grundstücke die Anpassung oder Beseitigung von bestehenden Anlagen verlangt werden. Die Gleichbehandlung wird durch die Anwendung der einschlägigen VSS-Normen gewährleistet.

Werden Kantonsstrassen baulich verändert, hat der Kanton die notwendigen Anpassungen an angrenzenden Grundstücken gemäss Art. 49 Abs. 1 StrG auf seine Kosten auszuführen. Diese Obliegenheit des Kantons beschränkt sich auf die absolut notwendige Anpassung an die neuen örtlichen Rahmenbedingungen. Der Kanton ist hingegen nicht legitimiert, Verkehrsanlagen Dritter im Rahmen von Strassenprojekten mit für den Bau und Betrieb von Kantonsstrassen zweckgebundenen öffentlichen Geldern entsprechend den Vorgaben der aktuellen VSS-Normen auszubauen.

Zu Frage 4: Wurde die Errichtung von Parkplätzen vorbehaltlos genehmigt oder erfolgte sie zu einem Zeitpunkt, als noch keine oder abweichende Abstandsvorschriften galten, ist die verlangte Anpassung oder Beseitigung im Sinne von Art. 48 Abs. 3 StrG durch den Kanton zu entschädigen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Peter Peyer

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

CUSSEGL GROND

Sessiun da december 2022

Dumonda Gort concernent las piazzas da parcar per lung da las vias chantunalas

Cun permetter piazzas da parcar per lung da la via chantunala n'è l'Uffizi da construcziun bassa (UCB) betg mo precaut, na, atgnamain escluda el talas permissiuns categoricamain u pretenda mesiras architectonicas sproporziunadas.

Uschia scriva il UCB sin ina dumonda da la vischnanca da Küblis:

Plazzas da parcar longitudinalas:

Il project da construcziun sa chatta en il sectur ordaifer il vitg da la via da colliaziun regiunala V726.41 Via da Saas. Ina permissiun d'access per piazzas da parcar longitudinalas na pudain nus da princip betg empermetter. Ina pussaivladad da parcar per la parcella nr. XY sto vegnir evaluada in pau davent da la via chantunala e preschentada en il project definitiv da la vischnanca da Küblis. Ina permissiun d'access per l'access concentrà a la via chantunala en il vest da la nischa da fermada planisada pudain nus vinavant metter en vista.

Tar quest exempel stoi vegnir constatà, ch'i n'avess duvrà naginas mesiras architectonicas per las piazzas da parcar longitudinalas menziunadas qua survant, per l'access concentrà però bain. Per il proprietari da la chasa signifitga quai investiziuns da 70 000 francs ed in sfarlattim considerabel da terren EOZ.

I dat però er exempels en il sectur entaifer il vitg, tar ils quals il UCB fa pretensiuns sproporziunadas. Qua pari da dar en egl, che las piazzas da parcar tenor il dretg vegl na vegnan betg messas en dumonda, sch'il chantun fa insatge, sco p.ex. cun schlargiar la via da Tälfesch. Sche la vischnanca (exempel piazzas da parcar longitudinalas) u persunas privatas (exempel Via da Tälfesch) inolteschan projects da construcziun per l'examinaziun al chantun, alura na survegnan quels tuttenina nagina permissiun u apunta mo cun pretensiuns sproporziunadas.

Gugent supplitgesch jau la Regenza da respunder a las sutsegnadras ed als sutsegnaders las suandantas dumondas:

1. Tenor tge basas giuridicas permetta, respectivamain scumonda il chantun parcadis ed access per lung da las vias chantunalas en ils secturs entaifer e ordaifer il vitg?
2. Tge libertad da decider ha il chantun en connex cun il giudicament?
3. Co declera la Regenza il giudicament different da parcadis tenor il dretg vegl tut tenor project da construcziun e tut tenor patrun da construcziun (cf. exempel piazzas da parcar longitudinalas ed exempel Tälfesch)?
4. N'è la Regenza betg er da l'avis, ch'il chantun sto surpigliar ils custs supplementars, sch'el scumonda piazzas da parcar tenor il dretg vegl?

Cuira, ils 7 da december 2022

Gort, Kasper, Cramer, Adank, Beeli, Binkert, Brandenburger, Bürgi-Büchel, Candrian, Casutt, Censi, Collenberg, Cortesi, Della Cà, Derungs, Dürler, Favre Accola, Föhn, Furger, Gansner, Grass, Hartmann, Hefti, Koch, Lehner, Luzio, Menghini-Inauen, Morf, Natter, Rauch, Roffler, Salis, Schutz, Sgier, Stocker, Weber



Sesida dals

Communitgà il

Protocol nr.

28 da favrer 2023

1. da mars 2023

160/2023

Dumonda Gort

concernent las plazzas da parcar per lung da las vias chantunalas

Resposta da la Regenza

Mintga onn entran tar il chantun var 1200 dumondas per edifizis e stabiliments per lung da la via chantunala. Circa 700 da quellas han sco object l'avertura per il traffic sco per exempel vias d'access u parcadis. Per giuditgar stabiliments da traffic sin resp. per lung da las vias chantunalas consultescha l'Uffizi da construcziun bassa dal Grischun (UCB) sco post chantunal spezialisà per ils fatgs da vias – sche necessari – la Polizia chantunala dal Grischun sco post spezialisà per la segirezza dal traffic. La stretga collavuraziun tranter il UCB e la Polizia chantunala garantescha in giudicament cumplexiv da la funcziunalitad e da la segirezza dal traffic d'implants, quai resguardond ils differents basegns da las utilisadras e dals utilisaders dals spazis da traffic.

Per giuditgar las dumondas per edifizis e stabiliments per lung da las vias chantunalas è decisiva – ultra da las basas giuridicas federalas – en spezial la legislaziun chantunala davart las vias. Plinavant servan las normas respectivas da l'Associaziun svizra da las spezialistas e dals spezialists per vias e per il traffic (normas da la VSS) sco basa da giudicament.

Tar la dumonda 1: Il chantun permetta resp. scumonda parcadis e vias d'access per lung da las vias chantunalas, quai tant entaifer sco er ordaifer ils vitgs sin basa da l'art. 44a ss. da la Lescha davart las vias dal chantun Grischun (LVias; DG 807.100).

Tar la dumonda 2: Tenor l'art. 6a al. 1 da la Lescha federala davart il traffic sin via (LTV; CS 74101) ston la Confederaziun, ils chantuns e las vischnancas tegnair quint adequatamain da las finamiras da la segirezza dal traffic en connex cun la planisaziun, la construcziun, il mantegniment ed il manaschi da l'infrastructura da vias. Il pli impurtant criteri per garantir la segirezza dal traffic è la perceptibilitad vicendaivla da las participantas e dals participants dal traffic. La libertad dal bainappreziar sa mova entaifer las normas da la VSS respectivas. La perceptibilitad vicendaivla vegn garantida tras ils champs visivs descrits en la norma da la VSS 40273a «visibilitad en

nufs stradals». La construcziun dals champs visivs vegn fatga tras ina distanza d'observaziun davent da l'ur da la via chantunala e davent da las lingias da vista sin la via cun dretg da precedenza ed eventualmain sin passapes u vias da velos per lung da la via. Sin fundament da las basas giuridicas relevantas sto ina permissiun adina vegnir refusada, sche la segirezza dal traffic vegniss periclitada tras la realisaziun d'in project (cf. art. 52 al. 4 LVias).

Tar la dumonda 3: La rait da vias chantunalas dal chantun Grischun ha ina lunghezza da var 1400 km. Sche tut ils stabiliments construids sin la rait da vias satisfan a las pretensiuns actualas respectivas a la segirezza dal traffic, na po betg vegnir examinà cuntinuadamain e sistematicamain. L'examinaziun concreta da la segirezza dal traffic dals singuls implants vegn fatga regularmain en spezial en connex cun projects da construcziun u da renovaziun ubain sin fundament da las enconuschientschas ord il monitoring d'accidents da traffic. Sche la segirezza dal traffic pretenda quai, èsi pussaivel d'obligar las proprietarias ed ils proprietaris da bains immobigliars cunfinants d'adattar u d'allontanar ils implants existents, quai tenor l'art. 48 al. 2 LVias. Il tractament egual vegn garantì tras l'applicaziun da las normas da la VSS respectivas.

Sche vias chantunalas vegnan midadas architectonicamain, sto il chantun – tenor l'art. 49 al. 1 LVias – far las adattaziuns necessarias vi dals bains immobigliars cunfinants sin agen quint. Questa incumbensa dal chantun sa restrenscha a l'adattaziun absolutamain necessaria a las novas cundiziuns da basa localas. En il rom da projects da vias n'è il chantun dentant betg legitimà da renovar implants da traffic da terzs cun daners publics liads a l'intent da construir e da mantegnair vias chantunalas, per che quests implants correspundian a las normas actualas da la VSS.

Tar la dumonda 4: Sche la construcziun da parcadis è vegnida approvada senza resalvas u sche tala è vegnida fatga en in mument, cura che las prescripziuns da distanza divergiavan u na valevan betg anc, alura sto il chantun indemnisar l'adattaziun u l'allontanament en il senn da l'art. 48 al. 3 LVias.



En num da la Regenza

Il president:

Peter Peyer

Il chancelier:

Daniel Spadin

GRAN CONSIGLIO

Sessione di dicembre 2022

Interpellanza Gort concernente i parcheggi lungo le strade cantonali

Quando si tratta di autorizzare parcheggi lungo la strada cantonale, l'UT non solo è cauto ma in fondo li esclude categoricamente oppure richiede misure edilizie sproporzionate.

Ecco cosa scrive l'UT in risposta a una richiesta del Comune di Küblis:

Parcheggi paralleli alla strada:

Il progetto di costruzione si trova all'esterno dell'abitato lungo la strada di collegamento regionale V726.41 Strada per Saas. Non possiamo in linea di principio prospettare il rilascio di un'autorizzazione d'accesso per parcheggi paralleli alla strada. Occorre valutare una possibilità di parcheggio per la particella n. XY al di fuori della strada cantonale e indicarla nel progetto definitivo del Comune di Küblis. Possiamo inoltre continuare a prospettare il rilascio di un'autorizzazione d'accesso per il raccordo concentrato alla strada cantonale a ovest dell'area di arresto prevista.

In questo esempio occorre precisare che per i parcheggi paralleli alla strada summenzionati non sarebbero state necessarie misure edilizie, le quali tuttavia sarebbero state necessarie per il raccordo concentrato. Per il proprietario dell'immobile, ciò corrisponde a investimenti pari a 70 000 franchi e a un'importante utilizzazione del suolo nell'EFZ.

Esistono però anche esempi all'interno dell'abitato per i quali l'UT ha posto requisiti sproporzionati. Sembra qui evidente che se il Cantone fa qualcosa, come ad esempio ampliare la strada per Tälfesch, i parcheggi realizzati secondo il diritto previgente non vengono messi in discussione. Se invece sono i comuni (esempio dei parcheggi paralleli alla strada) o privati (esempio della strada per Tälfesch) a inviare per l'esame progetti di costruzione al Cantone, questi non possono improvvisamente più essere autorizzati oppure l'autorizzazione può venire rilasciata solo se vengono soddisfatti requisiti sproporzionati.

Prego il Governo di rispondere alle seguenti domande delle firmatarie e dei firmatari:

1. Secondo quale base legale il Cantone autorizza o vieta parcheggi e accessi lungo le strade cantonali all'interno e all'esterno dell'abitato?
2. Di quale margine discrezionale dispone il Cantone nella valutazione?
3. Come spiega il Governo la diversa valutazione di parcheggi realizzati secondo il diritto previgente a seconda del progetto di costruzione e del committente (vedi l'esempio dei parcheggi paralleli alla strada e l'esempio di Tälfesch)?
4. Il Governo non condivide l'opinione che, se il Cantone vieta parcheggi realizzati secondo il diritto previgente, deve farsi carico dei costi supplementari?

Coira, 7 dicembre 2022

Gort, Kasper, Cramer, Adank, Beeli, Binkert, Brandenburger, Bürgi-Büchel, Candrian, Casutt, Censi, Collenberg, Cortesi, Della Cà, Derungs, Dürler, Favre Accola, Föhn, Furger, Gansner, Grass, Hartmann, Hefti, Koch, Lehner, Luzio, Menghini-Inauen, Morf, Natter, Rauch, Roffler, Salis, Schutz, Sgier, Stocker, Weber



Seduta del

28 febbraio 2023

Comunicato il

1° marzo 2023

Protocollo n.

160/2023

Interpellanza Gort

concernente i parcheggi lungo le strade cantonali

Risposta del Governo

Delle circa 1'200 domande per costruzioni e impianti lungo strade cantonali inoltrate ogni anno al Cantone, circa 700 hanno per oggetto allacciamenti stradali come accessi e parcheggi. Nella valutazione di impianti del traffico su strade cantonali o lungo queste ultime, in qualità di servizio specializzato per le strade l'Ufficio tecnico dei Grigioni (UT) coinvolge se necessario la Polizia cantonale dei Grigioni (Polca) quale servizio specializzato in materia di sicurezza della circolazione. La stretta collaborazione tra UT e Polca offre la garanzia di una valutazione completa della funzionalità e della sicurezza della circolazione degli impianti tenendo conto delle diverse esigenze degli utenti dei bacini di traffico.

Oltre alle basi giuridiche federali, per la valutazione di domande per costruzioni e impianti lungo strade cantonali è determinante soprattutto la legislazione stradale cantonale. Inoltre le norme in materia dell'Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (norme VSS) fungono da base per la valutazione.

In merito alla domanda 1: il Cantone autorizza o vieta i parcheggi e gli accessi lungo le strade cantonali sia all'interno sia all'esterno dell'abitato sulla base dell'art. 44a segg. della legge stradale del Cantone dei Grigioni (LStr; CSC 807.100).

In merito alla domanda 2: conformemente all'art. 6a cpv. 1 della legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01) nella pianificazione, costruzione, manutenzione ed esercizio dell'infrastruttura stradale, la Confederazione, i Cantoni e i Comuni devono tenere adeguatamente conto delle esigenze legate alla sicurezza della circolazione. Il criterio più importante per la garanzia della sicurezza della circolazione è la riconoscibilità reciproca degli utenti della strada. Il margine discrezionale spazia all'interno delle direttive delle norme VSS in materia. La riconoscibilità reciproca viene garantita attraverso i campi di visuale descritti nella norma VSS 40273a concernente la

visibilità alle intersezioni. La costruzione dei campi di visuale avviene tramite una distanza d'osservazione dal bordo della carreggiata della strada cantonale e dalle linee di visuale sulla strada con diritto di precedenza ed eventualmente su impianti pedonali o piste ciclabili lungo la strada. In virtù delle basi giuridiche determinanti, un'autorizzazione deve quindi sempre essere negata se l'attuazione di un progetto compromette notevolmente la sicurezza della circolazione (cfr. art. 52 cpv. 4 LStra).

In merito alla domanda 3: la rete di strade cantonali nel Cantone dei Grigioni si estende per oltre 1'400 km. Non è possibile esaminare in modo costante e sistematico se gli impianti realizzati su tutta la rete stradale soddisfino o meno i requisiti vigenti in materia di sicurezza della circolazione. Nei singoli casi, la verifica concreta della sicurezza della circolazione di impianti avviene in particolare regolarmente in relazione a progetti di costruzione o di trasformazione oppure sulla base delle evidenze scaturite dal monitoraggio di incidenti della circolazione. Nella misura in cui la sicurezza della circolazione lo richieda, conformemente all'art. 48 cpv. 2 LStra può essere preteso dai proprietari dei fondi confinanti l'adeguamento o la rimozione di impianti esistenti. La parità di trattamento viene garantita attraverso l'applicazione delle norme VSS in materia.

Conformemente all'art. 49 cpv. 1 LStra, se le strade cantonali subiscono modifiche edilizie, il Cantone deve eseguire a sue spese gli adeguamenti necessari ai fondi confinanti. Questa incombenza del Cantone si limita all'adeguamento assolutamente necessario alle nuove condizioni quadro locali. Al contrario, il Cantone non è legittimato ad ampliare impianti del traffico di terzi nel quadro di progetti stradali con fondi pubblici a destinazione vincolata per la costruzione e l'esercizio di strade cantonali in virtù delle direttive delle norme VSS attuali.

In merito alla domanda 4: se la realizzazione di parcheggi è stata approvata senza riserve oppure è avvenuta in un momento in cui non vi erano prescrizioni sulla distanza o queste erano differenti, l'adeguamento o la rimozione pretesi devono essere indennizzati dal Cantone ai sensi dell'art. 48 cpv. 3 LStra.



In nome del Governo

Il Presidente:

Peter Peyer

Il Cancelliere:

Daniel Spadin