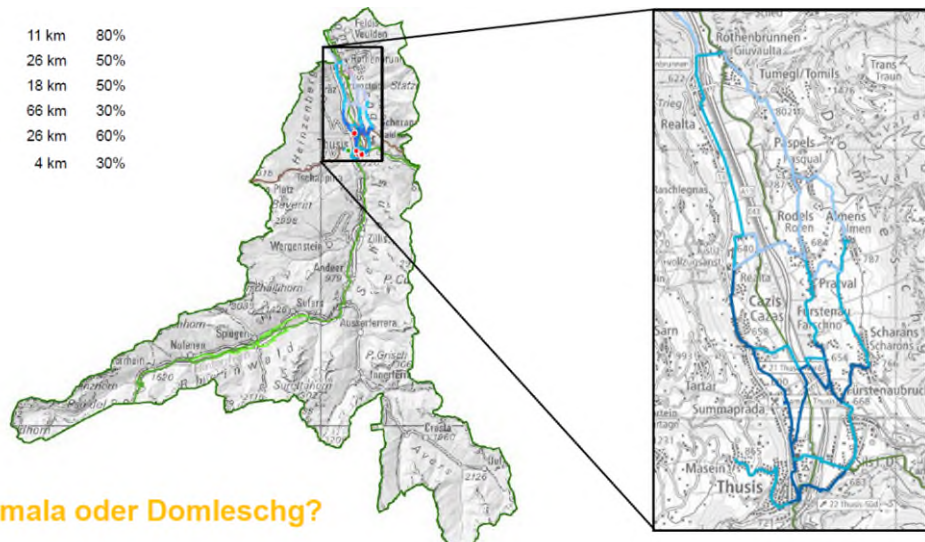


RRIP Verkehr – Fuss- und Veloverkehrskonzept als erster Schritt

Ausgangslage

- Der RA hat am 23.02.2026 entschieden, die Überarbeitung des Richtplans Verkehr (RRIP-V) zu verschieben, bis weitere (kantonale und regionale) wichtige Grundlagen für den Langsamverkehr geklärt sind. Eine dieser wichtigen Komponenten ist das «Fuss- und Veloverkehrskonzept (FVV)» für die Teilregion Thusis-Talboden/Domleschg.
- Ausgangslage ist der bestehende «Sachplan Velo» des Tiefbauamts (erstellt 2019, revidiert 2024), welcher nur zum Teil behördenverbindlich ist und dessen aufgeführte Netze nicht raumplanerisch festgelegt sind.
- Diese raumplanerischen Festlegungen müssen in einem «Fuss- und Veloverkehrskonzept» für eine (Teil-)Region oder mehrere Gemeinden konkretisiert werden. In der Region Viamala ist dies vor allem sinnvoll für die Talachse zwischen Thusis und Rothenbrunnen, betroffen sind also folgende 8 Gemeinden: Thusis, Masein, Cazis, Sils i.D., Scharans, Fürstenu, Domleschg und Rothenbrunnen.

- Velo Alltag, Hauptverb.	11 km	80%
- Velo Alltag, Nebenverb.	26 km	50%
- Velo Freizeit, lokal	18 km	50%
- Velo Freizeit, nat./reg.	66 km	30%
- MTB, national/regional	26 km	60%
- MTB, lokal	4 km	30%



Frage 2: Viamala oder Domleschg?

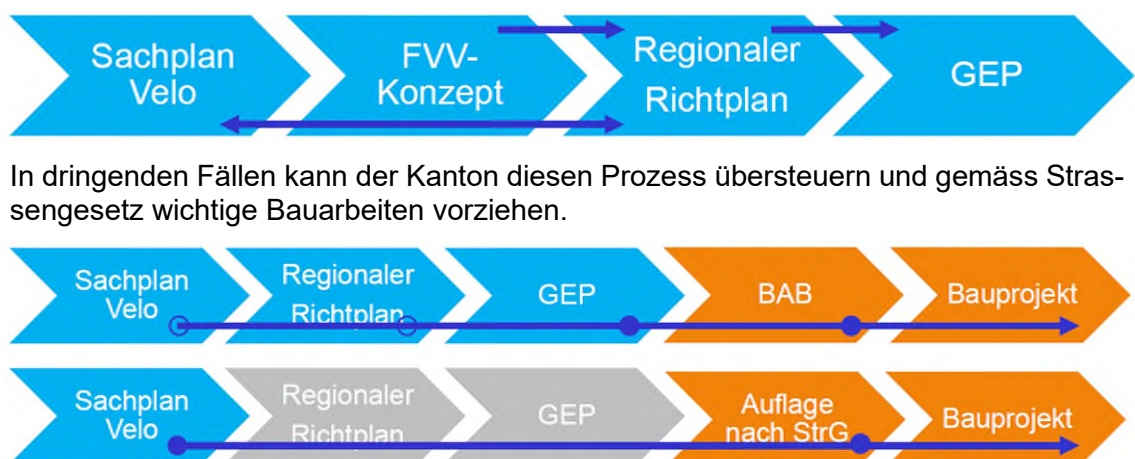
Grundlagen für ein Fuss- und Veloverkehrskonzept

- Langsamverkehr: in erster Linie Fuss- und Veloverkehr
- Nur Alltags-Langsamverkehr, also zum Beispiel für PendlerInnen, für SchülerInnen und für den Einkaufsverkehr
 - Abgrenzung und Trennung vom Freizeitverkehr, zum Beispiel Mountainbike-Trails oder Wanderwege – das Mountainbike-Konzept der Region Viamala wird ein eigener, separater Bestandteil des Regionalen Richtplans werden.

- Nationale Volksabstimmung vom September 2018: gesetzliche Grundlage zur Planung des Veloverkehrs
- Strassengesetz des Kantons Graubünden, Artikel 5 und 6 zum Langsamverkehr:
 - Die Regierung legt die Wegnetze in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Regionen fest.
 - Die Gemeinden projektieren, bauen und unterhalten die Anlagen unter Vorbehalt der kantonalen Pflichten. Das Tiefbauamt koordiniert die Planung, den Bau und die Signalisation.
 - Die Gemeinden regeln ihre Wegnetze des Langsamverkehrs im Rahmen der Ortsplanung, unter Berücksichtigung der übergeordneten Pläne.
 - Sie können den Kanton zur Projektierung, zur öffentlichen Auflage und zum Bau von Bauten und Anlagen des Langsamverkehrs ermächtigen.
- Im bestehenden Sachplan Velo sind auf Gemeindeebene Schwachstellen im Langsamverkehrnetz aufgeführt, welche die Gemeinden innerhalb von 20 Jahren beheben sollen.
- Ein Fuss- und Veloverkehrskonzept bietet die Grundlage für ein starkes und attraktives Alltagsnetz für den Veloverkehr, auch mit Anschluss ins Churer Rheintal.

Vorgehen

- Das Tiefbauamt unterstützt die Erarbeitung von Fuss- und Veloverkehrskonzepten der (Teil-)Regionen oder Gemeinden mit einem Finanzierungsbeitrag von 80%.
- Ein ähnliches Projekt hat gerade in der Region Maloja begonnen, die Region Surselva ist in ersten Diskussionen. Im Grossraum Chur besteht im Rahmen der Agglo-Programme ein ähnliches Konzept, die Gemeinde Davos arbeitet ebenfalls daran.
- Nach der Erarbeitung des Fuss- und Veloverkehrskonzepts muss es die Region formell in den Regionalen Richtplan Verkehr (RRIP-V) überführen, die Gemeinden dann auch in ihre Generellen Erschliessungspläne (GEP).



Kosten

- Das Tiefbauamt unterstützt die Erarbeitung des Fuss- und Veloverkehrskonzepts mit einem Finanzierungsbeitrag von 80%.
- Eine grobe Schätzung des Tiefbauamts und von Stauffer & Studach geht von externen Gesamtkosten von CHF 150'000 aus. Der Kanton übernimmt also 80% der Kosten, es bleiben also etwa CHF 30'000, die nach Einwohnerzahl oder einem anderen zu definierenden Schlüssel auf die 8 Gemeinden zukommen.
- Plus Kosten der Richtplanung der Region Viamala, welche die Region den betroffenen Gemeinden verrechnen muss (über 2 Jahre geschätzt total 100 Stunden: ca. CHF 10'000); das Tiefbauamt übernimmt keinen Anteil an diesen Kosten.

8 Gemeinden	Einwohner	Anteil an Erarbeitung des FVV (Richtplanbüro)	Anteil an Erarbeitung des FFV (Region)	Total
Cazis	2'439	6'568	2'189	8'757
Domleschg	2'262	6'092	2'031	8'123
Fürstenua	353	951	317	1'268
Masein	531	1'430	477	1'907
Rothenbrunnen	304	819	273	1'092
Scharans	836	2'251	750	3'001
Sils i.D.	976	2'628	876	3'504
Thusis	3'439	9'261	3'087	12'348
	11'140	30'000	10'000	40'000

- Plus interne Kosten der Gemeinden; eine begleitende (Richtplan-)Kommission ist nicht vorgesehen, da die Gemeinden direkt in die Erarbeitung einbezogen sind.
- Das Tiefbauamt unterstützt in der späteren Bauphase die einzelnen Projekte in der baulichen Umsetzung mit einem Finanzierungsschlüssel von 30-80%, je nach Wichtigkeit der Verbindung und Klassierung als Alltags- oder Freizeitverkehr.

Zeitplan

- Die Erarbeitung des Fuss- und Veloverkehrskonzepts könnte von Mitte 2026 bis Mitte 2028 geschehen.
- Die anschliessende Überführung in den RRIP-V und in die GEP der Gemeinden (2028-29) ist ein formeller Prozess, die Inhalte sind dann erarbeitet.
- Die Mitwirkung der StimmbürgerInnen ist spätestens bei der öffentlichen Auflage gewährleistet, die interessierte Bevölkerung kann aber auch schon früher in den Prozess einbezogen werden.

Weitere Bemerkungen

- Die anderen Gemeinden der Region Viamala sind nicht betroffen, da ihr lokaler Alltagsveloverkehr als nicht gross genug eingeschätzt wird.
- Neben der Talachse von Thusis bis Rothenbrunnen sind von Anfang an auch die Anschlüsse an die Nachbarregionen und -gemeinden sowie die Verbindungen zum Freizeitverkehr (Mountainbike-Konzept und nationale Velo- und Mountainbike-Routen) mitzudenken, diese bilden aber nicht Teil des Fuss- und Veloverkehrskonzept, das auf den Alltagsverkehr ausgerichtet ist.
- Der Ausbau und die Finanzierung der nationalen (Freizeit-)Velorouten durch den Schyn oder das Verlorna Loch müssen separat angeschaut werden und bilden nicht Teil dieses Fuss- und Veloverkehrskonzepts. Hier ist auch das ASTRA ein wichtiger Teil der Entscheidungsfindung und der Finanzierung.
- Die angrenzenden Gemeinden Rhäzüns und Domat/Ems sind in einer geeigneten Form einzubeziehen, da ein starkes Alltagsnetz auch einen Anschluss Richtung Churer Rheintal bedingt, eventuell über den bestehenden Polenweg in Rothenbrunnen.



Alternativen

- Abwarten, da die Frist zur Umsetzung für die Gemeinden noch lange nicht abläuft. Ob der Kanton später weiterhin in derselben Weise mitfinanziert und koordiniert wie heute, ist nicht klar.
- Die Gemeinden können die Anpassung ihrer GEP auch in Eigenregie ohne Koordination mit dem Tiefbauamt durchführen, erhalten dann aber keine Mitfinanzierung durch den Kanton.

ML, 15.04.2026