

Die Regierung
des Kantons Graubünden

La regenza
dal chantun Grischun

Il Governo
del Cantone dei Grigioni



Sitzung vom

03. Juli 2018

Mitgeteilt den

04. Juli 2018

Protokoll Nr.

569

A.

Der Grosse Landrat der Gemeinde **Davos** beschloss anlässlich seiner Sitzung vom 29. September 2016 eine Teilrevision der Ortsplanung, umfassend einen Generellen Erschliessungsplan (GEP) 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelalp – Davos“.

Das Amt für Raumentwicklung (ARE) verfasste mit Datum vom 13. Juli 2015 einen Vorprüfungsbericht.

Die öffentliche Bekanntgabe des Beschlusses des Grossen Landrats vom 29. September 2016 gemäss Art. 48 des Raumplanungsgesetzes für den Kanton Graubünden (KRG) erfolgte am 14. Oktober 2016. Es ging eine Planungsbeschwerde ein, welche in einem separaten Regierungsbeschluss behandelt wird. Sodann ging gestützt auf Art. 104 Abs. 2 KRG seitens der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz sowie seitens der Sektionen Graubünden der Pro Natura und des World Wildlife Fund (WWF) eine Stellungnahme vom 27. Februar 2017 ein. Auf diese Stellungnahme wird in den nachstehenden Ausführungen näher eingegangen.

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2016 ersuchte der Kleine Landrat der Gemeinde Davos um Genehmigung der Revisionsvorlage im Rahmen von Art. 49 KRG. Dabei reichte die Gemeinde die folgenden weiteren Unterlagen ein:

- Planungs- und Mitwirkungsbericht (PMB) vom 2. Dezember 2016 gemäss Art. 47 der eidgenössischen Raumplanungsverordnung (RPV)
- Bericht über die Auswirkungen des Mountainbikewegs „Strelapass – Strelalp“ auf die Umwelt vom 15. Januar 2015

- Bericht über die Auswirkungen des Mountainbikewegs „Strelaalp – Davos Platz“ auf die Umwelt vom 13. Januar 2015
- Beweidungskonzept „Strelaalp“ vom 1. Dezember 2015

B.

Gegenstand der Revisionsvorlage

Inhalt des vorliegenden GEP 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“ bildet die Festlegung eines geplanten Mountainbikewegs, welcher aus dem unmittelbar südlich des Restaurants „Strelapass“ liegenden Gebiet über den Strelaberg, die Strelaalp und durch den Rüti- und Chämpfenwald bis ins Gebiet „Horlauben“ nach Davos Dorf führt. Ferner enthält der erwähnte GEP in demselben Gebiet neue Linienführungen von bestehenden Wanderwegen.

Der im GEP festgelegte geplante Mountainbikeweg betrifft laut den rechtskräftigen Zonenplänen der Gemeinde Davos für das Gebiet „Strelapass – Strelaalp“ die jeweils von einer Wintersportzone überlagerte Alpine Landwirtschaftszone, Berglandwirtschaftszone und Landwirtschaftszone. Im Gebiet „Strelaalp – Davos Dorf“ kommt der geplante Mountainbikeweg vorwiegend in den Wald zu liegen.

Mit den neuen Festlegungen im GEP sollen die nutzungsplanerischen Voraussetzungen für die vorgesehene Erstellung eines durchgehenden Bikewegs aus dem Gebiet „Strelapass“ über die Strelaalp nach Davos Dorf geschaffen werden. Mit der im GEP festgelegten Linienführung wird die Möglichkeit geboten, an Stelle der heute im Gebiet bereits existierenden Bikeabfahrtsstrecken im Sinne einer Entflechtung der - und Wanderwegnutzung sowie zur Verminderung der Beanspruchung wichtiger Trockenwiesen und -weiden (TWW) einen neuen Mountainbikeweg realisieren zu können.

Die Linienführung der heute bestehenden Bikestrecken erweist sich aus folgenden Gründen als problematisch:

– Abschnitt „Strelapass – Strelaalp“:

Die bestehende Streckenführung über den Alpweg ist für die Bikerinnen und Biker in grossen Teilen aufgrund der Steilheit und der Unterlage gefährlich und unattraktiv, weshalb viele Radsportler eine individuelle Abfahrtsroute wählen, was zu wilden Weglinien und erhöhter Erosion im umliegenden Gelände führt. Dadurch nimmt die existierende Vegetation, insbesondere diejenige des TWW-Objekts Nr. 11 053 „Strelaberg“ von nationaler Bedeutung, Schaden. Es bestehen zudem Nutzungskonflikte zwischen Wandernden sowie Bikerinnen und Bikern, weil im betreffenden Abschnitt ein signalisierter Wanderweg sowie eine regionale Wanderroute verlaufen.

– Abschnitt „Strelaalp – Davos Dorf“:

Die Mountainbikerinnen und Mountainbiker werden durch das bestehende dichte Wegnetz dazu verleitet, immer wieder neue Abfahrtsrouten zu testen und befahren dabei auch Fuss- und Wanderwege. Es existieren auch wilde Trails durch den Wald. Die Forststrasse „Strelaalp – Davos“, bei welcher es sich um die bestehende offizielle Bikeroute handelt, erweist sich aufgrund der Mehrfachnutzung durch Wandernde, Mountainbikerinnen und Mountainbiker, den Forstbetrieb sowie von Versorgungsfahrten als konfliktträchtig und nicht ungefährlich.

Die Errichtung eines attraktiven Bikewegs für den Abschnitt „Strelapass – Strelaalp“ ausschliesslich für abwärts fahrende Mountainbikerinnen und Mountainbiker, welcher den Charakter eines Flowtrails mit geringem Schwierigkeitsgrad aufweist, soll dazu führen, dass die Bikerinnen und Biker effektiv auf diesem Trail verbleiben resp. ihn nicht verlassen. Damit kann sichergestellt werden, dass weitere Schäden an den TWW sowie Nutzungskonflikte zwischen Wandernde sowie Bikerinnen und Biker verhindert werden. Es ist geplant, die technischen Anforderungen bei diesem Streckenabschnitt nicht zu hoch anzusetzen. Dieser Wegabschnitt soll aber auch technisch versierten Fahrern ein interessantes und abwechslungsreiches Fahrvergnügen bieten.

Es ist vorgesehen, Elemente wie kleinere Sprünge und Steilwandkurven einzubauen sowie Wellen und Gegenanstiege anzubringen. Damit kann das Tempo der Bikerinnen und Biker tief gehalten werden. Sämtliche Sprünge sollen so konzipiert werden, dass sie rollbar sind. Zudem ist geplant, die durch die wilden Weglinien in den TWW entstandenen Schäden zu renaturieren, so dass diesbezüglich gegenüber dem heutigen Zustand eine ökologische Verbesserung entstehen wird.

Mit der Realisierung eines Singletrails auf dem Abschnitt „Strelaalp – Davos Dorf“ durch den Rüti- und den Chämpfenwald wird eine neue attraktive Abfahrtsmöglichkeit für die Mountainbikerinnen und Mountainbiker nach Davos Dorf geschaffen. Dies soll gewährleisten, dass ein Grossteil der Bikerinnen und Biker auf diesen Trail gelenkt wird, wodurch Konflikte mit anderen Nutzern des betroffenen Gebiets entschärft werden können. Der geplante Singletrail verläuft mehrheitlich auf dem Trasse eines nicht mehr genutzten respektive nicht signalisierten ehemaligen Wanderwegs. Für das Anlegen des Trails sind lediglich punktuelle Anpassungen der Linienführung sowie Sanierungsmassnahmen am bestehenden Weg erforderlich. Aufgrund des vorherrschenden Gefälles des betroffenen Terrains sollen an zwei Stellen neue Schleifen angelegt werden. Der geplante Mountainbike-Trail führt in seinem oberen Bereich durch das TWW-Objekt Nr. 11 055 „Chämpfenwald“ von nationaler Bedeutung. Der in diesem Bereich bereits existierende Weg, welcher für den neuen Singletrail benutzt werden kann, befindet sich in einem guten Zustand. Mit Ausnahme kleinerer Sanierungsmassnahmen müssen in diesem Bereich daher keine baulichen Massnahmen getätigt werden.

C.

Übereinstimmung mit der Richtplanung

Gemäss Art. 26 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) obliegt der kantonalen Genehmigungsbehörde unter anderem die Prüfung der Übereinstimmung der Nutzungspläne mit der Richtplanung. Es ist somit zu beurteilen, ob die vorliegende Teilrevision der Ortsplanung der Gemeinde Davos mit dem Richtplan Graubünden 2000 (RIP 2000, vom Bundesrat genehmigt am 19. September 2003) sowie mit dem rechtskräftigen Regionalen Richtplan Davos übereinstimmt.

Der im GEP „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“ 1:5000 festgelegte geplante Mountainbikeweg betrifft, soweit er nicht im Wald zu liegen kommt, ein im RIP 2000 als Ausgangslage festgehaltenes bestehendes Intensiverholungsgebiet. Der RIP 2000 postuliert ferner die Zielsetzung, dass sich die Tourismusräume mit vernetzten Freizeit- und Erlebnisangeboten für eine grosse und vielschichtige Gästezahl als Kerngebiete des Bündner Tourismus im internationalen Wettbewerb behaupten, wobei die Intensiverholungsgebiete als touristische Schwerpunktgebiete auf lange Sicht hin attraktiv, flexibel nutzbar sowie betriebswirtschaftlich und ökologisch funktionsfähig bleiben sollen. Der zur Debatte stehende geplante Mountainbikeweg ist im Lichte der laut RIP 2000 für Intensiverholungsgebiete formulierten Zielsetzungen grundsätzlich nicht zu beanstanden. Entsprechend erweist sich der vorliegende GEP 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“ mit der Kantonalen Richtplanung als konform.

Bereits im rechtskräftigen Regionalen Gesamtrichtplan der Gemeinde Davos vom 19. April 2012 ist die Verbindung „Strelapass – Strelaalp – Davos Dorf“ als regionaler Mountainbikeweg „neu / Ausbau“ festgelegt (vgl. Richtplankarten 1:10 000 sowie 1:40 000). Am 29. Oktober 2015 hat der Grosse Landrat eine Anpassung dieses Regionalen Gesamtrichtplans für den Bereich „Langsamverkehr“ beschlossen. Diese Ergänzung umfasst unter anderem die folgenden Festlegungen:

- Objekt-Nr. 08.LV.10: Neubau eines Singletrails „Strelapass – Strelaalp“ zur Entflechtung „Wandern / Bike“ und zur Verhinderung weiterer Schäden am TWW-Objekt Nr. 11 053 „Strelaberg“ im Koordinationsstand „Festsetzung“
- Objekt Nr. 08.LV.11: Festlegung eines Singletrails durch den Chämpfenwald als Ersatz für die bestehende Abfahrt mittels Sanierung und punktuellen Ausbau stillgelegter Wanderwege sowie unter gleichzeitiger Berücksichtigung des TWW-Standortes Nr. 11'055 „Chämpfenwald“ von nationaler Bedeutung im Koordinationsstand „Festsetzung“

In enger Abstimmung mit den Inhalten des Regionalen Gesamtrichtplans Davos samt den Inhalten der vorstehend erwähnten Anpassung im Bereich „Langsamverkehr“ erarbeitete die Gemeinde Davos in der Folge den vorliegenden GEP. Die Regierung

genehmigt die am 29. Oktober 2015 vom Grossen Landrat Davos beschlossene Anpassung des Regionalen Richtplans und den vorliegenden GEP 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“ gleichzeitig anlässlich derselben Sitzung.

Zusammenfassend kann somit ohne weiteres festgehalten werden, dass der vorliegende GEP 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“, welcher die planerische Voraussetzung schafft, einen Mountainbikeweg vom Strelapass über die Strelaalp nach Davos Dorf zu realisieren, materiell sowohl mit der Kantonalen als auch mit der Regionalen Richtplanung übereinstimmt. Zudem ist das Nutzungsplanverfahren korrekt mit dem Verfahren zur Anpassung des Regionalen Richtplans koordiniert worden. Die vorliegend zur Debatte stehende Nutzungsplanvorlage erweist sich somit als richtplankonform.

D.

Genereller Erschliessungsplan 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“

1. Landwirtschaft

a) Alpwirtschaftliche Nutzung

Mit der Inbetriebnahme des geplanten neuen Mountainbikewegs werden in Bezug auf die alpwirtschaftliche Nutzung grundsätzlich Erleichterungen einhergehen, weil die Bikerinnen und Biker in Zukunft über den neuen Weg fahren und nicht mehr unkontrolliert das Weidegebiet der Alp beanspruchen werden. Im Hinblick auf die Detailplanung und die Realisierung des Wegs ist mit dem Alpbewirtschafter frühzeitig Kontakt aufzunehmen. Dabei wird zu erörtern sein, welche Massnahmen getroffen werden müssen, damit dem Sömmerungsvieh genügend Durchgänge zwischen den Weidekoppeln zur Verfügung stehen und damit die Wasserversorgung auf allen Koppeln gewährleistet werden kann. Weitere Details sind im Zuge des Baugesuchs für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen (BAB) zu regeln.

b) Alpzufahrt

Die Zufahrt zur Strelaalp wird durch den Betrieb des geplanten Mountainbikewegs nicht eingeschränkt. Im Rahmen des BAB-Bewilligungsverfahrens wird jedoch sicherzustellen sein, dass die alpwirtschaftliche Zufahrt während der Realisierung des Wegs gewährleistet bleibt.

2. Wald

Die Teilstrecke „Strelaalp – Davos Dorf“ des geplanten neuen Mountainbikewegs kommt vorwiegend ins Waldareal auf einen bestehenden Wanderweg zu liegen. Für die punktuell geplanten nötigen Ausbauten am bestehenden Weg wird voraussichtlich keine Rodungsbewilligung erforderlich sein, so dass auf die Durchführung eines Rodungsbewilligungsverfahrens verzichtet werden kann. Allfällig notwendig werden- de forstliche Auflagen können im Rahmen der zu erteilenden BAB-Bewilligung verfügt werden.

3. Wild

Damit die im Hauptertäli einstehende bedeutende Steinbockkolonie vor übermässigen Störungen verschont werden kann, sind im BAB-Verfahren für die Erstellung des geplanten neuen Mountainbikewegs verschiedene Schutzmassnahmen zu prüfen und Auflagen festzulegen.

Mit der Realisierung und dem Betrieb des geplanten neuen Mountainbikewegs im Abschnitt „Strelaalp – Davos Dorf“ werden voraussichtlich Qualitätseinbussen in den im Raum zwischen Schiatobel und Chämpfenwald existierenden Wildeinständen einhergehen. Die gesetzlichen Ansprüche des Wildschutzes nach Art. 7 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Jagd und den Schutz der wildlebender Säugetiere und Vögel (JSG) sind aber basierend auf eine Gesamtbetrachtung über den ganzen Wildlebensraum rund um Davos dennoch erfüllt, zumal sich die Gemeinde Davos im Sinne einer Kompensation in Absprache mit ihren Projektpartnern, nämlich der Tourismusorganisation Davos Destination Organisation (DDO) und der Bergbahnunternehmung „Davos Klosters Mountains“, dazu verpflichtet hat, die vorhandene Mountainbikestrecke „Jakobshorn – Brämabüel – Stillbergalp – Teufi“ mit einem jeweils zwischen 18:00 Uhr bis 08:30 Uhr geltenden Fahrverbot zu versehen, auf eine Signalisation

der genannten Strecke sowie auf ihren Ausbau zu verzichten und zusätzlich die Strecke „Jakobshorn – Stillberg“ für Bikerinnen und Biker zu sperren (vgl. Beschluss des Kleinen Landrats vom 4. August 2015, mitgeteilt am 7. August 2015). Im Vergleich zum heutigen Zustand, laut welchem die Mountainbikerinnen und Mountainbiker über die Bobbahnstrasse, den bestehenden Wanderweg sowie auch über die für den neuen Mountainbikeweg vorgesehene Linie und weitere wild durch den Wald führende Trails von der Strelaalp nach Davos fahren, können sich nach Realisierung und Inbetriebnahme des geplanten neuen Mountainbikewegs in diesem Gebiet für die Wildlebensräume sogar Verbesserungen ergeben (vgl. Bericht über die Umweltauswirkungen „Strelaalp – Davos Platz“, Ziff. 4.5.3, S. 12).

4. Naturschutz

a) Schutzzonenplanung

Im Rahmen ihrer Nutzungsplanung hat die Gemeinde Davos bislang für die TWW-Objekte noch keine Schutzzonenplanung umgesetzt. Die Gemeinde wird angewiesen, diese Planung nachzuholen. Im Übrigen sind auch weitere Objekte des Natur- und Landschaftsschutzes im Rahmen einer nutzungsplanerischen Umsetzung einer öffentlich-rechtliche Unterschutzstellung zuzuführen, sobald die zurzeit laufende Nachführung der einschlägigen Bundesinventare rechtswirksam vorliegt.

b) Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen

Wo durch den neuen Mountainbikeweg schutzwürdige Biotope gemäss Art. 14 Abs. 3 der eidg. Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV) beeinträchtigt werden, sind aufgrund von Art. 18 Abs. 1^{ter} des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) in Verbindung mit Art. 14 Abs. 6 und 7 NHV geeignete Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen zu treffen. Die durch das wilde Befahren der Bikerinnen und Biker hervorgerufenen Beschädigungen am TWW-Objekt Nr. 11 053 „Strelaberg“ von nationaler Bedeutung sollen fachgemäss renaturiert werden, so dass diesbezüglich die TWW wiederhergestellt werden können. Dazu wird im Hinblick auf die Durchführung des BAB-Verfahrens ein Wiederherstellungskonzept, welches einen Erdverschiebungsplan beinhalten muss, vorzulegen sein.

In Bezug auf die infolge der Erstellung des geplanten neuen Mountainbikewegs hervorgerufenen Beeinträchtigungen an den TWW ist vorgesehen, auf der Grundlage von Beweidungskonzepten geeignete Ersatzmassnahmen zu treffen. Im Hinblick auf die Durchführung des BAB-Verfahrens werden die nötigen Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen zu Gunsten von TWW konkret aufzuzeigen sein, und ihre Realisierbarkeit wird auszuweisen sein. Im Hinblick auf die konkret umzusetzenden Ersatzmassnahmen soll das Bauprojekt so optimiert werden, dass die Eingriffsflächen in die TWW soweit als möglich minimiert werden können, wobei auch vertretbare Komforteinbussen in Kauf zu nehmen sein werden.

c) Im Rahmen der Betriebsphase zu treffende Naturschutzmassnahmen

Für den zukünftigen Schutz und die Schonung der Schutzobjekte, insbesondere des TWW-Objektes Nr. 11 053 „Strelaberg“ von nationaler Bedeutung, wird es als entscheidend beurteilt, dass während des Betriebs der Anlage mit geeigneten Massnahmen, so beispielsweise mittels einer Besucherlenkung, mittels von Informationen und mittels eines Monitorings, verhindert wird, dass weitere respektive erneute Schäden an den Schutzobjekten durch die Bikerinnen und Biker entstehen können. Im Rahmen des BAB-Verfahrens wird in Form eines umfassenden Besucherlenkungskonzepts aufzuzeigen sein, mit welchen konkreten Massnahmen dies gewährleistet werden kann.

5. Denkmalschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass bei allfälligen künftigen baulichen Eingriffen in die im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) als Objekt Nr. 43.0.7 von regionalen Bedeutung und als Objekt Nr. GR-719 von lokaler Bedeutung verzeichneten Wege die historische Substanz erhalten bleibt.

6. Verkehrssicherheit

Wo der geplante neue Mountainbikeweg Waldstrassen und Wanderwege quert, müssen diese Querungen sicher ausgestaltet werden, wozu unter anderem auch Signalisationen erforderlich sein dürften. Daher wird im Hinblick auf die Durchführung des BAB-Verfahrens in Zusammenarbeit mit der Fachstelle „Langsamverkehr“ des Tiefbauamts (TBA) sowie mit der Dienststelle „Verkehrspolizei“ der Kantonspolizei ein

Signalisationsplan auszuarbeiten sein. Dies wird eine vorgängige Kontaktaufnahme mit den erwähnten zwei Stellen erforderlich machen.

7. Langsamverkehr

Im Raum „Horlauben / Rossweid“ stimmen ausgangs des überbauten Gebiets die Linienführungen der Langsamverkehrsverbindungen zwischen GEP der Gemeinde und kantonalem Inventarplan nicht überein. Im Zuge der Anpassung der Langsamverkehrsnetze im Gebiet zwischen Strelapass und Davos werden zudem der Verlauf der Wanderrouen Nr. 43 „Jakobsweg“ und Nr. 54 „Mittelbünden – Panoramaweg“ auf das bereinigte Wanderwegnetz abzustimmen sein. Zum Zwecke dieser Abstimmung sowie zum Zwecke allenfalls damit in Zusammenhang stehender Signalisationsanpassungen ist die Fachstelle „Langsamverkehr“ des TBA und die BAW Bündner Wanderwege zu kontaktieren.

8. Folgeverfahren

Wie im PMB (vgl. Ziff. 2.3, S. 5) korrekt ausgeführt worden ist, erfordern die Realisierung und der Betrieb des vorliegend zur Debatte stehenden neuen Mountainbikewegs eine BAB-Bewilligung, was die Durchführung eines BAB-Verfahrens nötig macht.

Für den Abschnitt „Strelapass – Strelaalp“ muss das BAB-Verfahren noch eingeleitet werden. Die vorstehenden Erwägungen resp. die zu treffenden Massnahmen sind zu berücksichtigen.

Für den Abschnitt „Strelaalp – Davos Dorf“ wurde das BAB-Verfahren schon vor geraumer Zeit eingeleitet. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die BAB-Bewilligung in Verbindung mit verschiedenen Auflagen in Aussicht gestellt werden kann, sobald der vorliegende GEP 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“ in Rechtskraft erwachsen ist.

E.

Stellungnahmen von beschwerdeberechtigten Umweltorganisationen

1. Vorbemerkungen zum Verfahren

Gemäss Art. 104 Abs. 2 KRG müssen die beschwerdeberechtigten Umweltorganisationen (USO) im Nutzungsplanungsverfahren keine förmliche Planungsbeschwerde an die Regierung erheben, um die Möglichkeit des Weiterzugs des regierungsrätlichen Genehmigungsbeschlusses an die Gerichte (Verwaltungsgericht, Bundesgericht) nicht zu verwirken. Es genügt, wenn sie sich während der in Art. 48 Abs. 4 KRG geregelten Beschwerdeauflage beim ARE anmelden und danach innert einer von dieser Fachstelle gesetzten Frist eine Stellungnahme einreichen. Falls USO von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, haben sie sich damit das Recht gewahrt, gegen den vorliegenden Ortsplanungsgenehmigungsbeschluss allenfalls Beschwerde an das Verwaltungsgericht zu erheben, sofern sie angesichts des Charakters respektive des Konkretisierungsgrades der angefochtenen Planung überhaupt als beschwerdelegitimiert anzusehen sind.

Im vorliegenden Fall reichten die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz sowie die Sektionen Graubünden der Pro Natura und des WWF beim ARE in Anwendung von Art. 104 Abs. 2 KRG fristgerecht eine auf den 27. Februar 2017 datierte Stellungnahme ein. Entsprechend werden die erwähnten Organisationen in den Verteiler des vorliegenden Regierungsbeschlusses aufgenommen.

2. Stellungnahme der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz sowie der Sektionen Graubünden der Pro Natura und des WWF

Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, die Pro Natura sowie der WWF beantragen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom 27. Februar 2017 das Folgende:

- a) Der GEP 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“ sei nicht zu genehmigen.
- b) Die Erosionsschäden und wilden Wege innerhalb des TWW-Objekts Nr. 11 053 „Strelaberg“ von nationaler Bedeutung seien fachgemäss zu renaturieren.
- c) Eventualiter sei das Bundesamt für Umwelt (BAFU) einzubeziehen.

- d) Eventualiter sei ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) einzuholen.

Die USO befürchten, dass infolge des Ausbaus der vorliegend zur Debatte stehenden Bikestrecke sowie zusammen mit dem Ausbau anderer Strecken (beispielsweise im Gebiet „Chörbschhorn“) und der damit einhergehenden Attraktivitätssteigerung insbesondere im Bereich „Felsenweg“ durch eine erhöhte Anzahl von Bikerinnen und Bikern vermehrt Konflikte zwischen den einzelnen Wegnutzergruppen auftreten würden und dass aufgrund dieser Nutzungskonflikte langfristig der Wunsch nach einem Ausbau des bestehenden Wegs oder einem Neubau eines zweiten Wegs im Hauptertäli entsteht würde, so dass die verschiedenen Interessen dieser Nutzergruppen auf der genannten Wegverbindung entflochten werden könnten. Dies würde zu einem markanten Eingriff führen und das Landschaftsbild wahrscheinlich stark beeinträchtigen und somit in Widerspruch mit dem Landschaftsschutz- respektive -schonungsgebot stehen.

Die USO machen weiter geltend, dass durch die vorstehend beschriebene Attraktivitätssteigerung und wegen der infolgedessen vermehrten Nutzung des Wegs vom Weissfluhjoch über den Felsenweg durch Bikerinnen und Biker mit zusätzlichen Störungen der Steinbockkolonie und der Gamsen im Hauptertäli und im Steintäli zu rechnen sei. Jegliche weiteren Störungen und Einschränkungen von Steinbock und Gemse seien indes nicht akzeptabel und würden gegen Art. 7 JSG verstossen. Zudem handle es sich beim Steinbock um eine national geschützte Tierart. Das nationale Interesse am Schutz dieser Tierart stehe über dem lokalen Tourismusinteresse am Ausbau eines Wegs. Zudem sei der Gamsbestand kantonale von einem zunehmenden Rückgang betroffen. Mit ein Grund dafür sei die zunehmende Störung durch touristische Aktivitäten. Nach Art. 7 JSG habe der Kanton für einen ausreichenden Schutz der wildlebenden Säugetiere und Vögel zu sorgen.

In Bezug auf die Führung des Bikewegs durch den Chämpfenwald weisen die USO darauf hin, dass der Weg durch eines der letzten vom Tourismus noch wenig gestörten Rückzugs- und Sommereinstandsgebiete für den Rothirsch und andere Tierarten auf der bezüglich Landwasser orographisch rechten Talseite führen würde. Es

könne darum aus Sicht des Naturschutzes kein neuer Bikeweg durch dieses Gebiet bewilligt werden.

Ferner stellen die USO fest, dass die geplante Bikestrecke durch das TWW-Objekt Nr. 11 053 „Strelapass“ von nationaler Bedeutung führt. Laut Art. 6 der Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TwwV) seien TWW von nationaler Bedeutung ungeschmälert zu erhalten. Eine Abweichung vom Schutzziel der TWW sei nach Art. 7 TwwV nur für unmittelbar standortgebundene Vorhaben, die dem Schutz des Menschen vor Naturgefahren oder einem anderen überwiegenden öffentlichen Interesse von nationaler Bedeutung dienen, zulässig. Die Anlage einer Mountainbikepiste sei sodann auch mit dem Schutzziel der TWW nicht vereinbar. Die Bikestrecke sei zudem weder standortgebunden noch entspreche ihre Errichtung einem nationalen Interesse. Demnach sei das Vorhaben einer Interessenabwägung nicht zugänglich. Entsprechend könne ein Eingriff in die TWW auch nicht mit Ersatzmassnahmen gemäss NHG kompensiert werden.

Weiter führen die USO an, dass die Kantone nach Art. 11 TwwV dafür zu sorgen hätten, dass bestehende Beeinträchtigungen von TWW bei jeder sich bietenden Gelegenheit soweit als möglich zu beseitigen seien. Zudem stehe der Kanton in der Pflicht, zusammen mit den betroffenen Grundeigentümern sowie den Nutzungsberechtigten die zur Erreichung des Schutzziels, nämlich der ungeschmälerten Erhaltung des betroffenen Objekts, geeigneten Schutz- und Unterhaltsmassnahmen zu treffen. Scheinbar sei der Kanton dieser Pflicht in der Vergangenheit nicht nachgekommen, wie die vielen Wegspuren innerhalb der TWW belegen würden. Es sei absurd, wenn diese versäumte Pflicht als Argument dafür ins Feld geführt werde, eine Bikestrecke durch ein geschütztes Biotop von nationaler Bedeutung zu bauen und dadurch neue Verletzungen des Schutzziels des TWW erfolgen würden.

Laut den Anregungen der USO sei der Bikeweg wie bis anhin in Kombination mit verschiedenen zu treffenden flankierenden Massnahmen (Hindernisse im Gelände sowie Sensibilisierungsmassnahmen wie Kurse und / oder Informationen) auf der bestehenden Alpstrasse auszuschildern. Sollte ein ungeschmälertes Schutz des betroffenen TWW-Objekts trotz dieser Massnahmen nicht gewährleistet werden kön-

nen, wäre es aus Sicht der USO angezeigt, die Bikeabfahrt vom Strelapass über die Strelaalp nach Davos Dorf aufzuheben.

Schliesslich machen die USO darauf aufmerksam,

- dass der Kanton laut Art. 27 NHV dazu verpflichtet sei, Verfügungen, welche Bauten und Bodenveränderungen in Biotopen von nationaler Bedeutung betreffen, dem BAFU mitzuteilen und
- dass die ENHK in Anwendung von Art. 25 NHV gutachterisch einzubeziehen sei, weil es vorliegend um ein Vorhaben gehe, welches keine Bundesaufgabe darstelle und ein Objekt beeinträchtigen könnte, das in einem Inventar des Bundes nach Art. 5 NHG aufgeführt sei.

3. Stellungnahme der Gemeinde Davos

Das ARE hat der Gemeinde Davos die Stellungnahme der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz sowie der Sektionen Graubünden der Pro Natura und des WWF vom 27. Februar 2017 zugestellt und die Gemeinde um eine Meinungsäusserung in dieser Sache ersucht. Die Gemeinde Davos hat sich mit Schreiben vom 5. April 2017 geäussert. Sie beantragt, die von den beschwerdeberechtigten USO geforderte Nichtgenehmigung des GEP 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“ sowie die gestellten Eventualanträge auf Einbezug des BAFU beziehungsweise auf Erstellung eines Gutachtens durch die ENHK abzuweisen und den vorgenannten Nutzungsplan zu genehmigen. Zur Begründung dieses Antrags führt die Gemeinde zusammenfassend das Folgende aus:

- Dank grosser Anstrengungen zur Förderung des Mountainbikesports sei in den letzten Jahren in Davos eine starke Zunahme im Gästesegment der Radsportler verzeichnet worden. Dies habe es der Davoser Tourismusbranche ermöglicht, ihr Angebot während der schneefreien Zeit auszubauen und damit eine bessere und gleichmässige Auslastung der Tourismusinfrastruktur zu erzielen. Um den heutigen Erwartungen dieser Gäste gerecht zu werden, brauche es ein zusammenhängendes Netz an abwechslungsreich angelegten Bikestrecken mit guten Zu- und Abgängen vom und in den Ort. Entsprechend hätten die Gemeinde Davos, die Davos Klosters Bergbahnen AG und die DDO ein Bikekonzept erarbeitet,

welches unter anderem auch Grundlage und Anlass des vorliegend zur Debatte stehenden GEP 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“ bilde.

- Grundsätzlich würden sich Wandemde sowie Bikerinnen und Biker die Wege teilen, wobei dafür punktuell minimale bauliche Eingriffe erforderlich seien. Nur wenn eine gleichzeitige gefahrlose Benützung der Wanderwege an einzelnen Orten nicht möglich sei, sei es vorgesehen, getrennte Strecken für Wandemde sowie Bikerinnen und Biker anzulegen. Auf beliebten Biketourenstrecken müssten einzelne Abschnitte auch darum neu angelegt werden, damit die Bikerinnen und Biker auf attraktive, gut befahrbare und unterhaltene Wegstücke gelenkt und so wilde Abfahrten über das offene Gelände vermieden werden könnten.
- Um eine solche neuralgische Wegstrecke im Davos Bikenetz handle es sich insbesondere beim Abschnitt „Strelapass – Strelaalp“. Hier sei ein Nebeneinander von Fussgängern sowie Bikerinnen und Biker auf dem Wanderweg unweigerlich mit grossen Konflikten verbunden, weil dieser Fussweg für die meisten Bikerinnen und Biker zu schwierig zu befahren sei. Zudem sei die vorhandene Alpstrasse für die Radsportler über weite Strecken wegen ihres starken Gefälles und ihrer ungeeigneten Unterlage zu gefährlich, was die Bikerinnen und Biker zu wilden Trails über die Wiesen verleite. Dies führe zu landschaftsentstellenden Schäden an der Vegetation.
- Daher brauche es bei dem für Wandernde sowie Bikerinnen und Biker gleichermaßen beliebten Gebiet „Strelaalp“ eine Bikestrecke, die auch von durchschnittlichen Radsportlern befahren werden könne. Eine solche neue Strecke mache auf der einen Seite Eingriffe in die Landschaft notwendig. Auf der anderen Seite würden die heute zahlreich existierenden wilden Biketrails auf der freien Wiese revitalisiert. Der neue Bikeweg werde so angelegt, dass Wasser natürlich abfließen könne. Die Geschwindigkeit der Bikerinnen und Biker solle über kleinere Stufen respektive Sprünge und Kurven kontrolliert werden. Mit diesen Massnahmen könne der geplante neue Mountainbikeweg nachhaltig erstellt und sein Unterhalt minimiert werden. Im Vergleich zur heutigen Situation würde bei einer Realisierung des Projekts eine klare Verbesserung erzielt (vgl. Umweltbericht „Mountainbikeweg Strelapass – Strelaalp“ vom 15. Januar 2015).

- Mit den vorgeschlagenen Beweidungskonzepten für die zwischen dem Strelaberg und dem Gotschnagrät existierenden TWW könnten die für den Neubau des Mountainbikewegs gemäss Natur- und Heimatschutzgesetzgebung erforderlichen Ersatzmassnahmen für die Beeinträchtigung des TWW-Objekts Nr. 11 053 „Strelaberg“ von nationaler Bedeutung aufgezeigt und realisiert werden, was zu einer klaren Steigerung der Qualität der vorhandenen TWW führen würde und was im Sinne der Schutzziele nach Art. 6 TwwV der betroffenen TWW-Objekte sei. Bezüglich des TWW-Objekts Nr. 11 055 „Chämpfenwald“ erfolge durch das Projekt keine Beeinträchtigung, da im betroffenen Bereich der heute existierende Weg genutzt werde.
- Die Behauptung der USO in Bezug auf einen allfälligen Plan für einen zusätzlichen Felsenweg würden jeder Grundlage entbehren und seien spekulativ. Ein allfälliger zukünftiger Ausbau des Felsenwegs müsste die entsprechenden Bewilligungsverfahren durchlaufen. Im Rahmen des durchzuführenden Bewilligungsverfahrens könnten sich die USO alsdann immer noch genügend einbringen.
- In Bezug auf die Wildproblematik im Hauptertäli weist die Gemeinde darauf hin, dass die Bikerinnen und Biker dort höchstens während der Betriebszeiten der Bergbahnen anzutreffen seien und damit gleichzeitig wie die bereits unzähligen Wandernden. Da die Bergbahn bis Ende Juni geschlossen sei und Radtouren im Gebiet wegen der noch vorhandenen Schneefelder auf dieser Höhenlage ohnehin unmöglich wären, gebe es bis zu diesem Zeitpunkt im Hauptertäli gar keine Bikerinnen und Biker.
- In Bezug auf die Wildproblematik im Chämpfenwald führt die Gemeinde aus, dass wilde Trails durch den Wald dank des geplanten Wegausbaus und der soweit nötig vorgesehenen Erstellung von Blockaden an Problemstellen unterbunden werden könnten. Weiter verweist die Gemeinde auf die Zustimmung des Amtes für Jagd und Fischerei zum Projekt, nachdem die Gemeinde zur Schaffung von geschützten Wildeinständen an anderen Orten ihr Einverständnis gegeben habe.
- Im Rahmen des BAB-Verfahrens werde mittels geeigneter Auflagen und einer Umweltbaubegleitung dafür zu sorgen sein, dass die Bikestrecke landschafts-

schonend angelegt werde. Es sei den USO unbenommen, allfällige diesbezügliche Bedenken und Einwände dann vorzutragen.

- Es bestehe aus Sicht der Gemeinde Davos kein Bedarf für die Mitwirkung des BAFU oder der ENHK. Im Ergebnis könne festgehalten werden, dass die im GEP 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“ festgelegte Streckenführung des Mountainbikewegs durchaus dem Landschaftsschutz dienlich sei, indem die Entstehung wilder Trails unterbunden werde und die erforderlichen Eingriffe über Weidekonzepte und Wildschutzgebiete auf sinnvolle und wirksame Weise kompensiert würden.

4. Stellungnahme der Davos Services GmbH

Mit Schreiben vom 6. März 2017 hat das ARE auch die Davos Services GmbH um Vernehmlassung zur Stellungnahme der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz sowie der Sektionen Graubünden der Pro Natura und des WWF vom 27. Februar 2017 gebeten. Innerhalb der vorgegebenen Frist hat sich die Tourismusorganisation beim ARE schriftlich nicht geäußert. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass die Davos Services GmbH auf eine Meinungsäußerung verzichtet.

5. Beurteilung

Die USO führen ins Feld, dass die vorliegend zur Debatte stehende Absicht, einen neuen Mountainbikeweg vom Strelapass über die Strelaalp nach Davos Dorf zu realisieren, dazu führe, dass im Bereich des Felsenwegs im Hauptertäli eine zweite Wegführung zur Entflechtung der Wandernden sowie Bikerinnen und Biker erstellt würde, was markante Eingriffe ins Landschaftsbild zur Folge hätte. Diesbezüglich kann auf das im Regionalen Richtplan Nordbünden – Regionaler Richtplan „Langsamverkehr“ vom 29. Oktober 2015 im Rahmen einer Fortschreibung des Regionalen Richtplans „Langsamverkehr / besondere Wege“ vom 9. März 2006 der damaligen Region „Schanfigg“ festgelegte Objekt 08.LV.28 verwiesen werden. Demnach kann ein Neubau eines Singletrails zur Entflechtung der Wander- und der Bikenutzungen lediglich im Abschnitt „Wasserscheidi – Talstation Skilift“ erfolgen. Für den Abschnitt „Talstation Skilift – Strelapass“ samt Felsenweg beinhaltet das Objekt 08.LV.28 laut der vorstehend erwähnten Richtplanfortschreibung eine kombinierte Nutzung. Es steht hier also kein neuer Wegebau respektive auch kein Ausbau der bestehenden

Strecke zur Debatte, und es ist gestützt auf den vorerwähnten Inhalt des Regionalen Richtplans zumindest derzeit auch nicht ersichtlich, dass ein solcher Neu- oder Ausbau für die Zukunft bereits angedacht wäre. Ein solches Vorhaben würde im Übrigen Anpassungen im Rahmen der Richtplanung „Nordbünden“ sowie voraussichtlich auch eine Ergänzung der Nutzungsplanung der Gemeinde Arosa erforderlich machen, wozu die dafür einschlägigen raumplanerischen Verfahren abzuwickeln wären. Ferner wäre dafür selbstredend auch ein BAB-Verfahren durchzuführen. Wie die Gemeinde Davos in ihrer Vernehmlassung vom 5. April 2017 korrekt bemerkt, könnten sich die USO gegebenenfalls im Rahmen der vorerwähnten raumplanerischen Verfahren einbringen.

In Bezug auf die von den USO ins Feld geführte Wildproblematik für den Streckenabschnitt „Weissfluhjoch – Hauptertäli – Felsenweg – Strelapass“ kann auf die Vernehmlassung der Gemeinde Davos vom 5. April 2017 verwiesen werden. Darin führt die Gemeinde zu Recht aus, dass die Störung der Steinbockkolonie und Gensen im Hauptertäli sowie im Steintäli weit weniger gravierend ausfällt als dies die USO befürchten. Eine gewisse Störungsanfälligkeit der Steinbockkolonie besteht allenfalls frühmorgens und am späten Nachmittag sowie insbesondere während der Setzzeit von Mai bis Juli. Die Bergbahnunternehmung eröffnet den Betrieb der Bergbahn aufs Weissfluhjoch indes erst jeweils ab Ende Juni / anfangs Juli, wobei die Bahn jeweils zwischen 08:30 Uhr und 16:00 Uhr fährt. Daher ist der grosse Teil der Bikerinnen und Biker ausschliesslich während diesen Zeiten im Gebiet des Haupt- und des Steintälis anzutreffen, und zwar zu einem Zeitpunkt, an welchem auch zahlreiche Wandern- de unterwegs sind. Wie die Gemeinde Davos zudem richtigerweise ausführt, ist das betroffene Gebiet vor Ende Juni wegen ausgedehnter Schneefelder für Radfahrer ohnehin nicht passierbar. Entsprechend gelangt die Regierung zur Auffassung, dass bei Einhaltung der vorgenannten Betriebszeiten der Bergbahnen die Störung der Wildtiere im Hauptertäli auf ein unbedenkliches Mass reduziert werden kann.

Bezüglich des Einwands der USO, wonach aus Sicht des Naturschutzes im Chämpfenwald kein neuer Bikeweg bewilligt werden könne, weil ein solcher hier durch eines der letzten vom Tourismus noch wenig gestörten Rückzugs- und Sommereinstandsgebiete für Rothirsch und andere heimische Tierarten auf der rechten Talseite führe, kann auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen werden (vgl. Abschnitt D, Ziff. 3,

S. 8 f.). Der in diesem Gebiet geplante neue Bikeweg, welcher auf dem Trasse eines bereits bestehenden und sich in gutem Zustand befindenden Wegs verlaufen wird und wofür mit Ausnahme kleinerer Sanierungsmassnahmen keine baulichen Eingriffe getätigt werden müssen, erfüllt die Anforderungen von Art. 7 JSG. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Mountainbikewegs müssen erforderlichenfalls aber selbstredend Massnahmen getroffen werden, damit die Bikerinnen und Biker den Weg nicht verlassen.

Die USO beurteilen den geplanten neuen Mountainbikeweg aufgrund des Umstands, dass er das TWW-Objekt Nr. 11 053 „Strelapass“ von nationaler Bedeutung betrifft, als nicht bewilligungsfähig. Sie gehen dabei davon aus, dass der in Art. 6 TwwV festgehaltene Begriff „Ungeschmälerte Erhaltung“ für das Erreichen der Schutzziele der betroffenen TWW-Objekte in jedem Fall ein generelles Veränderungsverbot umfasse. Gemäss Bundesgerichtspraxis sind jedoch einzig Moore von besonderer Schönheit und nationaler Bedeutung absolut geschützt und unterliegen einem weitestgehenden Veränderungsverbot. Der Bundesgesetzgeber hat dem in der TwwV Rechnung getragen, indem er in Art. 7 entsprechende Regelungen für ein Abweichen vom Schutzziel statuiert hat. Nach Auffassung der Regierung entspricht die von den USO in ihrer Stellungnahme vom 27. Februar 2017 postulierte sehr enge Auslegung des Begriffs „Ungeschmälerten Erhaltung“ im Falle von im TWW-Inventar enthaltenen Objekten daher nicht dem Willen des Gesetzgebers. Ansonsten hätte er wohl kaum Bestimmungen erlassen, welche weitreichende Abweichungen ermöglichen.

Zwar teilt die Regierung die Auffassung der USO, dass die Ausnahmebestimmungen in Art. 7 Abs. 1 TwwV im vorliegenden Fall grundsätzlich nicht anwendbar sind, weil es weder um eine Massnahme zum Schutz des Menschen vor Naturgefahren noch um ein anderes überwiegendes nationales Interesse geht. Allerdings ist nicht von vornherein klar, dass der geplante Biketrail eine erhebliche Beeinträchtigung der Schutzziele für das TWW-Objekt Nr. 11 053 „Strelaberg“ darstellt. Dieses umfasst eine Fläche von rund 45 ha. Die Eingriffsfläche beläuft sich aufgrund des Berichts über die Auswirkungen auf die Umwelt – Koordination mit Natur- und Landschaftsschutz für den Mountainbikeweg „Strelapass – Strelaalp“ vom 15. Januar 2015 auf weniger als 5000 m². Die durch neue technische Eingriffe beeinträchtigte Fläche beträgt somit rund 1 % der Gesamtfläche des TWW-Objekts, was einer Abweichung unterhalb der

Kartierungsgenauigkeiten entspricht. Der geplante Biketrail liegt zudem in einem Bereich, in dem bereits verschiedene Infrastrukturanlagen und touristische Nutzungen vorhanden sind. Dies bedeutet, dass durch das Vorhaben keine grundlegend neuen ökologischen Zerschneidungseffekte entstehen. Es liegen auch keine konkreten Anhaltspunkte vor, wonach durch den Bau und Betrieb des Biketrails geschützte und / oder Rote-Liste-Arten unmittelbar beeinträchtigt würden. Im Rahmen der Detailprojektierung und Bauausführung lassen sich allfällige heute nicht erkannte Konflikte mit Standorten geschützter oder Rote-Liste-Arten unter Mitwirkung der UBB zudem problemlos lösen. Die Regierung ist daher der Auffassung, dass die Anlage eines Biketrails auf einer separaten Trasse in der gegebenen Situation sowohl in quantitativer als auch qualitativer Hinsicht als geringfügige Beeinträchtigung von Schutzzielen nach Art. 6 Abs. 1 TwwV einzustufen ist. Im Rahmen der Detailprojektierung ist das Projekt dahingehend weiter zu optimieren, dass die Eingriffsflächen innerhalb des TWW-Perimeters minimiert werden können. Zusammenfassend ergibt sich somit, dass basierend auf Art. 7 Abs. 2 TwwV bei TWW-Objekten die Möglichkeit, Realersatz zu schaffen, entgegen den Annahmen der USO durchaus eine primäre Bedeutung einnimmt.

Weiter ist festzuhalten, dass im Kanton Graubünden bei eher geringfügigen und kleinflächigen Eingriffen in TWW-Objekte schon seit vielen Jahren die Praxis angewendet wird, den erforderlichen Realersatz primär über das Punktesystem des ANU statt über die komplizierte formelle Bezeichnung Vorranggebieten sicherzustellen, in dessen Rahmen die Fläche und die Qualität der Trockenwiesen insgesamt wiederhergestellt oder gesteigert werden sollen, was nichts anderes als einer Form eines Realersatzes entspricht. Beim Eingriff ins TWW-Objekt Nr. 11 053 „Strelaberg“ infolge der Realisierung des neu geplanten Mountainbikewegs ist von einer Ersatzpflicht in Höhe von maximal 51 000 Punkten auszugehen. Im Rahmen der Vorabklärungen wurden die Möglichkeiten zur Ausscheidung eines Vorranggebiets im vorliegend zur Debatte stehenden Fall seitens des ANU dennoch geprüft. Dabei zeigte es sich rasch, dass eine Lösung über Ersatz- und Wiederherstellungsmassnahmen innerhalb des vom Wegebau betroffenen TWW-Objekts in Verbindung mit der Sicherstellung einer angepassten Bewirtschaftung weiterer TWW-Objekte auf der (bezüglich der Landwasser) orographisch rechten Talseite im Rahmen von Beweidungskonzepten samt der dazugehörenden vertraglichen Umsetzung mehr zur Wahrung der Schutz-

ziele nach Art. 6 TwwV beizutragen vermag als die Bezeichnung eines Vorranggebietes, in dessen Rahmen die NHG-Objekte inklusive Aufwertungsbereiche lediglich in einem Teilgebiet der erwähnten TWW-Objekte festgelegt werden können. Es sind somit in materieller Hinsicht bei einem Realersatz über das Punktesystem des ANU gegenüber dem Ansatz „Vorranggebiet“ gewichtige Vorteile auszumachen. Das vorstehend beschriebene, im Kanton Graubünden etablierte Verfahren über das Punktesystem des ANU ist im Übrigen mit der Direktion des BAFU abgesprochen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden,

- dass die Möglichkeit für ein Abweichen vom Schutzziel eines TWW-Objekts in Anwendung der TwwV nicht grundsätzlich ausgeschlossen ist,
- dass im vorliegenden Fall sowohl in quantitativer als auch in qualitativer Hinsicht eine geringfügige Beeinträchtigung der Schutzziele des betroffenen TWW-Objekts vorliegt,
- dass der neue Mountainbikeweg trotz Tangierung des TWW-Objekt Nr. 11 053 „Strelaalp“ einer Interessenabwägung zugänglich ist,
- dass die Regierung aufgrund der durchgeführten Prüfung der Unterlagen zum Schluss gelangt, dass das Vorhaben in Verbindung mit der Formulierung von verschiedenen umweltrelevanten Anforderungen, welche im Hinblick auf die Durchführung des BAB-Verfahrens, die Detailprojektierung sowie die Realisierung des Projekts zu beachten sein werden, umweltverträglich realisiert werden kann und
- dass für den zur Debatte stehenden Fall aufgrund der eher geringfügigen und kleinflächigen Eingriffe ins betroffene TWW-Objekt der gemäss Natur- und Heimatschutzgesetzgebung nötige Realersatz ohne Festlegung eines Vorranggebietes für TWW vorgeschlagen und realisiert werden kann.

Soweit die USO verlangen, statt der Realisierung eines neuen Mountainbikewegs „Strelapass – Strelaalp – Davos Dorf“ die heutige Bikeroute auf dem bestehenden Alpweg respektive Forstweg auszuschildern und die gewünschte Lenkung der Mountainbikefahrerinnen und Mountainbikefahrer auf den existierenden Wegen mit örtlichen Fahrverboten, Absperrungen, Hindernissen, Informationen, Bussen etc. zu begegnen, erweist sich dies aus Sicht der Regierung auf der einen Seite als nicht realistisch umsetzbar sowie auf der anderen Seite als unverhältnismässig. Unrealistisch

deshalb, weil Informationen aufgrund von fehlenden attraktiven Alternativen (Alpweg ist für die Bikerinnen und Biker zu steil, zu rutschig und daher zu gefährlich; Fussweg ist für die Bikerinnen und Biker schwer zu befahren und es entstehen dort unweigerlich grosse Konflikte mit Fussgängern) wenig Wirkung zeigen, wie dies heute im Gelände ja sichtbar ist, und weil Verbote aufgrund der Weiträumigkeit des Geländes mit angemessenem Aufwand realistischweise weder nachhaltig kontrollierbar sind und ihre Missachtung mit vernünftigem Aufwand auch nicht geahndet werden kann. Und unverhältnismässig darum, weil – sollte der geplante neue Mountainbikeweg nicht gebaut werden können – eine wirkungsvolle Vermeidung der vorherrschenden Probleme (Konflikte mit Fussgängern und mit dem TWW-Objekt) in der Beurteilung der Regierung nur dann möglich wäre, wenn der Bergbahnunternehmung untersagt würde, die Bikerinnen und Biker mit ihren Fahrzeugen aufs Weissfluhjoch zu transportieren. Im Falle der Durchsetzung einer solchen aus Sicht der Regierung übertriebenen Massnahme gäbe es im Gebiet „Strelapass“ aber nicht einfach keine Bikerinnen und Biker mehr, welche nach Davos abfahren. Der Strelapass liegt nämlich im Kreuzungspunkt der Etappe 5 der bestehenden Schweiz-Mobil-Route Nr. 90 „Langwies – Davos“ mit den bestehenden Mountainbikewegen „Weissfluhjoch – Hauptertäli – Strelapass – Chörbschhorn – Frauenkirch“ respektive „Parsenn – Salezer Horn – Panoramaweg – Strelapass – Chörbschhorn – Frauenkirch“, welche in den Richtplänen der Region „Davos“ vom 19. April 2012 sowie der Region „Schanfigg“ vom 9. März 2006 rechtskräftig festgelegt sind. Die Anzahl der Bikerinnen und Biker wäre lediglich um einiges geringer.

Was die Forderung betrifft, die vorhandenen Beeinträchtigungen an den TWW-Objekten Nr. 11 053 „Strelapass“ und Nr. 11 055 „Chämpfenwald“ soweit als möglich zu beseitigen, ist die Regierung mit den USO durchaus einig. Es geht dabei um die Wiederherstellung von Schäden an schützenswerten Biotopen, welche aufgrund der einschlägigen Bestimmungen der TwwV mit oder ohne Realisierung des neuen Bikewegs umgesetzt werden müssen. Diesbezüglich wird auf die spezifischeren Ausführungen unter Abschnitt D, Ziffer 4, lit. b, Seite 9 verwiesen. In diesem Sinne hängen die zu treffenden Renaturierungsmassnahmen nicht von der Realisierung des vorliegend zur Debatte stehenden Wegprojekts ab. Der neu erstellte Mountainbikeweg würde jedoch nachhaltig dazu beitragen, dass nach einer solchen Renaturierung

nicht sofort wieder neue Schäden auftreten, was mit anderen realistischerweise umsetzbaren Massnahmen nicht erreicht werden könnte (vgl. vorstehend)

Schliesslich beantragen die USO, ein Gutachten der ENHK einzuholen, und weisen zudem darauf hin, dass Verfügungen, welche Bauten und Bodenveränderungen in Biotopen von nationaler Bedeutung betreffen, dem BAFU mitzuteilen sind. Laut Art. 27 Abs. 2 lit. e NHV sind Verfügungen, welche Bauten und Anlagen sowie Bodenveränderungen in Biotopen von nationaler Bedeutung oder in Moorlandschaften betreffen, dem BAFU mitzuteilen. Entsprechend wird der vorliegende Regierungsbeschluss dem BAFU mitgeteilt. Der Anforderung von Art. 27 Abs. 2 lit. e NHV kann damit nachgekommen werden. Was eine vorgängige Begutachtung des Vorhabens durch das ENHK angeht, besteht dafür aus Sicht der Regierung keinerlei gesetzliche Grundlage. Die Bestimmungen von Art. 7 ff. NHG gelten lediglich für Eingriffe in Inventare nach Art. 5 NHG, nämlich für das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN), für das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) sowie für das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS).

Zusammenfassend ergibt sich aufgrund der vorstehenden Ausführungen somit, dass den von der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, von der Pro Natura sowie vom WWF gestellten Anträgen nicht gefolgt werden kann.

Gestützt auf Art. 49 KRG

beschliesst die Regierung:

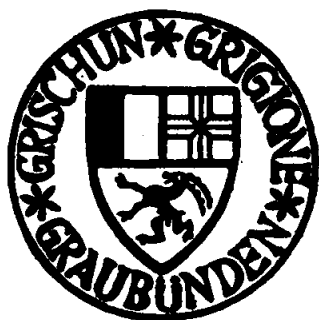
1. Der **Generelle Erschliessungsplan (GEP) 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos“** vom 29. September 2016 wird im Sinne der Erwägungen mit folgenden Anweisungen, Auflagen und Hinweisen genehmigt:
 - a) Die Gemeinde wird angewiesen, die Trockenwiesen- und -weidenobjekte (TWW-Objekte) im Rahmen einer nutzungsplanerischen Umsetzung einer öffentlich-rechtlichen Unterschutzstellung zuzuführen.

- b) Die Gemeinde wird angewiesen, im Hinblick auf den geforderten Signalisationsplan die Fachstelle „Langsamverkehr“ des Tiefbauamtes (TBA) sowie die BAW Bündner Wanderwege zu kontaktieren.
 - c) Im Hinblick auf die Detailplanung und die Realisierung des geplanten Mountainbikewegs ist mit dem Alpbewirtschafter frühzeitig Kontakt aufzunehmen.
 - d) Es ist sicherzustellen, dass die alpwirtschaftliche Zufahrt während der Realisierung des Wegs stets gewährleistet bleibt.
 - e) Allfällig notwendig werdende forstliche Auflagen werden im Rahmen der BAB-Bewilligung verfügt werden.
 - f) Hinsichtlich des Wildschutzes im Hauptertäli und im Steintäli allenfalls notwendige Auflagen werden in der BAB-Bewilligung verfügt.
 - g) In Bezug auf den Wildschutz gegebenenfalls notwendige Lenkungsmassnahmen im Chämpfenwald sind im BAB-Gesuch auszuweisen resp. werden in der BAB-Bewilligung verfügt.
 - h) Die zu treffenden Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen sind im BAB-Gesuch konkret aufzuzeigen.
 - i) In einem Besucherlenkungskonzept ist im Rahmen des BAB-Verfahrens aufzuzeigen, mit welchen konkreten Massnahmen gewährleistet werden kann, dass keine weitere respektive zusätzliche Schäden an den TWW-Schutzobjekten durch die Bikerinnen und Biker entstehen.
2. Die Planungsbeschwerde wird in einem separaten Regierungsbeschluss behandelt.
3. Der Kleine Landrat der Gemeinde Davos wird angewiesen, den wesentlichen Inhalt des Dispositivs des vorliegenden Genehmigungsbeschlusses öffentlich bekannt zu geben. Diese Bekanntgabe hat in den gleichen Publikationsorganen wie

die Bekanntgabe des Beschlusses des Grossen Landrates vom 29. September 2016 zu erfolgen. Im Publikationstext ist darauf hinzuweisen, dass der Genehmigungsbeschluss bei der Gemeinde eingesehen werden kann und dass gegen die darin enthaltenen Anweisungen und Auflagen innert 30 Tagen ab dem Publikationsdatum nach Massgabe des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRG) beim Verwaltungsgericht Graubünden Beschwerde erhoben werden kann.

4. Für direkte Adressaten des vorliegenden Beschlusses beginnt die 30-tägige Beschwerdefrist an das Verwaltungsgericht bereits ab dem Zeitpunkt der Eröffnung des vorliegenden Beschlusses.
5. Soweit für die Verwirklichung der Planung Bewilligungen irgendwelcher Art notwendig sind, bleibt der Bewilligungsentscheid der zuständigen Behörde oder Amtsstelle vorbehalten.
6. Das Amt für Raumentwicklung (ARE) wird beauftragt, die aufgrund dieses Beschlusses nötigen Kennzeichnungen in den eingereichten graphischen Auszügen des GEP 1:5000 „Bikestrecke Strelapass – Streलाalp – Davos“ vorzunehmen.
7. Der Kleine Landrat der Gemeinde Davos sorgt für die Nachführung der Nutzungsplandaten nach den Vorgaben des ARE. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Nutzungsplanfestlegungen erst dann als definitiv rechtskräftig betrachtet werden können, wenn gegen den entsprechenden Genehmigungsbeschluss innert 30 Tagen ab dem Publikationsdatum keine Verwaltungsgerichtsbeschwerden eingereicht werden respektive wenn allfällige Verwaltungsgerichtsbeschwerden abgewiesen worden sind.
8. Für das Genehmigungsverfahren werden keine Kosten erhoben.
9. Mitteilung an:
 - [REDACTED]
 - [REDACTED]
 - [REDACTED]
 - [REDACTED]

[REDACTED]



Namens der Regierung

Der Präsident:

M. Cavigelli

Dr. Mario Cavigelli

Der Kanzleidirektor:

D. Spadin

Daniel Spadin