

Mountainbike und Raumplanung

Bau- und planungsrechtliche
Anforderungen für den
Bau und die Nutzung von
Mountainbikerouten und
-anlagen

Handbuch graubündenBIKE
3.140

Amt für Raumentwicklung
Uffizi per il svilup dal territori
Ufficio per lo sviluppo del territorio

Fachstelle Langsamverkehr
Servetsch per il traffic betg motorisà
Servizio per il traffico non motorizzato



Inhalt

Einleitung	1
Zur Benutzung	2
Gesamtprozess	3
Übersicht Planungsstufen/-phasen	4
Die Akteure	5
Wegekonzept	7
Richtplanung	8
Nutzungsplanung	10
Bau- und BAB-Bewilligung	13
Bau und Abnahme	16
Checkliste Raumplanung	17

Impressum

Herausgeber

Amt für Raumentwicklung Graubünden (ARE)
Grabenstrasse 1, 7001 Chur
Tel. 081 257 23 23, Fax 081 257 21 42
E-Mail: info@are.gr.ch

In Zusammenarbeit mit

graubündenBIKE
Fachstelle Langsamverkehr (FLV)

Autor und Gestaltung

Linus Wild, ARE

Online Dokument unter

www.are.gr.ch
www.graubuendenbike.ch

Mitwirkende

Peter Stirnimann, Fachstelle Langsamverkehr (FLV)

Darco Cazin, Allegra Tourismus, graubündenBike

Rafael Rhyner, Trailworks

Hans F. Schneider, Pro Natura Graubünden

Daniel Güttinger, Amt für Natur und Umwelt (ANU)

Andrea Kaltenbrunner, Amt für Wald und
Naturgefahren (AWN)

Walter Büchi, Abteilungsleiter Bauamt Vaz/Obervaz

Tanja Bischofberger, ARE

Urs Pfister, ARE

Gian-Paolo Tschuor, ARE

Mountainbiken – immer noch häufig als Trendsport junger Leute betrachtet – ist heute ein Breitensport geworden. In der Schweiz gehen über 200'000 Menschen diesem Sport nach. Der Kanton Graubünden möchte dieser Nachfrage mit einem ausgezeichneten Mountainbike-Angebot begegnen. Das Wirtschaftsleitbild Graubünden 2010 setzt zum Ziel, den Kanton als führende Ferienregion in Sachen Mountainbike zu etablieren. Dies zeigt sich nicht zuletzt am Grundsatz, dass Biken auf jedem Weg erlaubt ist. Insgesamt gilt es, diese Entwicklung möglichst nachhaltig zu gestalten.

Bekanntlich umfasst die Nachhaltigkeit drei Dimensionen: sozial, ökonomisch und ökologisch. Häufig geraten die beiden letzteren in Konflikt zu einander. Aber auch die soziale Dimension ist in diesem Falle nicht minder konfliktträchtig. Schliesslich bewegen sich auf den meisten Wegen unterschiedliche Nutzer. Bei der ökologischen Dimension kann es zu Konflikten kommen, wenn Biotopie wie Moore, Auen oder Wildschongebiete betroffen sind. Die geeigneten Instrumente, um diese Konflikte zu vermeiden, bietet die Raumplanung. Je nach Umfang und Auswirkung ist eine andere Planungsebene erforderlich. Welche Instrumente es gibt und wann sie zum Zug kommen, soll in diesem Leitfaden aufgezeigt werden.

Grob gesagt, gibt es drei Stufen der Planung:

- › Informelle Planung
- › Formelle (Raum-)Planung
- › Baubewilligung

Bei der informellen Planung sind Grundlagen aufzuarbeiten, zu analysieren und die Ideen in einem Konzept zu sortieren. Die formelle Planung ist vom Gesetz vorgeschrieben und beinhaltet klare Regeln zu den einzelnen Schritten. Welche Stufen bzw. Instrumente der Raumplanung bemüht werden müssen, hängt nicht von der Grösse eines Projekts, sondern von dessen Auswirkungen ab. Je grösser die Auswirkungen, desto höher die Planungsebene. Das Baubewilligungsverfahren gehört zwar auch zu den formellen Verfahren. Da hierbei aber auch die Bauphase und die Bauabnahme einbezogen ist, wird es hier als eigene Planungsstufe betrachtet.

Auf den folgenden Seiten werden sämtliche Planungsebenen und -instrumente dargestellt. Allerdings ist nicht bei jedem Projekt die ganze Palette nötig. So ist der regionale Richtplan für Bike-Anlagen wohl eher die Ausnahme. Die Regel lautet: je grösser die Auswirkungen des Projektes auf Raum, Umwelt und Erschliessung, desto umfangreicher ist die Planung.

Abgrenzung

Die vorliegende Wegleitung betrachtet das Thema Mountainbike aus Sicht der Raumplanung. Auf den folgenden Seiten wird der Planungsprozess skizziert: von der Idee über das Konzept, die Regionale Richtplanung (RRIP), die kommunale Nutzungsplanung bis hin zum Baugesuch. Auf den ersten Blick mag es komplex und aufwendig erscheinen; die betroffenen Amtsstellen helfen aber, den Aufwand auf das Nötige zu reduzieren. Ausserdem hat die Praxis gezeigt, dass ohne eine Planung deutlich mehr Arbeit entsteht.

Wichtig für die nachfolgenden Ausführungen ist der Unterschied zwischen Routen und Anlagen für Mountainbikes (MTB). **Mountainbike-Routen** sind sämtliche signalisierten und nummerierten Touren, wie sie auch im Inventar Langsamverkehr (LV) enthalten sind oder im Internet beschrieben werden. Dabei kann eine und dieselbe Route über verschiedenste bestehende Wege (Trails, Strassen, Waldwege) führen. In Graubünden gilt der Grundsatz, dass auf jedem Weg biken erlaubt ist. **Mountainbike-Anlagen** sind speziell für Mountainbiker gebaut. Häufig sind dies Freeride-Strecken oder Skill Areas. Diese Anlagen machen den kleinsten Teil am Bikewegenetz aus, haben aber in der Regel grössere Auswirkungen auf Raum und Umwelt.

Im Bereich des Langsamverkehrs kommen unterschiedliche Gesetze zusammen: insbesondere das eidg. Fuss- und Wanderwegegesetz (FWG) und kant. Strassengesetz (StrG) in Verbindung mit der kant. Strassenverordnung (StrV). Im Bereich Planung und Bau sind das eidg. Raumplanungsgesetz (RPG), die eidg. Raumplanungsverordnung (RPV) sowie das kant. Raumplanungsgesetz (KRG) mit der kant. Raumplanungsverordnung (KRVO) massgebend.

Dazu können kommunale Bestimmungen, z.B. aus dem Baugesetz, kommen. Ausserdem ist in der Regel die Gesetzgebung zum Natur- und Heimatschutz zu beachten.

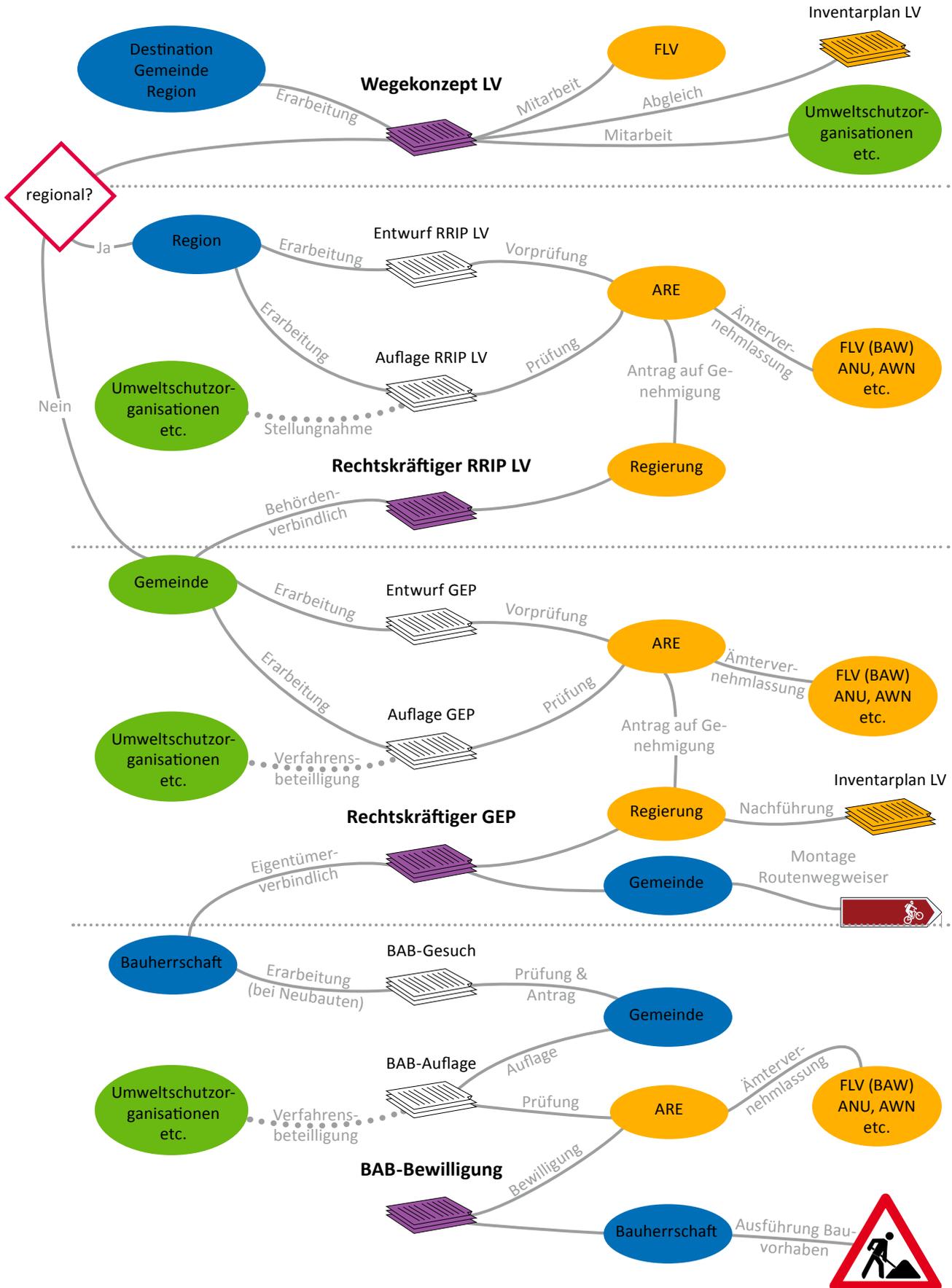
Die Gesetze über das Verkehrswesen schreiben vor, dass die Fachstelle Langsamverkehr (FLV) für die Koordination und die Nachführung des Inventars Langsamverkehr zuständig ist. Ausserdem ist die FLV vor erheblichen Eingriffen in das Wegenetz zu informieren.

Für die Beurteilung, ob der Bau oder die Nutzung eines Weges zulässig ist, muss – neben den eigentumsrechtlichen Belangen – das Raumplanungsrecht beachtet werden. Die zuständige Fachstelle ist das Amt für Raumentwicklung (ARE).

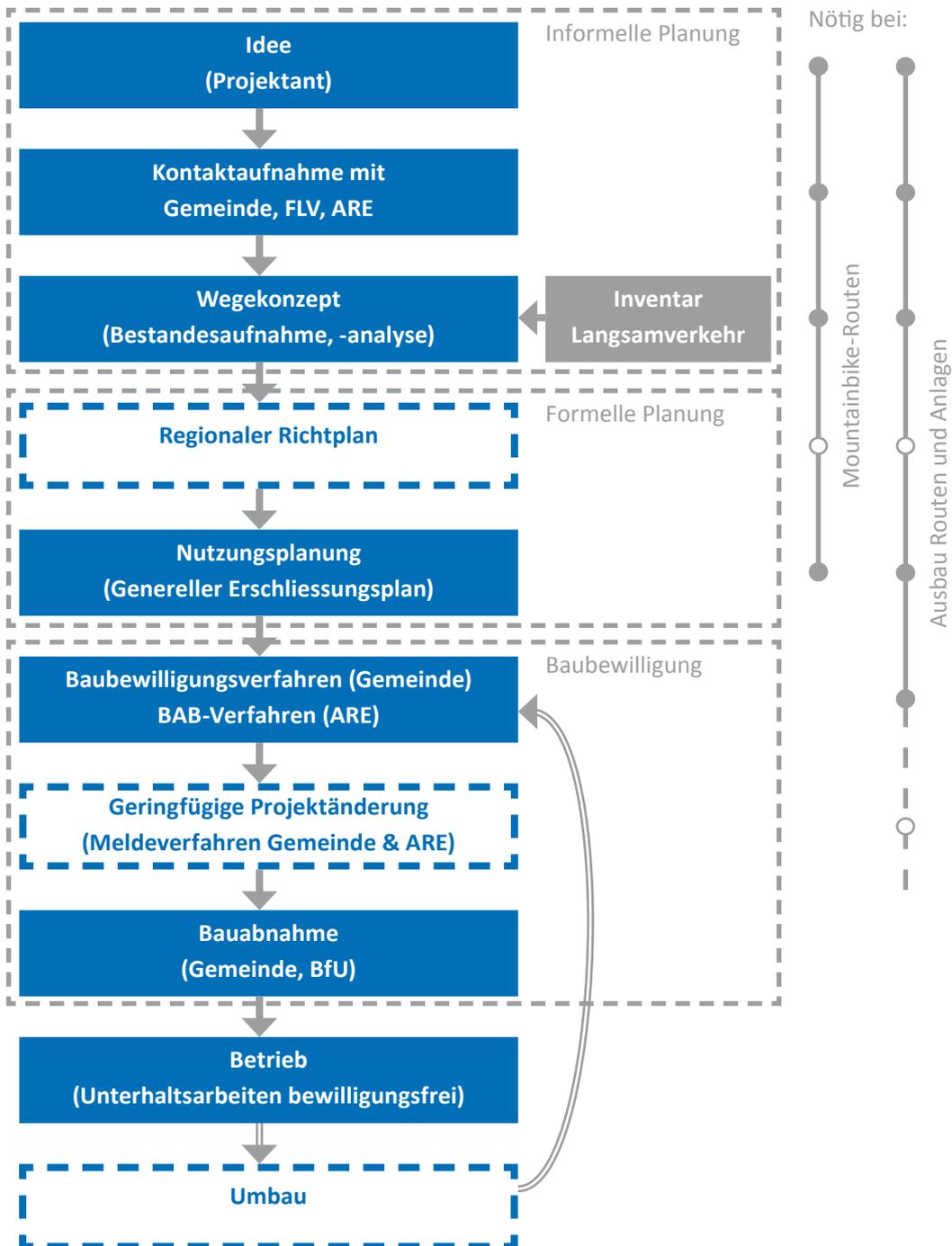
Zentrales Instrument ist der Generelle Erschliessungsplan (GEP). Mit dem Eintrag eines Bikeweges wird die Grundlage geschaffen, um Baubewilligungen und Bewilligungen für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone (BAB) erteilen zu können. Darüber hinaus wird mit dem GEP-Eintrag das öffentliche Interesse am Konzept und an der groben Linienführung dokumentiert. Dies ist zugleich eine wichtige Grundlage, sollte es Probleme mit der zivilrechtlichen Befugnis der Nutzung des Weges geben. Bei Wegen auf privatem Grundeigentum kann der Grundeigentümer ein Amtsverbot zur Befahrung des Weges erwirken. Im Rahmen des Enteignungsverfahrens kann dies verhindert werden, was um so leichter fällt, wenn der Weg im GEP enthalten ist.

Die hier skizzierten Abläufe und Verfahren gelten auch für andere Vorhaben des Langsamverkehrs (Wandern, Inlineskating, etc.).

Gesamtprozess



Übersicht Planungsstufen/-phasen



» Nicht jede Planungsstufe kommt jedes Mal zum Einsatz. Je grösser die Auswirkungen des Projekts auf Raum und Umwelt, desto höher ist das Planungsinstrument zu wählen.

Erster Kontakt

Erste Gedanken auf Papier zu bringen, ist nicht allzu schwer. Hingegen ist es recht aufwendig, diese zu ordnen und in einem realisierbaren Plan zusammenzufassen. Steht dieser Plan, ist es meist noch deutlich aufwendiger, ihn zu ändern. Und dies ist meist dann nötig, wenn andere sich zum Plan äussern. Um mühsame Änderungsarbeiten zu minimieren, sollte frühzeitig Kontakt mit all denen aufgenommen werden, die bei der Planung und beim Bau mitreden können und müssen. Neben der Gemeinde sind auf kantonaler Ebene die Fachstelle für Langsamverkehr (FLV) des Tiefbauamts (TBA) und das Amt für Raumentwicklung (ARE) zu nennen. Die FLV ist für die Koordination, Planung und Signalisation aller Langsamverkehrswege – also auch von Mountainbikerouten – zuständig. Das ARE ist die Leitbehörde bei den Richtplan- und Nutzungsplanungsverfahren sowie im Baubewilligungsverfahren bei Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone (BAB).

Weitere Amtsstellen

Die einzelnen Ämter nehmen die ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben wahr und vertreten entsprechende Interessen. Um diesen Auftrag erfüllen zu können, haben sie Gelegenheit sich im Rahmen der Vernehmlassung am Verfahren zu beteiligen. Um Interessenskonflikte zu vermeiden, bietet es sich an, auch mit diesen Ämtern in Kontakt zu treten, wenn die ersten Konzeptideen und Skizzen zu Papier gebracht sind. Welche Ämter beteiligt sind, hängt davon ab, welche Schutzgüter resp. welche Interessen betroffen sind.

» *Fachstelle für Langsamverkehr (FLV):*
www.langsamverkehr.gr.ch

» *Amt für Natur und Umwelt (ANU):*
www.anu.gr.ch

» *Amt für Jagd und Fischerei (AJF):*
www.ajf.gr.ch

» *Amt für Raumentwicklung (ARE):*
www.are.gr.ch

» *Amt für Wald und Naturgefahren (AWN):*
www.awn.gr.ch

Die Akteure

Einspracheberechtigte

Das KRG sieht ein Beschwerderecht für Umweltschutzorganisationen (USO) vor. Erfahrungsgemäss beteiligen sich bei Verfahren zu Mountainbike-Routen und -Anlagen vor allem Pro Natura Graubünden und WWF Graubünden. Daher ist auch hier dringend empfohlen, frühzeitig den Kontakt mit diesen Organisationen zu suchen.

Nicht vergessen darf man mögliche private Einsprecher. Grundsätzlich kann jeder, der ein schutzwürdiges Interesse hat, Beschwerde gegen eine Ortsplanung oder eine Einsprache gegen ein Baugesuch erheben. Ob ein schutzwürdiges Interesse vorliegt, ist im Einzelfall zu prüfen. Auf jeden Fall trifft dies bei Grundeigentümern zu, deren Boden direkt betroffen ist oder unmittelbar an die neue Anlage grenzt.

» Pro Natura Graubünden: www.pronatura-gr.ch

» WWF Graubünden: www.wwf-gr.ch

Weitere Beteiligte

Die Planung und die Signalisation der Wanderwege und Bikerouten erfolgt im Auftrag der Gemeinden und in Absprache mit der FLV. Häufig ist hier die *BAW Bündner Wanderwege* involviert. Darüber hinaus ist sie über eine Leistungsvereinbarung mit dem TBA bei den Verfahren eingebunden.

Neben den Ämtern und einspracheberechtigten Organisationen treten weitere Akteure in den Verfahren auf. Beispielsweise müssen die betroffenen Grundeigentümer ihr Einverständnis für den Bau einer Strecke geben. Ausserdem werden meistens die land- und forstwirtschaftlichen Bewirtschaftungsflächen oder deren Zugang tangiert. Darum empfiehlt es sich, rechtzeitig mit den Landwirten zu sprechen und auch zu erfahren, wo die Weidezäune in der Regel aufgestellt werden. Auch die Wildhüter und Jäger gilt es zu berücksichtigen, verlaufen die Bikewege in der Regel durch die Lebensräume der Wildtiere und Vögel – von jagdbaren sowie geschützten.



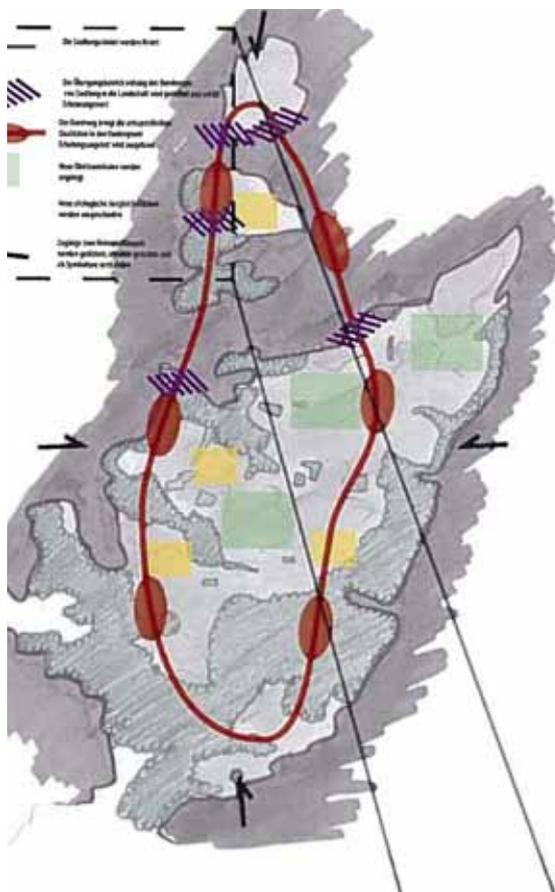
Wegekonzept

Ein Wegekonzept (oder Masterplan) gehört zur informellen Planung. Gesetzliche Vorschriften, wie ein Konzept aussehen muss, gibt es keine. Auch gibt es keine Verfahrensregeln. Den Planern ist selbst überlassen, was gemacht wird.

Erfahrungsgemäss kann durch eine kluge Planung die Arbeit reduziert werden. Gerade bei Bikerouten – die zu 95 % auf bestehenden Wegen verlaufen – bietet es sich an, erstmal die bestehenden Wege und Infrastrukturen zu analysieren.

In der Regel beschränken sich Biketouren nicht auf das Gebiet einer Gemeinde. Gerade in den Tourismusdestinationen führen signalisierte Touren über mehrere Gemeinden. Um eine Abstimmung zu gewährleisten, muss ein gemeindeübergreifendes Konzept für eine Destination (oder darüber hinaus) vorliegen.

Natürlich ist ein solches Konzept langfristig ausgelegt. Daher sollten alle langfristig in Frage kommenden Wege und Flächen untersucht werden und verschiedene Etappen oder potentielle Erweiterungsgebiete fixiert werden.



» Ausschnitt *Grobkonzept*, Studie Bruderholzpark (Knecht, Schönig, Hiltbrand, Broder; HSR 2009)

- » Welche bestehenden Wege bieten sich als Bikerouten an?
- » Wo braucht es neue Wege?
- » Wo sind mögliche Standorte für Mountainbike-Angebote für die verschiedenen Zielgruppen?
- » Wo gibt es mögliche Konfliktpunkte (z.B. Natur- oder Wildschutzgebiete, stark genutzte Wanderwege, etc.)?
- » Welche Wege werden benötigt?
- » Wo kann man Synergien nutzen?

Richtplanung

Während Wegekonzepte als unverbindliche Grundlage dienen, sind der Kantonale Richtplan sowie die Regionalen Richtpläne Teil der formalen Planung. Einerseits sind sie für Behörden verbindlich; andererseits gibt es Vorschriften über das Verfahren und die Inhalte. Die Regionalen Richtpläne haben die Aufgabe, die Vorgaben des Kantonalen Richtplans zu konkretisieren.

Im Kantonalen Richtplan ist das Ziel festgelegt, ein sicheres und attraktives Wegnetz für den Langsamverkehr zu pflegen und auszubauen. Dabei wird zugleich vorgeschrieben, dass die touristischen Rad- und Wanderwege auf regionaler Ebene koordiniert werden. Die Federführung haben dabei die jeweiligen Regionen.

Leider kann die Frage, wann ein Regionaler Richtplan erforderlich ist, nicht mit einer Quadratmeter-Angabe oder dergleichen beantwortet werden. Die Abgrenzung ist abstrakt und ist bei den Auswirkungen zu suchen:

- › Bei Vorhaben mit Auswirkungen auf eine ganze Region ist eine regionale Abstimmung des Mountainbikenetzes unabdingbar. Diese ist in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden, den touristischen Destinationen und den kantonalen Fachstellen zu erarbeiten.

Dies kann bei kleinen Vorhaben in besonders heiklen Gebieten (z.B. Biotope) der Fall sein. Oder bei besonders grossen Anlagen, die viele Besucher anziehen, was beispielsweise Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr hat.

Im Unterschied zur Nutzungsplanung (u.a. GEP) ist die Richtplanung nicht grundeigentümergebunden. Sie bietet die Plattform, um

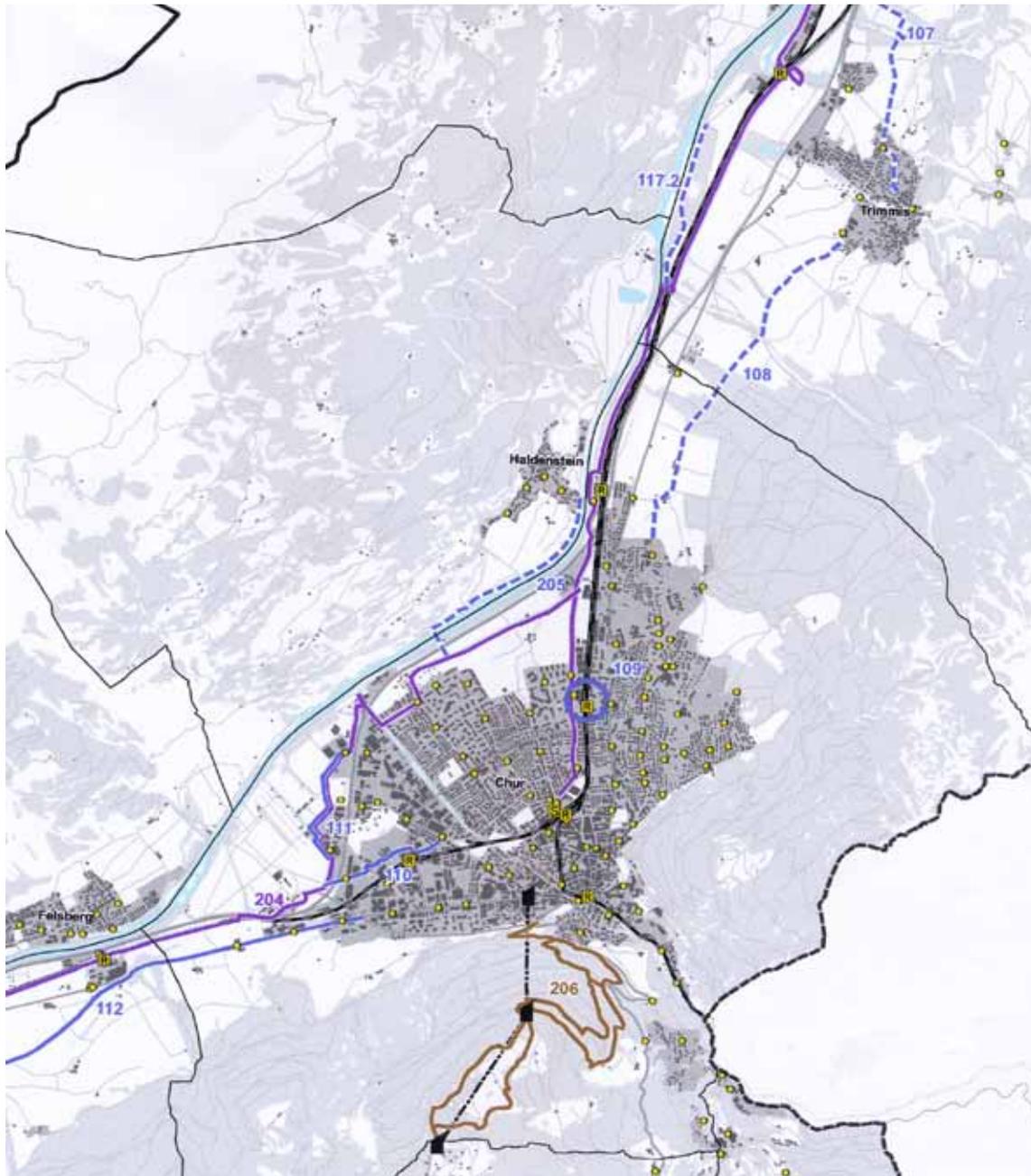
- › die überkommunale Koordination sicherzustellen,
- › die Interessen abzuwägen und
- › (wo nötig) Entflechtungen vorzunehmen.

Der Regionale Richtplan schafft damit die nötige Planungssicherheit für alle Beteiligten. Zugleich bildet er die Grundlage für die stufengerechte Umsetzung der Bikewege in den Gemeinden. Damit können sie letztlich signalisiert und für die Biker klar erkennbar werden (Informationsmaterial der Destinationen, offizielle Bikekarten und -führer).

Es ist deshalb ein wichtiges Anliegen, dass die Projektträger möglichst frühzeitig mit den Regionen Kontakt aufnehmen, um das Vorgehen rechtzeitig koordinieren zu können, ein entsprechend abgestimmtes Wegnetz zu erreichen und Probleme bei der Bewilligung und Signalisation vermeiden zu können. Insbesondere dort, wo ein überkommunaler Koordinationsbedarf im Bereich Mountainbike besteht, soll der regionale Richtplan Langsamverkehr eine entsprechend aktualisierte Gesamtschau der Wegenetze des Langsamverkehrs umfassen.

Allerdings gilt es zu beachten, dass die im Regionalen Richtplan eingezeichneten Linienführungen nicht zwingend in dieser Form umgesetzt werden. Im Gegensatz zum GEP sind Abweichungen von den Einträgen des RRIP in einem gewissen Rahmen möglich.

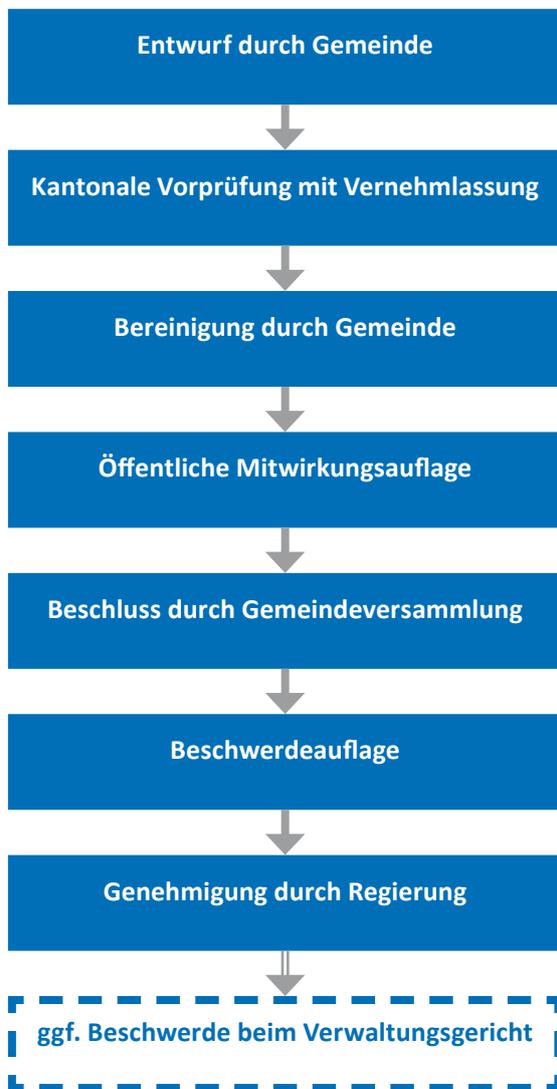
» Mehr dazu im Kantonalen Richtplan Graubünden, Kapitel 6.5 Langsamverkehr



» Ausschnitt *Regionaler Richtplan Langsamverkehr*, Subregion Bündner Rheintal: Bikewege: braun; Radwege: blau; Skatingroute: violett

» Rechtskräftige regionale Richtpläne zum Thema Langsamverkehr / MTB: Übersicht siehe www.aren.ch unter Dienstleistungen > Richtplanung > Stand der regionalen Richtplanung. Einsehbar sind die regionalen Richtpläne bei den Regionalverbänden oder beim ARE.

Nutzungsplanung



Die Nutzungsplanung regelt – wie der Name schon vermuten lässt – die Nutzungen des Raumes. Daraus leitet sich ab, was und wieviel gebaut werden darf. Insbesondere die Baugesetze der Gemeinden regeln, unter Berücksichtigung anderer, übergeordneter Gesetze, was auf dem Gemeindegebiet gebaut werden darf. Der Zonenplan (ZP), der Generelle Erschliessungsplan (GEP) sowie der Generelle Gestaltungsplan (GGP) als graphische Teile der Baugesetze legen fest, wo und wie gebaut werden darf. Ausserhalb der Bauzonen darf grundsätzlich Nichts gebaut werden. Zwar gibt es auch dort Ausnahmen, wie z.B. für Ställe. Alles andere muss entweder im Zonenplan (z.B. Skill Areas) oder im Generellen Erschliessungsplan (Wege) festgelegt werden. Diese Festlegungen sind allgemein verbindlich – also ebenso für Behörden wie auch für Private.

Wann?

Eine Nutzungsplanung ist bei allen neuen Bikewegen oder -anlagen zwingend. Zwar ist die bloße Signalisation eines Weges – also das Montieren von Schildern – bewilligungsfrei, sprich es ist kein BAB-Verfahren erforderlich. Hingegen wird die planungsrechtliche Zustimmung für die Nutzung als Bikeweg durch den GEP-Eintrag gegeben.



» Das Aufstellen der Schilder ist bewilligungsfrei. Die Umnutzung des Weges hingegen wird im GEP geregelt.

Genereller Erschliessungsplan

Im GEP wird die „generelle“ Linienführung festgelegt. Mit generell wird ausgedrückt, dass bei der weiteren Planung durchaus Abweichungen möglich sind. Bereits die gängigen Massstäbe für GEP (1:10'000 – 1:2'000) zeigen, dass nicht Details geklärt werden, sondern ob ein Weg in einem bestimmten Bereich überhaupt in Frage kommt. Dass es bei der Detailplanung und der Umsetzung zu Abweichungen kommt, wird dabei einkalkuliert. Eine genaue Zahl hierfür wurde bis dato zwar nicht definiert – dies hängt vom Einzelfall ab. In der Praxis werden Abweichungen von ± 10 m akzeptiert.

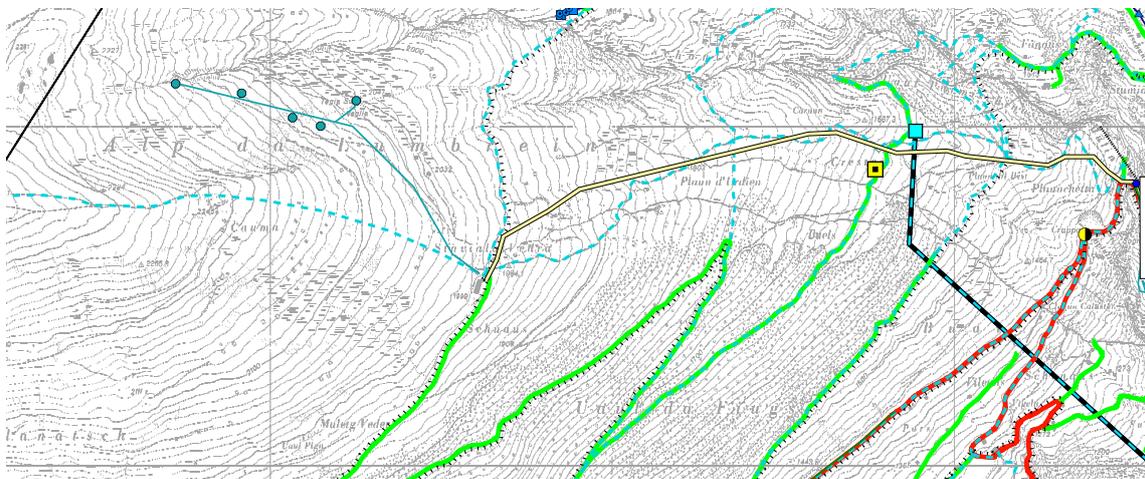
Neben der Art der Nutzung sind mit der Festsetzung eines Mountainbikeweges auch verschiedene bauliche Massnahmen abgedeckt. So sind Anleger, Sprungschancen und North Shores zulässig. Bei grösseren Verbauungen (z.B. Dirt-parks) empfiehlt es sich aber, eine entsprechende Signatur in den GEP aufzunehmen.

Zonenplan

Es kann auch nötig sein, den Zonenplan anzupassen. Insbesondere Skill Areas und Pump-tracks sind mit einer speziellen Zone zu legitimieren. Das Musterbaugesetz für Bündner Gemeinden (MBauG) schlägt hierfür die Zone für Sport- und Freizeitanlagen vor. Für solch eine Zone gelten aber gewisse Bedingungen. So sind sie nur entweder in der Nähe des Siedlungsgebietes oder einer bestehenden touristischen Anlage (z.B. Bereich einer Seilbahnstation) zulässig. Ausserdem sind sie als Nichtbauzone im Baugesetz aufzunehmen – sofern sie nicht unmittelbar an eine Bauzone anschliessen.

Genereller Gestaltungsplan

Der GGP ist im Zusammenhang mit Mountainbike-Anlagen die Ausnahme. Er kann allerdings für grosse Skill Areas nötig sein; dies muss aber im Einzelfall entschieden werden. Der GGP definiert die Standorte und Gestaltung der einzelnen Bauten und Anlagen.



» Ausschnitt GEP Lumbrin

» Einsehbar sind die rechtskräftige Nutzungsplanungen bei den Gemeinden, beim ARE oder auf www.geogr.ch/de/datendrehscheibe/

Nutzungsplanung

Rodung

Ob ein Rodungsverfahren notwendig ist, hängt vom Mass des Eingriffs in den Wald ab. Hierbei gilt die Regel: je schwieriger das Baugelände und je breiter der Weg, desto grösser ist der Eingriff. Wege mit einer Breite bis zu einem Meter werden üblicherweise als nichtforstliche Kleinbauten betrachtet und sind nicht rodungspflichtig.



» Über die Auswirkungen des Mountainbikens auf die Umwelt wurde im Auftrag der International Mountain Bicycling Association (IMBA) an der Universität Virginia (USA) eine Studie erstellt: „*Environmental Impacts of Mountain Biking: Science Review and Best Practices*“; diese kann auf www.imba.com heruntergeladen werden.

Umwelt

Grundsätzlich unterliegen Bikeanlagen nicht der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Dennoch muss den Anliegen des Natur- und Umweltschutzes Rechnung getragen werden. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist in der Regel ein Umweltbericht vorzulegen. Darin sind die Auswirkungen auf folgende Bereiche zu untersuchen:

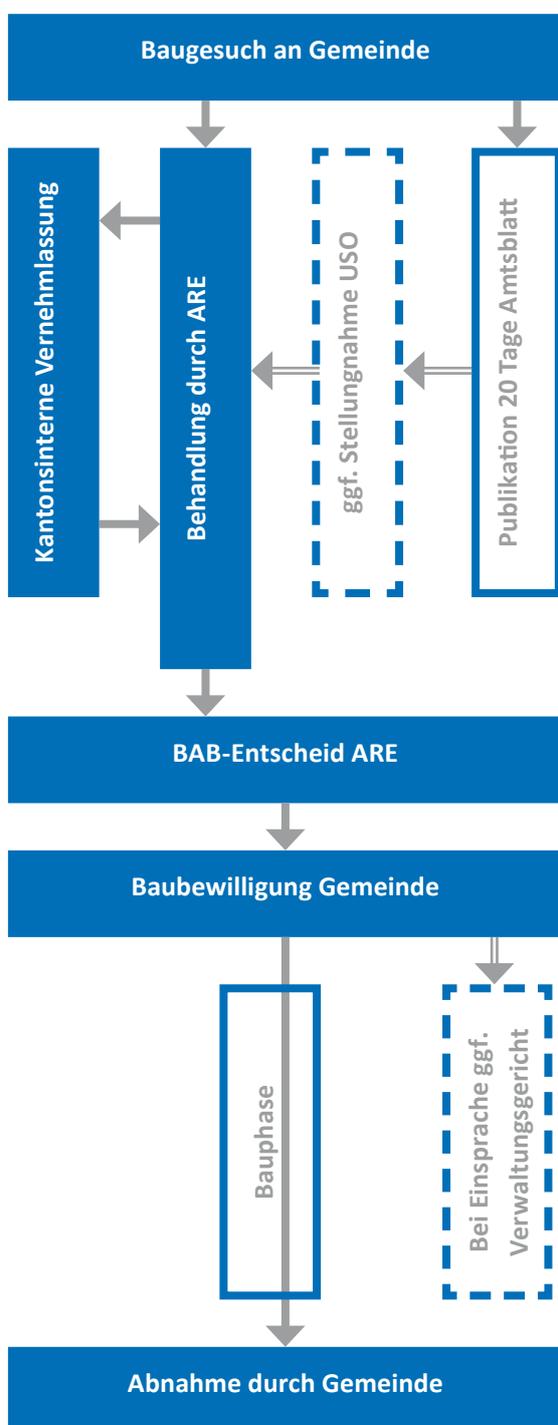
- › Vegetation
- › Boden
- › Fauna (Lebensräume von geschützten sowie jagdbaren Säugetieren und Vögeln)
- › Gewässer (getrennt nach Grundwasser und Oberflächenwasser)
- › Landschaft
- › Wald
- › Naturgefahren

Vegetationskartierung

Mit einer Vegetationskartierung wird festgestellt, ob es Gründe gibt, die eine Linienführung ausschliessen (Biotopschutz, Arten der Roten Listen, etc.). Ausserdem sind die möglichen Beeinträchtigungen und Ersatzmassnahmen aufzuzeigen.

Ersatzmassnahmen

Sollten geschützte Biotope beeinträchtigt werden, besteht eine Ersatzpflicht, d.h. für die Eingriffe müssen Ersatzmassnahmen geleistet werden. In der Nutzungsplanung werden die Ersatzmassnahmen bestimmt und gegebenenfalls nötige Schutzzonen festgelegt. Die Ersatzmassnahmen sind im BAB-Verfahren einzureichen.



Wann?

Alle Massnahmen zum Bau von Mountainbike-Anlagen oder Trassees sind bewilligungspflichtig. Lediglich die blossige Signalisation (diese muss aber im GEP enthalten sein) einer Route, Unterhaltsarbeiten sowie temporäre Anlagen (max. sechs Monate) sind bewilligungsfrei. Allerdings haben verschiedene Gemeinden diese Vorhaben der Meldepflicht unterstellt. Daher ist bei allen Vorhaben zuerst der Kontakt mit der kommunalen Baubehörde zu suchen.

Wie?

Für die Erteilung einer Baubewilligung ist die jeweilige Gemeinde zuständig. Bei Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone (BAB) holt die Gemeinde – falls sie das Gesuch positiv beurteilt – eine BAB-Bewilligung des ARE ein. Das ARE hat auf kantonaler Ebene eine Koordinationsaufgabe. Das heisst, es prüft die BAB-Gesuche und leitet die Vernehmlassung bei den kantonalen Ämtern ein. Sind neben der BAB-Bewilligung noch weitere Verfügungen von anderen Ämtern nötig, werden diese zusammen mit dem BAB-Entscheid der Gemeinde zugestellt. Daraufhin kann die Gemeinde die Baubewilligung erteilen. Die Bauabnahme ist ebenfalls eine Aufgabe der Gemeinde.

Die Behörden setzen sich natürlich für eine zügige Behandlung der Gesuche ein. Für das Verfahren ist eine Frist von drei Monaten vorgesehen. Diese kann sich bei Einsprachen oder Vorhaben mit besonders grossem Koordinationsbedarf auf fünf Monate verlängern. Hierbei gilt aber die Regel: Je genauer und umfassender die Gesuchtsakten sind, desto schneller geht die Beurteilung.

Bau- und BAB-Bewilligung

Linienführung

Die genaue Linienführung ist in einem Plan im Masstab zwischen 1:1'000 und 1:200 aufzuzeigen. Unter Umständen sind ein Übersichtsplan und mehrere Teilstück-Pläne sinnvoll.

Profile

Ob ein durchgängiges Längsprofil über einen Weg benötigt wird, muss im Einzelfall überprüft werden. Auf jeden Fall sind Querprofile einzureichen. Darin muss auch der Aufbau des Weges ersichtlich sein.

Projektpläne Hindernisse/Anlagen

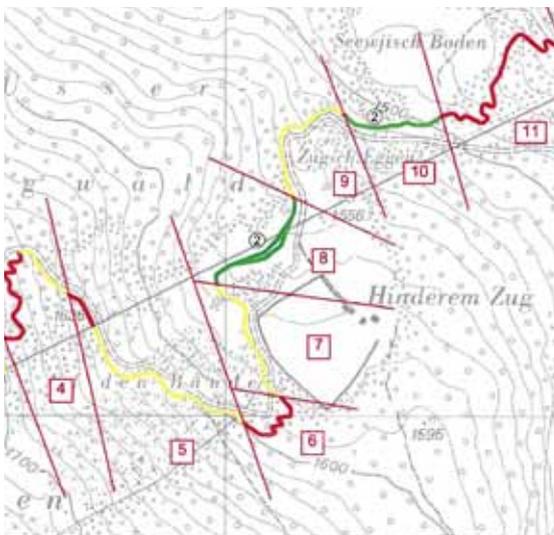
Für die einzelnen Verbauungen, wie z.B. North Shores, Anleger, Sprünge, sind Projektpläne in einem geeigneten Masstab (in der Regel 1:200 oder 1:100) einzureichen. Neben Draufsichten und Ansichten sind allenfalls auch Schnitte der Anlagen sinnvoll.

Betriebskonzept inkl. Rettungskonzept

Ein Betriebskonzept ist bei stark genutzten Anlagen zwingend. Gerade bei Freeride-Strecken, die auch von Bergbahnen beworben werden, ist in einem Betriebskonzept aufzuzeigen, wie der Unterhalt und insbesondere die Sicherheit der Nutzer gewährleistet ist.

Umweltbericht

Im BAB-Verfahren ist der Umweltbericht der Nutzungsplanung inkl. Vegetationskartierung in Anbetracht der genauen Linienführung zu konkretisieren. Wie auch bei der Nutzungsplanung sind die Ersatzmassnahmen als Projektbestandteil im BAB-Gesuch einzureichen. Nun werden auch vertragliche Regelungen, z.B. mit Grundeigentümern, vorgelegt.



» Ausschnitt *Linienführung* „Gotschna Freeride“, Klosters Gotschna, Trailworks



» Ausschnitt *Projektplan* „Slopestyle“, Bikepark Lenzerheide, Trailworks

Rodung

Wie bereits erwähnt, gelten Biketrassees mit weniger als ein Meter Breite als nichtforstliche Kleinbauten und bedürfen keiner Rodung. Der Einzelfall ist mit dem Forstdienst abzusprechen.

Weitere Informationen

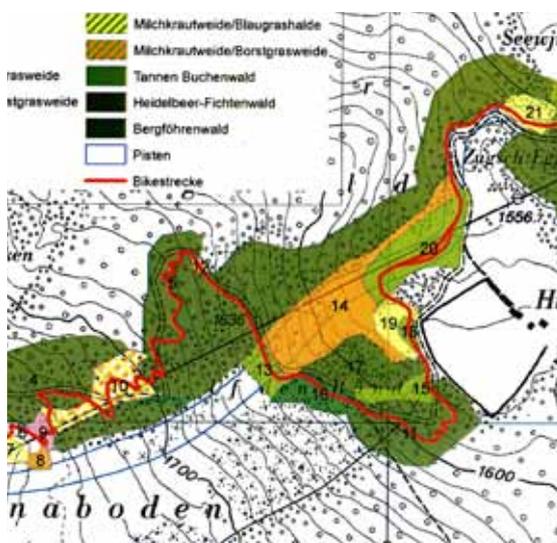
In einzelnen Fällen sind neben den genannten Unterlagen noch weitere Informationen einzureichen. Dies können beispielsweise ein hydrogeologisches Gutachten oder – beim Bau einer Brücke oder einer Furt – eine Analyse der Hochwasserhäufigkeit sein.

Streckenbeschreibung

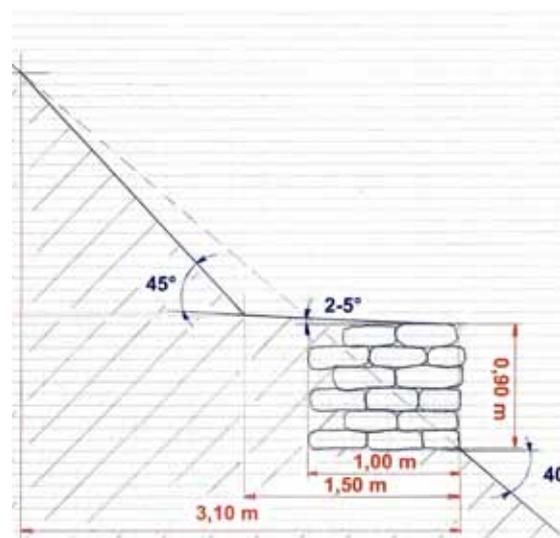
Der Streckenbescrieb beinhaltet in der Regel auch eine umfassende Fotodokumentation.

Meldeverfahren

Stellt sich beim Bau heraus, dass eine Abweichung von den bewilligten Plänen nötig ist, muss bei der Gemeinde eine Projektänderung eingereicht werden. Sollte die Änderung von untergeordneter Bedeutung sein und sind auch keine Einsprachen zu erwarten, kann das Gesuch im Meldeverfahren behandelt werden. Auf eine erneute Publikation kann verzichtet werden.



» Ausschnitt [Vegetationskartierung](#) „Gotschna Freeride“, Klosters Gotschna, Conzeptia AG



» Ausschnitt [Querprofil](#) „Gotschna Freeride“, Klosters Gotschna, Trailworks

Bau und Abnahme

State of the Art

Der Aufbau von Bikeanlagen und Trassees unterscheidet sich von dem der Wanderwege. Dies ergibt sich einerseits aus den Ansprüchen der Nutzer, andererseits durch erhöhten Verschleiss. Die baulichen Standards werden auch in diesem Bereich ständig weiterentwickelt. Über den einzuhaltenden Stand der Technik geben folgende Bücher resp. die Internetpräsenz des internationalen Mountainbike-Vereins, die *International Mountain Bicycling Association* (IMBA), Auskunft:

- › Building Better Trails: IMBA's Guide to Building Sweet Singletrack (2004).
- › Managing Mountain Biking; IMBA's Guide to Providing Great Riding (2007).
- › Flow Country Trails <http://www.imba.com/model-trails>

Umweltbaubegleitung

In der BAB-Bewilligung werden meist verschiedene Auflagen formuliert. So ist der Beizug einer Umweltbaubegleitung (UBB) die Regel. Um aufwendige Korrekturen zu vermeiden, ist der Beizug der UBB bereits bei der Planung selbstverständlich.

Forstdienst

Befindet sich das Vorhaben im Wald, wird in der Regel der Beizug des zuständigen Forstdienstes als Auflage verfügt. Um unnötige Anpassungen zu vermeiden, sollte er frühzeitig kontaktiert werden.

Abnahme mit Sicherheitsfachperson

Die Bauabnahme erfolgt durch die kommunale Baubehörde unter Beizug der FLV und, falls nötig, weiterer Fachstellen. Da die Baubehörden bei der Abnahme von Freeride-Strecken sowie Dirt- und Slopestyle-Anlagen an ihre Grenzen stossen, wird bei derlei Anlagen der Beizug einer Fachperson vorgeschrieben. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) in Bern ist hier der richtige Ansprechpartner. Dort kann u.a. die Fachbroschüre *Mountainbike-Trails – Leitfaden zur Realisierung* bezogen werden (www.bfu.ch > Sport > Radfahren/Mountainbiking).



Checkliste Raumplanung

a Allgemein / Einleitung

1. Ausgangslage (Geschichte, Gebiet, Trends, Bedürfnisse usw.)
2. Vision (was soll in 5 bis 10 Jahren erreicht sein)
3. Ziele (und Zweck)
4. Strategie (wie wird vorgegangen)

b Projekt

1. Lage und Erreichbarkeit
2. Route (Beschreibung, Höhenlage, Charakter, Schwierigkeit usw.)
3. Technische Ausführung (Signalisation, Material)
4. Betriebszeiten (Saison)
5. Sicherheit (Sicherheitskonzept, Haftung, Versicherung usw.)
6. Kosten (Bau, Unterhalt usw.)
7. Trägerschaft (Planung, Realisierung, Unterhalt, Vermarktung)

c Planungsebenen (Checkliste)

Gemeinde: betroffene Zonen

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Landwirtschaftszone | <input type="checkbox"/> Naturschutzzone * |
| <input type="checkbox"/> Übriges Gemeindegebiet | <input type="checkbox"/> Landschaftsschutzzone ** |
| <input type="checkbox"/> Wintersportzone | <input type="checkbox"/> (Wild-)Ruhezzone |
| <input type="checkbox"/> Gefahrenzonen | <input type="checkbox"/> Wald |
| <input type="checkbox"/> Trockenstandortzone * | <input type="checkbox"/> andere..... |

Kanton: Festlegungen im Richtplan

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Tourismusraum | <input type="checkbox"/> Landschaftsschutzgebiet |
| <input type="checkbox"/> ländlicher Raum | <input type="checkbox"/> Naturschutzgebiete/-objekte * |
| <input type="checkbox"/> Naturraum ** | <input type="checkbox"/> andere..... |

Bund: Inventare, Landschaften, etc.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Eidgenössisches Jagdbanngebiet | <input type="checkbox"/> BLN-Gebiet ** |
| <input type="checkbox"/> Moorlandschaften von nationaler Bedeutung * | <input type="checkbox"/> andere..... |

* Ausschlussgrund (KO-Kriterium) für neue Anlagen

** Es ist aufzuzeigen, weshalb eine alternative Routenführung nicht möglich ist.

Checkliste Raumplanung

d Auswirkungen auf die Umwelt

Flora (Vegetation, spezielle Pflanzengesellschaften, Biotope)

unerheblich allenfalls erheblich erheblich

Begründung der Beurteilung:

Fauna (Wild, Vögel; z.B. Brutplätze, Wildeinstandsgebiet etc.)

unerheblich allenfalls erheblich erheblich

Begründung der Beurteilung:

Gewässer (Grund- und Oberflächengewässer)

unerheblich allenfalls erheblich erheblich

Begründung der Beurteilung:

Landschaft (Eingriffe in das Landschaftsbild)

unerheblich allenfalls erheblich erheblich

Begründung der Beurteilung:

e Marketingkonzept

(inkl. Zielgruppen, Kommunikationsmassnahmen, Sponsoring usw.)

f Finanzierung

1. Material
2. Vermarktung/Kommunikation
3. Unterhalt und Betrieb

g Zeitplan

(Meilensteine für die Realisierung)