



Kanton Graubünden
Gemeinde Davos

Planungs- und Mitwirkungsbericht

Teilrevision Ortsplanung Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos

Genehmigung | Dezember 2016

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Davos

Kontaktperson

Cornelia Deragisch, Gemeindearchitektin

+41 81 414 31 11

Bearbeitung

Stauffer & Studach AG

Alexanderstrasse 38, CH-7000 Chur

www.stauffer-studach.ch

Andri Foppa

+41 81 258 34 74

a.foppa@stauffer-studach.ch

Orlando Menghini

+41 81 258 34 44

o.menghini@stauffer-studach.ch

Erstellung

Januar 2015 / September 2015

Bearbeitungsstand

Dezember 2016

Inhalt

1	Anlass	4
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Rechtskräftige Ortsplanung	4
1.3	Wichtige Revisionsgründe	4
2	Allgemeines	5
2.1	Organisation des Planungsträgers	5
2.2	Ablauf der Planung	5
2.3	Folgeverfahren	5
2.4	Vorprüfung	5
2.5	Mitwirkungsverfahren	7
3	Richtplanung	7
3.1	Festlegungen im Bereich Langsamverkehr	7
3.2	Richtplananpassung im Bereich Langsamverkehr	7
4	Grundlagen	8
4.1	Abschnitt Strelapass – Strelaalp	8
4.2	Abschnitt Strelaalp – Davos Platz	11
5	Umsetzung in der Ortsplanung	13
5.1	Teilrevision Genereller Erschliessungsplan GEP	13
6	Separate Beilagen	13

1 Anlass

1.1 Ausgangslage

Graubünden soll gemäss dem Projekt GraubündenBike¹ zum führenden Mountainbike-Anbieter mit vielfältigen Angeboten und attraktiven Trails werden. Längst ist erkannt, dass der Mountainbike-Tourismus auch substanzielle wirtschaftliche Potenziale mit sich bringt und den Destinationen während der warmen Jahreszeit zu neuer Wertschöpfung verhilft.

In der Destination Davos Klosters hat der Mountainbike-Tourismus in den letzten Jahren stark zugenommen. Diese Entwicklung wurde von den touristischen Leistungsträgern bewusst gefördert. Es wurde ein Mountainbike-Basiskonzept erarbeitet, Vermarktungsmassnahmen eingeleitet, Hotelarrangements angeboten und neue Transportmöglichkeiten geschaffen. Bedeutsam für die Förderung des Mountainbike-Segments ist jedoch vor allem das Angebot an Bikewegen. Dieses muss auf die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen abgestimmt sein. Die Bikestrecken müssen fachmännisch angelegt und unterhalten werden, um die erforderliche Qualität zu gewährleisten. An neuralgischen Stellen sind die Bikestrecken zudem von Wanderwegen zu entflechten.

Im Rahmen der Zielsetzung zur Förderung von Davos als international konkurrenzfähige Mountainbike-Destination ist ein Ausbau der bestehenden Bikestrecke zwischen dem Strelapass und Davos vorgesehen. Der heutige Streckenverlauf ist im Gebiet Strelaberg aus verschiedenen Gründen problematisch. Der geplante Ausbau der Bikestrecke bildet den Gegenstand der vorliegenden Teilrevision der Ortsplanung. Es ist eine Ergänzung des Generellen Erschliessungsplans notwendig, da neue Bikewege zwingend im generellen Erschliessungsplan zu bezeichnen sind. Die Bikestrecke kommt grösstenteils in eine rechtskräftige Touristikzone zu liegen.

1.2 Rechtskräftige Ortsplanung

Die rechtskräftige Nutzungsplanung der Gemeinde Davos wurde im Wesentlichen am 4. März 2001 von den Stimmberechtigten angenommen und mit RB 505 am 22. April 2002 von der Regierung genehmigt. In der Zwischenzeit wurden diverse Teilrevisionen vorgenommen.

1.3 Wichtige Revisionsgründe

Mit der vorliegenden Teilrevision werden die nutzungsplanerischen Voraussetzungen für den vorgesehenen Ausbau des Bike-Angebotes und entsprechende Entflechtungsmassnahmen auf der Bikestrecke Strelapass – Strelaalp – Davos geschaffen.

¹Die Leitung dieses Projekts obliegt der Fachstelle Langsamverkehr Graubünden

2 Allgemeines

2.1 Organisation des Planungsträgers

Mit der fachlichen Begleitung wurde Orlando Menghini vom Büro Stauffer & Studach Raumentwicklung, Chur, als verantwortlicher Raumplaner beauftragt. Die Sachbearbeitung erfolgte durch Andri Foppa.

2.2 Ablauf der Planung

Projektausarbeitung	bis Dezember 2014
Bearbeitung der Planungsmittel	bis Januar 2015
Vorprüfung	Februar - Juli 2015
Mitwirkungsaufgabe (30 Tage)	Frühjahr 2016
Beschluss Grosser Landrat	29. September 2016
Beschwerdeaufgabe (30 Tage)	14. Oktober – 14. November 2016
Genehmigung Regierung	Frühjahr 2017

2.3 Folgeverfahren

Für die Umsetzung und Realisierung der Bikelstrecke wird nach Beschluss des Grossen Landrats und Genehmigung durch die Regierung ein Baubewilligungsverfahren für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone durchzuführen sein (BAB-Verfahren). Darin sind die erforderlichen baulichen Massnahmen und die definitive Linienführung im Detail aufzuzeigen. Nutzungsplanverfahren und BAB-Verfahren für den Abschnitt Strelaalp – Davos werden beim vorliegenden Projekt parallel durchgeführt.

Die detaillierte Linienführung, die baulichen Massnahmen sowie die Geländeeingriffe werden in Zusammenarbeit mit dem Forstdienst im Gelände festzulegen sein. Im Rahmen der Bauausführung wird eine Umweltbaubegleitung (UBB) beigezogen.

2.4 Vorprüfung

Die vorliegende Teilrevision der Ortsplanung wurde am 13. Juni 2014 mit dem zuständigen Kreisplaner des Amtes für Raumentwicklung (ARE) vorbesprochen. Am 28. Januar 2015 wurde die Vorlage gestützt auf Art. 12 der Kantonalen Raumplanungsverordnung (KRVO) offiziell dem ARE zur Vorprüfung eingereicht. Mit Bericht vom 13. Juli 2015 hat das ARE die Vorprüfung abgeschlossen.

Im Vorprüfungsbericht sind verschiedene Empfehlungen und Anweisungen zu Handen der Gemeinde formuliert. In der nachfolgenden Tabelle werden die Anregungen des ARE in den wesentlichen Zügen wiedergegeben und mit der Behandlung durch den Kleinen Landrat ergänzt.

Anregung ARE	Behandlung durch Kleiner Landrat
2. Wildschutz Das Amt für Jagd und Fischerei (AJF) äussert sich kritisch zur geplanten Bikestrecke Strelaalp-Davos hinsichtlich der Störungszunahme im Wildlebensraum Schiatobel/Chämpfwald.	Für die Gemeinde ist der Ausbau der Bikestrecke Strelaalp-Davos von grosser touristischer Bedeutung. In Gesprächen konnten sich die Parteien auf Ersatzmassnahmen zu Gunsten des Wilds einigen. Demnach verzichtet die Gemeinde auf den geplanten Ausbau der Bikestrecke Jakobshorn-Stellberg-Teufi und führt dort auf den bestehenden Wanderwegen eine Fahrbeschränkung zwischen 18.00 und 08.30 Uhr. Am 4. August 2015 hat der Kleine Landrat diese Massnahmen beschlossen. Als Folge dieses Beschlusses verzichtet die Gemeinde auf die Aufnahme des geplanten Ausbaus der Bikestrecke Jakobshorn-Teufi (08.LV. 16) im Richtplan Langsamverkehr.
3. Sicherheit Die Querungen von Waldstrassen und Wanderwegen durch Bikerouten sind mittels Signalisation sicher zu gestalten. Dies durch Beizug der Fachstelle für Langsamverkehr und der Verkehrspolizei.	Die erforderliche Signalisation wird im Rahmen des Ausbaus der Bikestrecken ausgeführt.
4. Inventar Langsamverkehr Der Wanderweg über die Strelaalp (auf bestehendem Landwirtschaftsweg) soll aufgehoben werden. Im Nahbereich der Bauzonen stimmen die Linienführungen zwischen Gen. Erschliessungsplan und Inventar nicht überein.	Der Wanderweg auf dem Landwirtschaftsweg wird im Gen. Erschliessungsplan gestrichen. Die Wanderwege im Gen. Erschliessungsplan stimmen an vielen Orten nicht mehr mit dem Inventar des Kantons überein. Eine Bereinigung macht nur im Rahmen einer Gesamtüberprüfung Sinn. Punktuelle Anpassungen sind hingegen nicht zielführend.

5. Ersatzmassnahmen Die Leistung der Ersatzpflicht für die Beanspruchung von TWW im Gebiet Strelalp erfolgt in Form eines Beweidungskonzeptes. Für die Wahrung der landwirtschaftlichen Interessen sei nebst dem ANU der Landwirtschaftliche Beratungsdienst des Plantahofs beizuziehen	 Der Plantahof ist seit Anfang in den Arbeiten einbezogen.
---	---

2.5 Mitwirkungsverfahren

Das Mitwirkungsverfahren wurde gestützt auf Art. 13 der Kantonalen Raumplanungsverordnung (KRVO) durchgeführt. Die Planungsunterlagen wurden in der Gemeinde vom 11. März bis zum 11. April 2016 öffentlich aufgelegt. Die im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung eingegangenen Anträge wurden geprüft, konnten jedoch nicht berücksichtigt werden. Die Planungsvorlage wurde nicht angepasst.

3 Richtplanung

3.1 Festlegungen im Bereich Langsamverkehr

Zur regionalen Abstimmung des Mountainbikenetzes und anderer Infrastrukturen des Langsamverkehrs wurde ein regionaler Richtplan Langsamverkehr erarbeitet (genehmigt mit RB 29 vom 16. Januar 2013). Darin sind verschiedene Vorhaben zur Verbesserung bzw. zur Erweiterung des Mountainbikenetzes aufgeführt. Die Ausbau- und Entflechtungsmassnahmen im Gebiet Strelaberg sowie die neue Linienführung der Bikestrecke zwischen Strelalp und Davos sind im regionalen Richtplan im Koordinationsstand Festsetzung bereits enthalten (Objekt Nr. 08.LV.10). Es handelt sich bei vorliegender Teilrevision der Nutzungsplanung folglich um ein Vorhaben, das im Richtplan in den Grundzügen bereits festgelegt ist.

3.2 Richtplananpassung im Bereich Langsamverkehr

Im Richtplan wird bei Neubauabschnitten nur die generelle Linienführung festgelegt, die genaue Linienführung wird im Rahmen der Folgeplanung (Projektplanung, Genereller Erschliessungsplan, BAB) und unter Berücksichtigung der schutzwürdigen Lebensräume und Landschaften bestimmt.

Um mit der raschen Entwicklung des Mountainbikesports Schritt halten zu können wurden die im Richtplan festgelegten Vorhaben nochmals gesamthaft überprüft und mit den Nachbarregionen abgeglichen. Die Richtplananpassung wurde im Oktober 2015 zur Genehmigung eingereicht. Der angepasste Richtplan beinhaltet die auf den Abschnitten Strelapass – Strelalp (Objektnr. 08.LV.10) und Strelalp – Davos (Objektnr. 08.LV.11) vorgesehenen Massnahmen gemäss der vorliegenden Teilrevision der Nutzungsplanung.

4 Grundlagen

4.1 Abschnitt Strelapass – Strelaalp

4.1.1 Situation

Das Gebiet Strelaberg erfreut sich heute grosser Beliebtheit bei Mountainbikern. Die regionale Route Nr. 90 (Etappe 5, Langwies-Davos) führt vom Strelapass über eine Alpstrasse zur Strelaalp und von dort weiter nach Davos. In die entgegengesetzte Richtung ist die lokale Route Nr. 332 ausgeschildert (Rundkurs Davos Platz – Davos Platz). Der heutige Streckenverlauf am Strelaberg erweist sich aus verschiedenen Gründen als problematisch:

- Die Streckenführung über den Alpweg ist für Mountainbiker aufgrund der Steilheit und der Unterlage nicht attraktiv und teilweise gefährlich. Deshalb wählen viele Biker eine individuelle Abfahrtsroute über die angrenzenden Trockenwiesen, was zu Schäden an diesen führt. Die Trockenwiesen sind Bestandteil des Bundesinventars der Trockenwiesen und –weiden von nationaler Bedeutung.
- Die Alpstrasse ist Teil des Wanderwegnetzes und ist zudem als regionale Wanderoute Nr. 43 (Jakobsweg Graubünden) ausgeschildet. Somit besteht auf diesem Abschnitt auch ein Nutzungskonflikt zwischen Wanderern und Mountainbikern.

Anlässlich eines Augenscheins vom 15. Oktober 2013 konnten sich Vertreter von Behörden, Umweltschutzorganisationen und Tourismus ein Bild von der Situation machen.

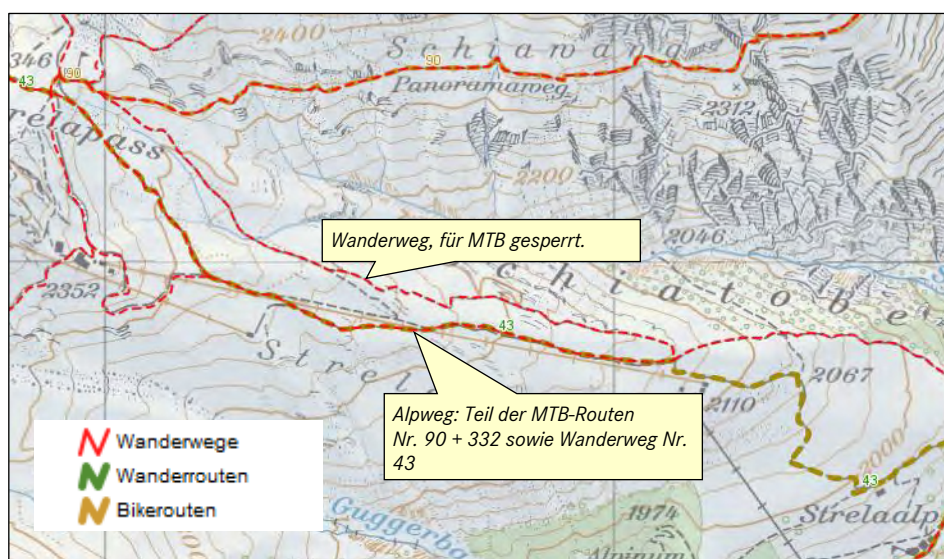


Abbildung 1: Situation Wanderwege und Mountainbikerouten im Gebiet Strelaberg. Quelle: Interaktive Karte Fachstelle Langsamverkehr.

4.1.2 Konzept / Projekt

Durch das Kanalisieren der Mountainbiker auf einen reinen Bike-Trail können weitere Schäden an der Trockenwiese verhindert und der bestehende Nutzungskonflikt zwischen Wanderern und Bikern entschärft werden. Voraussetzung dafür ist das Bereitstellen eines attraktiven Trails, der auch zur Verbesserung der touristischen Angebotsqualität beiträgt.

Mit dem ausgearbeiteten Projekt wird diesen Kriterien Rechnung getragen. Die geplante Bikestrecke weist den Charakter eines Flowtrails mit geringer Schwierigkeit und grossem Fahrvergnügen auf. Die technischen Anforderungen der Strecke sind nicht zu hoch, sie bietet dennoch auch technisch versierten Fahrern ein interessantes und abwechslungsreiches Fahrvergnügen. Es werden Elemente wie Steilwandkurven und kleinere Sprünge eingebaut, Wellen und Gegenanstiege werden angebracht, um das Tempo tief halten zu können. Sämtliche Sprünge werden so konzipiert, dass sie rollbar sind.

Die Linienführung der Bikestrecke wurde mehrfach angepasst mit dem Ziel, den Eingriff in die ökologisch wertvollen Flächen möglichst gering zu halten. Im Zuge der Bauarbeiten ist vorgesehen, bestehende Schäden zu sanieren, z.B. durch die Renaturierung alter Weglinien und Erosionsschäden.

Die neue Bikestrecke quert mehrmals den Alpweg. Die bisher auf dem Alpweg verlaufende Wanderoute Nr. 43 wird neu auf den nördlicher verlaufenden Wanderweg verlegt. Einerseits können dadurch Konflikte infolge der Kreuzung von Bike- und Wanderoute von vornherein vermieden werden. Andererseits ist der Wanderweg aufgrund seines Charakters und der natürlicheren Umgebung bereits heute eine reizvollere Alternative für Wanderer. Diese müssen dafür auch keinen Umweg in Kauf nehmen. Faktisch benützt ein Grossteil der Wanderer bereits heute den nördlicher verlaufenden Wanderweg.

4.1.3 Umweltauswirkungen

Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich auf den Bericht über die Umweltauswirkungen vom 15. Januar 2015 (Strelapass – Strelaalp).

Der geplante Bikeweg führt durch geschützte Lebensraumtypen, namentlich durch eine Trockenwiese von nationaler Bedeutung (Objekt Nr. 11053). Die Trockenwiese hat aufgrund der starken touristischen Nutzung als beliebtes Wander- und Bikegebiet Beeinträchtigungen erlitten. Aufgrund des Fahrverbotes für Biker auf dem Wanderweg und der zu steilen Alpstrasse sind in den letzten Jahren zahlreiche wilde Bikewege entstanden. Dadurch sind schützenswerte Lebensräume zerstört worden. Wetter und Bike bedingte Erosionen führen bei diesen wilden Wegen zu fortschreitenden Vegetationsschäden. Wird das Bikeprojekt nicht realisiert, so wird mangels Abfahrtsmöglichkeit die Anzahl wilder Biketrails weiter zunehmen und das TWW Objekt eine fortschreitende Zerstörung erfahren. Indem den Mountainbikern eine attraktive Alternative geboten wird, ist es möglich, weitere Schäden an der Tro-

ckenwiese zu vermeiden. Neben dem Bau des Biketrails sind im Baugesuch auch die Renaturierungen der entstandenen wilden Weglinien vorgesehen. Gegenüber dem heutigen Zustand wird das TWW Objekt mit der Realisation des Baugesuches und der Konzentration der Biker auf einer Abfahrtslinie eine Verbesserung erfahren.

Das Projekt betrifft weder Wildruhe- noch Wildschutzzonen. Das neue Angebot führt möglicherweise zu einer höheren Frequentierung des Gebiets und der Zufahrtsachsen durch Mountainbiker. Von einer empfindlichen Störung des Wilds aufgrund der erhöhten Frequenzen ist gemäss Umweltbericht nicht auszugehen. Zum einen führen die geplante Bikestrecke und die Zufahrtsstrecken via Hauptertälli und Panoramaweg durch Gebiete, die heute von Spaziergängern, Wanderern, Bikern und Skifahrern bereits häufig aufgesucht werden. Es werden keine neuen Gebiete erschlossen. Zum anderen wird das Hauptertälli aufgrund der Betriebszeiten der zweiten Sektion der Parsennbahn von Ende Juni bis Mitte Oktober in der Zeit von 8:45 bis 16:25 Uhr befahren. Störungen des Wildes in den frühen Morgenstunden und der Abenddämmerung sowie während der Setzzeiten sind aus betrieblichen Gründen somit kaum zu erwarten.

Ein IVS-Objekt von regionaler Bedeutung (IVS GR 43.0.7, Strelapass - Strelaalp) wird durch die Bikestrecke mehrmals gequert. Bauliche Massnahmen sind in diesen Bereichen keine erforderlich, Schutzziele sind somit nicht gefährdet. Bei sorgfältiger Realisierung des geplanten Bikewegs und erfolgreicher Renaturierung der bestehenden wilden Trails wird sich das Projekt positiv auf die Landschaft auswirken.

Die geplante Mountainbikestrecke liegt gänzlich oberhalb der Waldgrenze und tangiert somit keinen Wald.

4.1.4 Ersatzmassnahmen

Die Verordnung über den Schutz der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TwwV) besagt, dass nur in Vorranggebieten vom Schutzziel der ungeschmälernten Erhaltung abgewichen werden darf, sofern in diesen die Fläche und die Qualität der Trockenwiesen insgesamt wiederhergestellt oder gesteigert werden (Art. 7 Abs. 2). In Rücksprache mit dem Amt für Natur und Umwelt Graubünden ANU wurde entschieden, als Alternative zu einem Vorranggebiet ein Beweidungskonzept auf der landwirtschaftlichen Nutzfläche bzw. dem Sömmerungsgebiet zu erstellen und umzusetzen. D.h. es werden Ersatzflächen bewirtschaftet und aufgewertet. Damit kann eine Lösung gefunden werden, die sinngemäss den Zielen eines Vorranggebietes entspricht. Das Beweidungskonzept wurde im Dezember 2015 fertiggestellt. Gestützt auf das Beweidungskonzept werden Bewirtschaftungsverträge zwischen Alpgenossenschaften und dem Kanton Graubünden abgeschlossen. Die entsprechenden Massnahmen sind somit eingeleitet. Die Ersatzmassnahmen sind in Absprache mit dem ANU und dem Plantahof festzulegen.

4.2 Abschnitt Strelaalp – Davos Platz

4.2.1 Situation

Der zweite Teil der geplanten Bikestrecke führt von der Strelaalp nach Davos Platz. Heute besteht in diesem Bereich ein relativ dichtes Wegnetz, was die Mountainbiker dazu verleitet, immer wieder neue Abfahrtsrouten auszuprobieren und auch Fusswege zu befahren. Dadurch entstehen auch wilde Trails durch den Wald. Die offizielle Route verläuft heute über die Forststrasse Schatzalp – Davos. Die Mehrfachnutzung der Forststrasse (Mountainbiker, Wanderer, Forstbetrieb, Versorgungsfahrten u.a.) ist konflikträchtig und birgt Gefahren.

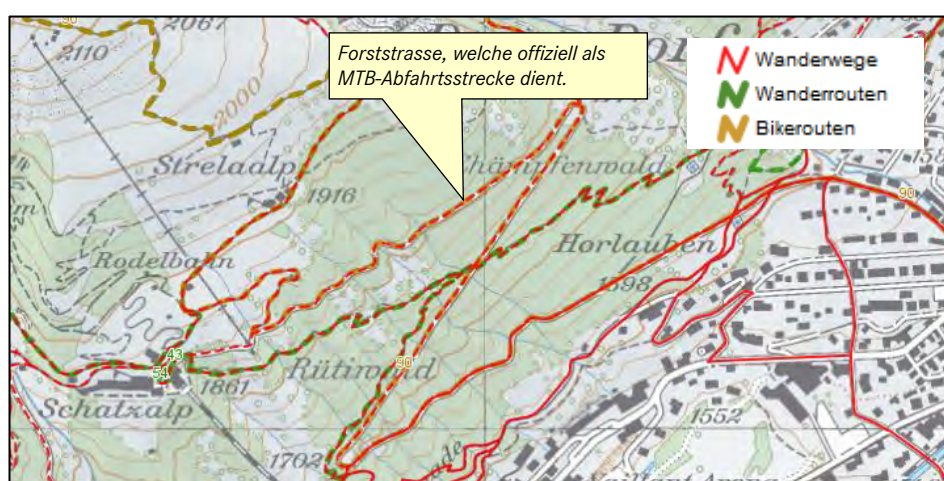


Abbildung 2: Situation Wanderwege und Mountainbikerouten im Gebiet Strelaalp - Davos. Quelle: Interaktive Karte Fachstelle Langsamverkehr.

4.2.2 Konzept / Projekt

Zur Vermeidung der Konflikte soll die Bikestrecke von der Strelaalp über einen Singletrail durch den Chämpfenwald bis nach Davos geführt werden. Die Schaffung einer neuen, attraktiveren Abfahrtsmöglichkeit soll ermöglichen, einen grossen Teil der Mountainbiker auf diesen Weg zu lenken und die vorhandenen Konflikte zu entschärfen.

Der geplante Singletrail verläuft mehrheitlich auf dem Trasse eines nicht mehr genutzten bzw. nicht signalisierten Wanderwegs. Es sind punktuelle Anpassungen der Linienführung sowie Sanierungsmassnahmen erforderlich. An zwei Stellen werden aufgrund des Gefälles neue Schlaufen angelegt. Im Laufe der Projektentwicklung wurde die Streckenführung im unteren Abschnitt zur Schonung und Verbesserung der dort vorhandenen Flachmoorvegetation optimiert (Verlegung hin zum alten Wasserreservoir und Führung entlang des Schiabachs). In diesem Abschnitt verläuft der Weg ebenfalls auf einem bereits bestehenden Wegtrasse. Im Chämpfenwald teilt sich der Weg auf einem Abschnitt von rund 150 m in zwei Wege auf. Der süd-

lich gelegene Weg wird im Rahmen der Projektausführung zurückgebaut und renaturiert.

Mit dem Ausbau beider Abschnitte entsteht ein insgesamt attraktiveres Erlebnis für den Mountainbikesport mit einer Singletrail-Abfahrt vom Strelapass bis nach Davos. Kreuzungen mit bestehenden Fusswegen und Forststrassen werden durch bauliche Massnahmen und entsprechender Signalisation gekennzeichnet, so dass eine reibungslose Nutzung der verschiedenen Wege durch die verschiedenen Anspruchsgruppen gewährleistet werden kann.

4.2.3 Umweltauswirkungen

Die nachfolgenden Aussagen beziehen sich hauptsächlich auf den Bericht über die Umweltauswirkungen vom 13. Januar 2015 (Strelaalp – Davos Platz).

Der bestehende Weg führt im oberen Abschnitt durch eine Trockenwiese von nationaler Bedeutung (Objektnr. 11'055). Der durch das Inventargebiet verlaufende Weg befindet sich in einem guten Zustand, mit Ausnahme kleinerer Sanierungsmassnahmen sind auf diesem Abschnitt keine baulichen Massnahmen vorgesehen, der geplante Singletrail weicht im Bereich des Inventargebiets nicht vom bereits bestehenden Trasse ab. Gemäss Umweltbericht wird das TWW Objekt durch die Mountainbikestrecke nicht beeinträchtigt, sofern mittels regelmässigem Wegunterhalt und Vermeidung von Viehtrittschäden auf dem Weg das Ausweichen der Biker auf die umliegende Vegetation vermieden werden kann.

Wildruhe- bzw. Wildschutzzonen sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Das Amt für Jagd und Fischerei (AJF) hat sich im Rahmen der Vorprüfung der Regionalen Richtplananpassung im Bereich Langsamverkehr aufgrund befürchteter negativer Folgen für das Wild skeptisch zur geplanten Mountainbikestrecke geäussert. In der Zwischenzeit konnte die Gemeinde mit dem AJF geeignete Ersatzmassnahmen vereinbart werden (Verzicht auf den geplanten Ausbau der Strecke Jakobshorn-Stillberg-Teufi). Das Gebiet wird heute bereits durch Spaziergänger, Wanderer, Biker und Skifahrer häufig aufgesucht. Der Biketourismus hat im Strelagebiet stark zugenommen und die Biker benutzen verschiedene Wege zur Abfahrt nach Davos, u.a. auch den stillgelegten Wanderweg. Der Umweltbericht kommt daher zum Schluss, dass sich der Bike-Verkehr nach der Realisierung der geplanten Bikestrecke auf diese Abfahrt konzentrieren wird. Dadurch wird das übrige Gebiet entlastet und somit für das Wild ein Vorteil entstehen.

Von einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist nicht auszugehen. Ein IVS-Objekt von lokaler Bedeutung (IVS GR 719, Tourismusweg Schatzalp) wird auf wenigen Metern befahren. Auf dem betroffenen Abschnitt sind jedoch keine Massnahmen vorgesehen, die Substanz bleibt unverändert.

Die Bikestrecke verläuft durch Wald, gemäss Abklärungen des zuständigen Regionalleiters des AWN sowie des Forstbetriebsleiters der Gemeinde Davos sind keine Rodungen erforderlich.

5 Umsetzung in der Ortsplanung

5.1 Teilrevision Genereller Erschliessungsplan GEP

Die Bikestrecke Strelapass-Strelaalp-Davos wird im Generellen Erschliessungsplan (GEP) festgelegt. Im Rahmen vorliegender Teilrevision wurden auch die im GEP festgelegten Wanderwege innerhalb des betroffenen Planfensters überprüft und angepasst bzw. neu festgelegt.

6 Separate Beilagen

- Mountainbikeweg Strelaalp – Davos Platz. Bericht über die Auswirkungen auf die Umwelt vom 13. Januar 2015
- Mountainbikeweg Strelapass – Strelaalp. Bericht über die Auswirkungen auf die Umwelt vom 15. Januar 2015
- Beweidungskonzept Strelaalp vom 1. Dezember 2015.

Chur, 2. Dezember 2016, AF/OM