



Kanton Graubünden
Gemeinde Davos

Planungs- und Mitwirkungsbericht

**Teilrevision Ortsplanung
Mountainbikeweg Ischalp - Bolgen Plaza**

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Davos, CH-7270 Davos

Kontaktperson

Cornelia Deragisch, Leiterin Hochbauamt
+41 81 414 30 80

Bearbeitung

Stauffer & Studach AG
Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur
www.stauffer-studach.ch

Andri Foppa, Projektleitung
+41 81 258 34 44
a.foppa@stauffer-studach.ch

Bearbeitungsstand

16. Juni 2020

Inhalt

1	Anlass	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Vorhaben	4
1.3	Ziel und Inhalt der Revision	4
2	Allgemeines	5
2.1	Organisation des Planungsträgers	5
2.2	Kantonale Vorprüfung	5
2.3	Öffentliche Auflage	5
2.4	Grosser Landrat	5
3	Grundlagen	5
3.1	Regionale Richtplanung	5
3.2	Rechtskräftige Ortsplanung	6
3.3	Genereller Erschliessungsplan	6
4	Projekt	8
4.1	Ischalp – Waldstrasse Bolgen (oberer Abschnitt)	8
4.2	Waldstrasse Bolgen – Bolgen Plaza (unterer Abschnitt)	9
4.3	Bau und Unterhalt	9
4.4	Umweltauswirkungen	10
5	Umsetzung in Planungsmittel	11
	Grundlagen	12

Beilagen

Anpassung Genereller Erschliessungsplan Mountainbikeweg Ischalp – Waldstrasse Bolgenwald.
Kurzbericht Umwelt, Concepta AG, Davos, 2. März 2020

Anpassung Genereller Erschliessungsplan Mountainbikeweg Ischalp – Bolgen Plaza. Neuerstellung
Abschnitt Ischalp – Beginn Singletrail. Kurzbericht Umwelt, Concepta AG, Davos, 3. April 2020

Technischer Bericht Bikestrecke Geissloch – Bolgen inkl. Umweltnotiz. Entwurf z.Hd. Baueingabe.
Caprez Ingenieure, Concepta AG, Davos, 26. November 2019

1 Anlass

1.1 Ausgangslage

Der Mountainbikesport hat sich in jüngerer Vergangenheit zu einem wichtigen Pfeiler für den Tourismus in der Destination Davos Klosters entwickelt. Der Mountainbikegast trägt heute während der Sommersaison substanziell zur touristischen Wertschöpfung bei, sei dies in der Beherbergung und Gastronomie, bei den Bergbahnen oder im Detail- und Fachhandel. Die touristischen Leistungsträger in der Destination haben ihre Angebote im Zuge dieser Entwicklung vermehrt auf die Bedürfnisse der Mountainbiker ausgerichtet und die Positionierung von Davos Klosters als Mountainbike-Destination dadurch weiter gestärkt.¹

Die wichtigste Voraussetzung für eine erfolgreiche Mountainbike-Destination bleibt ein attraktives Wegnetz, das den Bikern ein positives (Fahr-)Erlebnis in der Natur ermöglicht. Für einen Grossteil der Mountainbiker besonders wichtig sind Singletrails, welche eine fahrtechnische Herausforderung und eine hohe Nähe zur Natur bieten.

1.2 Vorhaben

Im Zuge der laufenden Optimierung des Wegnetzes für den touristischen Langsamverkehr plant die Davos Destinations-Organisation (DDO) einen durchgehenden Mountainbikeweg direkt von der Ischalp (Mittelstation Jakobshornbahn) bis zum Bolgen Plaza unweit der Talstation der Jakobshornbahn. Der obere Abschnitt des Weges von Ischalp zur Waldstrasse Bolgen existiert bereits (mit Ausnahme des ersten kurzen Teilstücks direkt ab Mittelstation zum heutigen Einstieg des Trails) und erfreut sich grosser Beliebtheit bei den Mountainbikern. Noch nicht realisiert ist der untere Abschnitt, der die Biker künftig vom Bolgenwald über einen Flowtrail direkt zum Bolgen Plaza führen soll.

Um die planerischen Voraussetzungen für die Realisierung eines durchgängigen Mountainbikewegs von Ischalp nach Bolgen Plaza zu schaffen, ist der Mountainbikeweg im Generellen Erschliessungsplan festzulegen.

1.3 Ziel und Inhalt der Revision

Die Teilrevision der Ortsplanung dient der Festlegung des Mountainbikewegs von der Mittelstation Ischalp zum Restaurant Bolgen Plaza im Generellen Gestaltungsplan.

¹ Viele Hotels haben sich auf die Bedürfnisse der Mountainbiker spezialisiert. Sofern diese Hotels die vom Kanton vorgegebenen Qualitätskriterien erfüllen, dürfen sie das Label «graubündenBIKEHOTEL» verwenden. Die Davos Klosters Bergbahnen AG ihrerseits haben spezielle Angebote (Tageskarten, Abonnements) für Mountainbiker entwickelt. Spezialangebote für Mountainbiker bieten auch verschiedene Betriebe des öffentlichen Verkehrs.

2 Allgemeines

2.1 Organisation des Planungsträgers

Die Gemeinde beauftragte das Planungsbüro Stauffer & Studach Raumentwicklung, Chur, mit der Teilrevision der Ortsplanung. Als verantwortlicher Planer wurde Andri Foppa eingesetzt.

2.2 Kantonale Vorprüfung

Die vorliegende Teilrevision wurde gestützt auf Art. 12 der kantonalen Raumplanungsverordnung (KRVO) dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Mit Bericht vom 11. März 2020 hat der Kanton die Vorlage grundsätzlich positiv beurteilt. Die wenigen formellen und inhaltlichen Anliegen der kantonalen Fachstellen konnten berücksichtigt werden.

2.3 Öffentliche Auflage

Die revidierten Planungsmittel wurden gestützt auf Art. 13 KRVO vom 17. März bis 15. April 2020 öffentlich aufgelegt (30 Tage). Während dieser Zeit hatten Interessierte die Gelegenheit, sich mit den revidierten Planungsmitteln auseinanderzusetzen sowie Vorschläge und Einwendungen zuhanden des Kleinen Landrats einzureichen. Während der öffentlichen Auflage sind keine Stellungnahmen eingegangen.

2.4 Grosser Landrat

Dem grossen Landrat hat die Teilrevision des Generellen Erschliessungsplans an seiner Sitzung vom 28. Mai 2020 einstimmig beschlossen.

3 Grundlagen

3.1 Regionale Richtplanung

Die letztmalige Gesamtüberarbeitung des regionalen Richtplans Davos wurde von der Regierung im Januar 2013 beschlossen.² Aufgrund der dynamischen Entwicklungen im Bereich Mountainbike wurde der regionale Richtplan, Teil Langsamverkehr, bereits kurze Zeit später erneut überprüft und mit Beschluss des Grossen Landrats vom 29. Oktober 2015 angepasst. Die Genehmigung der Regierung erfolgte mit RB 571 vom 3. Juli 2018.

² Seit dem Jahr 2016 ist die vormals als eigenständige Region geltende Landschaft Davos mit den Gemeinden des Prättigaus zur Region Prättigau / Davos zusammengeschlossen.

Der regionale Richtplan Langsamverkehr setzt sich aus Text mit generellen Zielen und Grundsätzen für die Entwicklung des touristischen Langsamverkehrs und einer Karte mit dem übergeordneten Mountainbike-Wegekonzept zusammen.

Gemäss den festgelegten Zielen strebt Davos ein für verschiedene Nutzergruppen auch im internationalen Vergleich attraktives Netz an signalisierten Wander- und Bikerouten an. Gemäss den Planungsgrundsätzen sollen Entflechtungsmassnahmen dort angestrebt werden, wo eine kombinierte Nutzung durch Wanderer und Mountainbiker aufgrund von Sicherheitsüberlegungen, hoher Frequenzen oder anderer Gründe mit einer hohen Konflikträchtigkeit verbunden ist. In Ergänzung dazu sollen Sensibilisierungsmassnahmen (Trail-Toleranz u.a.) zu einer möglichst konfliktfreien Nutzung des Wegnetzes beitragen.

Das Vorhaben eines neuen Mountainbikewegs von Ischalp zum Bolgenareal ist im rechtskräftigen Richtplan als Festsetzung enthalten (Objekt 08.LV.14). Gleichzeitig ist eine Aufhebung der auf der Forststrasse durch den Mattawald verlaufenden Mountainbikeroute Nr. 334 festgelegt. Gemäss den Objekt-Hinweisen soll ein Neubau dazu dienen, neue Trails durch den Wald zu verhindern und zur Entflechtung beizutragen. Auf die Festlegung einer genauen Linienführung wurde im Plan verzichtet.

Das Projekt und die damit einhergehenden Entflechtungsüberlegungen stimmen mit den Zielen und Grundsätzen des regionalen Richtplans überein (siehe Kap. 4). Zudem ist das Vorhaben bereits als Festsetzung im Richtplan enthalten. Das Projekt stimmt mit den Zielen und Grundsätzen des regionalen Richtplans überein und ist auf übergeordneter Ebene räumlich abgestimmt.

3.2 Rechtskräftige Ortsplanung

Die rechtskräftige Ortsplanung der Gemeinde Davos wurde im Wesentlichen am 1. Dezember 1996 (Teilgebiet «Landschaft»), am 27. September 1998 (Teil Verkehr und Tourismus) sowie am 4. März 2001 (Siedlungsgebiet und Baugesetz) von den Stimmberechtigten angenommen und mit Regierungsbeschluss (RB) Nr. 2551 vom 23. Dezember 1997 (Teilgebiet «Landschaft»), RB Nr. 1294 vom 15. August 2000 (Teil Verkehr und Tourismus) sowie RB Nr. 505 vom 22. April 2002 von der Regierung genehmigt. In der Zwischenzeit sind diverse Teilrevisionen der Ortsplanung vorgenommen worden.

3.3 Genereller Erschliessungsplan

Der Generelle Erschliessungsplan bildet Bestandteil der Grundordnung und steht demnach auf der gleichen Stufe wie Baugesetz, Zonenplan oder Gestaltungsplan. Mit dem Generellen Erschliessungsplan werden bedeutende Erschliessungsanlagen wie Loipen, Fuss- und Wanderwege oder Radwege festgelegt (siehe Art. 45 KRG). Bei der Projektierung geplanter Anlagen sind geringfügige Abweichungen

gegenüber dem Generellen Erschliessungsplan zulässig, sofern die konzeptionellen Vorgaben gewahrt sind.

Der Teil «Verkehr und Tourismus» des Generellen Erschliessungsplans wurde von den Stimmberechtigten am 27. September 1998 beschlossen und von der Regierung mit RB 1259 vom 13. Juli 1999 genehmigt. Mountainbikewege waren aufgrund der damals noch untergeordneten Bedeutung dieser Sportart nicht Gegenstand des Generellen Erschliessungsplans. Im Generellen Erschliessungsplan der Gemeinde Davos ist bisher erst ein Mountainbikeweg rechtskräftig festgelegt (Chörbschornhütte – Stafelalp; genehmigt am Juni 2015 mit RB 575).

4 Projekt

4.1 Ischalp – Waldstrasse Bolgen (oberer Abschnitt)

Der Mountainbikeweg von Ischalp (ab Abzweigung Land- und Forstwirtschaftsweg) zur Waldstrasse Bolgen wurde im Jahre 2016 erstellt und in Betrieb genommen. Dabei musste nur ein relativ kurzer Abschnitt neu gebaut werden, der Grossteil des Wegs wurde auf dem Trasse von vormals bestehenden Wegen angelegt; diese Wege wurden instandgesetzt.³ Der Mountainbikeweg wurde als technisch einfacher Singletrail mit Flowtrail-Charakter (Anlegerkurven, leichte Wellen) angelegt. Wanderer sind auf dem Trail nicht zugelassen (entsprechende Hinweise sind an Kreuzungsstellen mit Wanderwegen angebracht), zudem darf der Trail nur abwärts befahren werden. Konflikte mit anderen Wegnutzern oder Fahrzeugen können somit vermieden werden.

Der Weg spricht mit seiner attraktiven Charakteristik einen grossen Teil der Mountainbiker an. Die Inbetriebnahme des Wegs hat wesentlich zur im regionalen Richtplan angestrebten Entflechtung beigetragen. Die abwärtsfahrenden Mountainbiker benutzen die unattraktive Forststrasse durch den Mattawald, die heute noch als Bikeweg ausgeschildert ist (Route Nr. 334)⁴, immer weniger. Konflikten mit Wanderern, entgegenkommenden Mountainbikern sowie dem Forst- und Landwirtschaftsverkehr kann somit ausgewichen werden. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, die Mountainbikeroute Nr. 334 künftig auf den neuen Mountainbikeweg zu verlegen.

Die erste Sektion der Jakobshornbahn (Pendelbahn Davos – Ischalp) bringt die Mountainbiker direkt an den Ausgangspunkt des Mountainbikewegs. Daher hat der Weg heute auch eine wichtige Bedeutung als Beschäftigungsanlage. Im Rahmen von Anfängerkursen wird der Weg zudem auch als Technik-Trail genutzt (siehe hierzu auch verschiedene Videoaufnahmen im Internet).

Auf den ersten rund 350 m nach der Mittelstation Ischalp verläuft der Mountainbikeweg heute auf dem bestehenden Land- und Forstwirtschaftsweg. Dieses erste Teilstück ist für Mountainbiker aufgrund der Linienführung und des vorhandenen Schotterbelags unattraktiv. Zudem bestehen Probleme beim Wegunterhalt und bei der Bewirtschaftung des angrenzenden Wieslands. Daher ist geplant, den

³ Die für die Mountainbiker instandgesetzten und teilweise neu angelegten Wege beruhen nicht auf einem rechtskräftigen GEP-Eintrag bzw. einer Baubewilligung. Die Instandstellung des Wegs erfolgte indes auch infolge eines neuen Bergungskonzepts für die Pendelbahn Davos – Ischalp bzw. mit Blick auf ein mögliches terrestrisches Bergungsszenario. Der vom Bundesamt für Verkehr im Rahmen der Plangenehmigung für die neue Pendelbahn Davos – Ischalp genehmigte Bergungsplan sieht eine terrestrische Bergung vor, sofern die Rahmenbedingungen keine weiteren Bergungsarten zulassen (z.B. keine Flugbedingungen). Bei einer terrestrischen Bergung werden die Fahrgäste mittels Abseilvorrichtung abgeseilt. Der Mountainbikeweg erleichtert den abgeseilten Passagieren im Sommer, zu Fuss zur Sammelstelle bei der Talstation zu gelangen. Im Winter kann je nach Schneeverhältnissen auch ein Schneemobil über diesen Weg zum Einsatzort gelangen (siehe Bergungsplan für Pendelbahn Davos – Ischalp).

In Rücksprache mit dem Amt für Raumentwicklung Graubünden wurde vereinbart, den bereits realisierten Abschnitt des Mountainbikewegs nachträglich in den Generellen Erschliessungsplan aufzunehmen.

⁴ Die lokale Mountainbikeroute Nr. 334 führt in einem Rundkurs von Davos Platz via Clavader Alp, Ischalp und den Mattawald zurück nach Davos. Ausgeschildert ist die Route nur in eine Richtung (Gegenuhrzeigersinn).

Mountainbikeweg direkt ab Mittelstation zum heutigen Einstieg des Singletrails zu führen. Dies ermöglicht einen durchgehend attraktiven, von anderen Nutzergruppen konsequent getrennten Mountainbikeweg ab der Mittelstation bis ins Tal. Der Weg soll in Abstimmung mit dem unten anschliessenden, bereits bestehenden Mountainbikeweg als Singletrail mit Flowtrail-Charakter ausgestaltet werden.

4.2 Waldstrasse Bolgen – Bolgen Plaza (unterer Abschnitt)

Der bestehende Mountainbikeweg mündet im Bereich des Skilifts Geissloch (Ausstiegsort) bzw. des dort vorhandenen Holzlagerplatzes in die Waldstrasse. An diesem Standort fehlt heute ein attraktiver Weg, der die Mountainbiker zurück auf das Bolgenareal bzw. an die Talstation der Jakobshornbahn führt. Um dorthin zu gelangen, müssen die Mountainbiker einen relativ grossen, unattraktiven und konfliktträchtigen Umweg über den Lärchenring (im Osten) oder die private Bolgenstrasse (im Westen) in Kauf nehmen. Da das Bolgenareal sich in Sichtweite der Waldstrasse befindet, kommt es immer wieder vor, dass sich Mountainbiker einen eigenen Weg durch die Mähwiesen suchen.

Aufgrund der aus Sicht der Mountainbiker, Anwohner und weiteren Wegnutzer (Wanderer und Fussgänger, Fahrzeuglenker) unbefriedigenden Situation ist eine Fortführung des bestehenden Mountainbiketrails bis zum Bolgen Plaza geplant. Der neue Weg soll analog zum oberen Abschnitt als Singletrail mit Flowtrail-Charakter ausgestaltet werden. Kunstbauten wie Sprünge oder Northshore-Anlagen sind nicht geplant.

Mit dem neuen Weg kann ein direkter und attraktiver Zugang zum Bolgenareal geschaffen werden. Mit diesem neuen Angebot kann eine grosse Entflechtungswirkung erreicht werden, da davon auszugehen ist, dass ein Grossteil der Mountainbiker auf diesen Weg kanalisiert werden kann.

Die detaillierte Abstimmung des Wegverlaufs mit den weiteren, am Bolgen laufenden Planungen (Halfpipe, Slalomhang) erfolgt auf Stufe Baugesuch.

4.3 Bau und Unterhalt

Für den Bau des oberen Abschnitts musste teilweise Fremdmaterial zugeführt werden (siehe Umweltbericht Concepta). Die neuen Wegabschnitte werden ohne Zufuhr von Fremdmaterialien auskommen. Das Material wird vor Ort entnommen und wieder eingearbeitet. Das Trasse wird auf eine Breite von 1m im Betriebszustand ausgerichtet (siehe technischer Bericht).

Um den Ansprüchen an ein attraktives und qualitativ gutes Wegnetz gerecht zu werden, setzt die Destination seit einigen Jahren eine «Trail-Crew» ein, welche für den fachmännischen Unterhalt der Bikewege besorgt ist. Die Trail-Crew ist auch für den

Unterhalt des Mountainbikewegs von Ischalp nach Bolgen Plaza zuständig. Ein laufender Wegunterhalt kann dadurch gewährleistet werden.

4.4 Umweltauswirkungen

Umweltberichte

Für den oberen, bestehenden Abschnitt des Mountainbikewegs (Ischalp – Waldstrasse Bolgen) wurde in Rücksprache mit dem Amt für Natur und Umwelt und dem Amt für Wald ein Umweltbericht inkl. einer Fotodokumentation erstellt. Ergänzend dazu wurde ein kurzer Umweltbericht für den erforderlichen Neubau des obersten Teilstücks von der Mittelstation Ischalp bis zum heutigen Start des Trails verfasst.

Die Ergebnisse der für den unteren, geplanten Abschnitt des Mountainbikewegs (Waldstrasse – Bolgen Plaza) durchgeführten Umweltabklärungen wurden in den technischen Bericht integriert (siehe Beilage). Nachfolgende Aussagen zu den Umweltauswirkungen stützen sich auf diese drei Berichte.

Flora

Der obere Abschnitt des Mountainbikewegs verläuft mehrheitlich auf vorbestehenden Wegen. Im Bereich des bestehenden Weges befinden sich keine schützenswerte Lebensraumtypen gemäss Natur- und Heimatschutzgesetz (NHG). Das erste, neu anzulegende Teilstück verläuft im Bereich einer Bergfettweide und eines Preiselbeer-Fichtenwalds. Der untere, geplante Teil des Mountainbikewegs kommt in eine Fettwiese und einen hochmontanen Tannen-Fichtenwald zu liegen. Diese gehören nicht zu den schützenswerten Lebensraumtypen gemäss NHG.

Für den Eingriff sind keine Ersatzmassnahmen zu leisten.

Fauna

Wildruhezonen oder Wildschutzgebiete werden durch den Mountainbikeweg nicht tangiert. Für die Fauna besonders wertvolle Kleinstrukturen wie Ameisenhaufen sind nicht betroffen.

Gewässer

Oberflächengewässer oder Quellen werden durch den Mountainbikeweg nicht tangiert. Der Weg befindet sich im Gewässerschutzbereich A₀.

Wald

Der bestehende Mountainbikeweg verläuft grösstenteils durch Wald. Das befahrene, seit dem Bau gut eingewachsene Trasse ist in der Regel zwischen 0.8m bis 1.5 m breit. Im Bereich einiger Anlegerkurven und des alten Fahrwegs beträgt die Wegbreite bis 2 m. Obwohl die Weganlage die für eine nichtforstliche Kleinanlage

tolerierte Breite von 1.5m stellenweise überschreitet, liegt die darüber hinaus zusätzliche beanspruchte Waldfläche deutlich unter 25m². Aus diesem Grund kann gemäss Regionalforstingenieur auf die Eingabe eines Rodungsgesuchs verzichtet werden.

Die neu anzulegenden Wege ober- und unterhalb des bestehenden Wegabschnitts verlaufen teilweise durch Wald. Aufgrund der vorgesehenen Breite von 1-1.2 m und des Verzichts auf Kunstbauten gelten diese Wege als nichtforstliche Kleinanlagen im Wald. Eine Rodungsbewilligung ist für den Bau solcher Anlagen nicht erforderlich.

Landschaft

Objekte aus dem Natur- und Landschaftsschutzinventar des Kantons sind keine betroffen.

Im oberen Abschnitt verläuft der Weg im Wald und ist nur im Bereich der Waldschneise unterhalb der Pendelbahn teilweise sichtbar. Im unteren Abschnitt verläuft der geplante Weg mehrheitlich in offenem Gelände und ist dort gut sichtbar. Aufgrund der Lage in dem von Tourismus- und Siedlungsinfrastrukturen geprägten Bolgenareal wird die Anlage im Landschaftsbild kaum störend in Erscheinung treten.

Umweltbaubegleitung

Für die Projektumsetzung wird eine Umweltbaubegleitung eingesetzt.

5 Umsetzung in Planungsmittel

Der Mountainbikeweg wird im Generellen Erschliessungsplan (GEP) festgelegt. Da der bestehende Wegabschnitt in früheren Revisionen der Ortsplanung noch nicht berücksichtigt worden ist, wird dieser im GEP gestützt auf Art. 45 Art. 3 KRG als «geplant» festgelegt.

Zum besseren Verständnis werden die innerhalb des betroffenen Planfensters vorhandenen, rechtskräftig festgelegten Bergwanderwege und Wanderwege als Hinweise dargestellt.⁵

⁵ Im Generellen Erschliessungsplan der Gemeinde Davos wird zwischen Wander- und Bergwanderwegen unterschieden.

Grundlagen

Caprez Ingenieure; Concepta AG (2020): Technischer Bericht Mountainbikeweg Ischalp – Bolgen Plaza inkl. Umweltnotiz Concepta AG für den Streckenabschnitt Geissloch – Bolgen.

Concepta AG (2020): Umweltbericht, Anpassung Genereller Erschliessungsplan Mountainbikeweg Ischalp – Waldstrasse Bolgenwald.

Concepta AG (2020): Kurzbericht Umwelt, Neuerstellung Abschnitt Ischalp – Beginn Singletrail.

Davos Klosters Bergbahnen (2014): Bergungsplan für die Pendelbahn 100-A TW Davos – Ischalp.

Regionaler Richtplan Davos Langsamverkehr (Beschluss Grosser Landrat vom 29. Oktober 2015; Genehmigung Regierung vom 3. Juli 2018 mit RB 571).

Chur, 16. Juni 2020, Stauffer & Studach Raumentwicklung, AF