



Regionaler Richtplan Davos

6 Verkehr

6.4 Langsamverkehr: Richtplananpassung 2015

Beschluss des Grossen Landrats vom 29. Oktober 2015

Der Landammann

Der Landschreiber

.....

.....

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. vom:

Der Regierungspräsident

Der Kanzleidirektor

.....

.....

A. Ausgangslage

Das Richtplankapitel befasst sich mit dem regional bedeutsamen Netz für den Langsamverkehr. Dieses Netz umfasst:

- Fuss- und Wanderwege
- Radwege
- Bikerouten

Das Wegnetz ausserhalb des Siedlungsgebiets erfüllt vor allem eine Freizeitfunktion, die von Gästen und Ortsansässigen wahrgenommen wird. Zwischen den einzelnen Siedlungen (insbesondere nach / aus Davos Platz / Dorf) erfüllt das Radnetz auch eine Funktion für den Schüler- und Pendlerverkehr. Attraktive Radweg- und Fussgängerverbindungen fördern die Umlagerung des motorisierten Verkehrs auf kurzen Distanzen.

Ziele des kantonalen Richtplans

Der kantonale Richtplan 2000 hat zum Ziel, dass attraktive Fuss- und Wanderwegverbindungen sowie sichere und komfortable Radwegverbindungen angeboten werden, welche den Anforderungen ihrer Benutzer entsprechen. Kantonsstrassen sollen vom Fussgänger- und Radverkehr entlastet werden.

Zunehmender Koordinationsbedarf beim Langsamverkehr

Graubünden soll gemäss dem Projekt GraubündenBike zum führenden Mountainbike-Anbieter mit vielfältigen Angeboten und attraktiven Trails werden. Längst ist erkannt, dass der Mountainbike-Tourismus auch substantielle 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 und neue Transportmöglichkeiten geschaffen. Bedeutsam für die Förderung des Mountainbike-Segments ist vor allem das Angebot an Bikewegen. Dieses muss auf die Bedürfnisse der verschiedenen Zielgruppen¹ abgestimmt sein. Die Bikerouten

¹ Mountainbike bezeichnet als Oberbegriff alle geländetauglichen Fahrräder. Durch die technologische Entwicklung entstanden seit den 70er Jahren unterschiedliche Mountainbike-Typen. Diese unterscheiden sich hinsichtlich Material, Bauweise und Verwendungszweck teilweise erheblich voneinander. Die Grundtypen All Mountain, Cross-Country und Enduro (Gruppe der Trailfahrer und „Genuss-Biker“) eignen sich für Touren auf Wegen und Trails. Sie vereinen Fahrvergnügen, sportliche Ambitionen (Ausdauertraining) und Landschaftserlebnis. Die Grundtypen Freeride und Downhill (Gravity-Biker) sind im Gegensatz dazu nur auf den Einsatz in abschüssigem Gelände konzipiert und somit auf Transportmöglichkeiten durch Bergbahnen und auf speziell für sie konzipierte Strecken angewiesen (z.B. Gotschna Freeride). Dirtjump / Pumptrack Bikes sind wiederum auf künstliche Anlagen mit Elementen wie Erdhügel und Sprünge angewiesen (z.B. Bikepark Färich). In Davos bilden die Trailfahrer das Hauptsegment, es stehen jedoch auch Angebote für die weiteren Typen zur Verfügung.

müssen fachmännisch angelegt und unterhalten werden, um die erforderliche Qualität zu gewährleisten. In Davos bilden die Trailfahrer das Hauptsegment unter den Mountainbikern. Ungebrochen ist auch die Beliebtheit des Wandersports. Die Anzahl Wanderer hat in der jüngeren Vergangenheit weiter zugenommen. Die geschilderte Entwicklung hat insgesamt zu einem erhöhten Koordinationsbedarf zwischen den Interessen der Nutzergruppen geführt. Der regionale Richtplan bietet eine Plattform, um die Interessen zu koordinieren.

Koordination zwischen den Nutzergruppen

Die Beanspruchung der Weginfrastruktur durch verschiedene Nutzergruppen birgt ein Konfliktpotenzial, insbesondere bei stark frequentierten, schmalen oder abwärts verlaufenden Wegen. Am häufigsten besteht ein Konfliktpotenzial zwischen Wanderern und Mountainbikern.

In Davos soll das Wegnetz grundsätzlich Wanderern und Mountainbikern gleichberechtigt zur Verfügung stehen (Philosophie der Koexistenz bzw. Doppelnutzung des Wegnetzes). Eine Entflechtung des Wegnetzes wird dort angestrebt, wo die gemeinsame Nutzungsverträglichkeit von Mountainbike- und Wanderwegen nicht gewährleistet ist. Neben Entflechtungsmassnahmen können auch Sensibilisierungsmassnahmen (Information, Hinweistafeln, Empfehlungen und Verhaltensregeln) sowie betriebliche Massnahmen (Regelung Bergbahn-Transport) einen Beitrag zu einer konfliktfreien Nutzung des Wegnetzes in Davos leisten. Nicht im Sinne der Tourismusdestination ist eine Überreglementierung der Weg-Benutzungsrechte mit entsprechenden Signalisationen.

Fuss- und Radwegnetz im Siedlungsgebiet

Im Raum Davos Dorf – Platz und Umgebung steht den Fussgängern und Radfahrern für ihre Wege längs und quer zum Tal ein relativ dichtes Netz an Verbindungen zur Verfügung. Ein Grossteil dieser Verbindungen sind auch signalisierte Wanderwege und/oder Bikerouten. Der grösste Teil der Verbindungen ist Bestandteil des Strassennetzes bzw. von Strassen mit meist einseitigem Trottoir. Die wichtigsten strassenunabhängigen Verbindungen im Talboden sind der Fuss- und Radweg Hertistrasse – Kurgarten – Sportanlagen – Schulanlagen, die Verbindung Postplatz – Bahnhofplatz, der Fussweg rund um den Davoser See (Radverbot) und die zwei parallelen Fuss- und Radwegverbindungen Davos Platz – Landwasser – Brüch. Hingegen fehlt eine durchgehende strassenunabhängige Verbindung für den Langsamverkehr zwischen Dorf und Platz. Im Richtplan wird eine neue Langsamverkehrsverbindung zwischen Dorf und Platz entlang der Landwasser festgelegt (vgl. D).

Die Radfahrer haben sich zwischen Davos Dorf und Platz ebenfalls an das Einbahnregime Promenade/Talstrasse zu halten, was für die meisten Fahrtbeziehungen mit Umwegen verbunden ist. Zusätzlich müssen bei Benutzung der Querverbindungen ins Gewicht fallende Höhenunterschiede von der Talstrasse zur Promenade hin überwunden werden. Ein weiteres

Hindernis stellt das Queren der RhB-Gleise dar. Durch die Möglichkeit des Beidrichtungsverkehr auf dem Einbahnpaar, sowie durch die Optimierung der Zugänge zu den Bahnstationen und der Gleisquerungen kann der Langsamverkehr attraktiver gestaltet werden. Der regionale Richtplan legt dahingehende Massnahmen fest (vgl. Objekte E).

Fuss- und Radwegnetz ausserhalb der Hauptsiedlung

Das Wanderwegnetz in Davos ist gut ausgebaut und erschliesst eine Vielzahl an attraktiven Landschaftsräumen. In einigen Gebieten ist das Wanderwegnetz sogar eher zu dicht, mit Blick auf Signalisation und Unterhalt der Weginfrastrukturen und auch in Bezug auf den Naturschutz ist ein zu dichtes Wanderwegnetz mit Nachteilen verbunden. Ein dichtes Wegnetz mit zu vielen Wegalternativen auf einer Wanderroute wird auch vonseiten der Benutzer eher abgelehnt. Daher ist in gewissen Gebieten eher die Aufhebung bestehender Wanderwege als die Errichtung neuer Wanderwege abzustreben.

Ausserhalb des Raums Davos Dorf – Platz und Umgebung werden die wichtigsten Fuss- und Wanderwegverbindungen fast ausnahmslos abseits der Strassen geführt. Den Fussgängern und Wanderern nach/von Klosters steht die Wegverbindung ab dem Davoser See über Wolfgang, Laret und Selfranga zur Verfügung, für Märsche nach/von Wiesen und Filisur die alte Zügenstrasse längs des Landwassers.

Die Radfahrer profitieren im regionalen Verkehr nicht im gleichen Masse von strassenunabhängigen Verbindungen. Insbesondere im Raum See – Bahnhof Dorf – Dorfseeli und zwischen Glaris Mühle und dem Landwassertunnel steht den Radfahrern nur die viel befahrene Kantonsstrasse zur Verfügung, und zwischen Wolfgang und Klosters ist die Wanderwegverbindung nicht radtauglich. Zudem ist die grossräumige Radverbindung Davoser See – Davos Dorf – Davos Platz – Unterschnitt (mit beträchtlichem Umweg) über die Verbindung Dischmastrasse – Mattastrasse signalisiert. Es fehlen also weitgehend attraktive überregionale Radverbindungen von und nach Davos. Im Richtplan werden die regionalen Radverbindungen Davos Dorf - Wolfgang - Laret - Klosters und eine von der Hauptstrasse getrennte, durchgehende Radverbindung zwischen Wiesen und Davos Platz festgelegt.

Bikerouten

Rund um Davos steht praktisch das ganze Wegnetz auch den Bikern zur Verfügung. Zahlreiche Bikerouten sind signalisiert. Da das Mountainbiken grundsätzlich überall zulässig ist wo es nicht ausdrücklich verboten ist umfasst das nicht signalisierte Mountainbikenetz das gesamte Strassen- und Wegnetz inklusive Wander- und Radwege. Im regionalen Richtplan werden jedoch nur die signalisierten Bikerouten und entsprechende Aus- und Neubauvorhaben festgelegt (vgl. Objektliste sowie Richtplankarte Langsamverkehr). Dieses signalisierte und über die verschiedenen Kanäle der Tourismusdestination offiziell beworbene Routennetz stellt das Herzstück des Angebots im Bereich Mountainbike dar. Es deckt eine breite Palette an Bikerouten mit unterschiedlichen Anforderungsprofilen ab. Mit der Ausschilderung von

Routen kann auch eine gewisse Lenkung der Mountainbikeaktivitäten erzielt werden. Relativiert wird dieser Lenkungseffekt durch die Tatsache, dass heute im Internet (Blogs, Foren o.ä. mit GPS-Tracks; Videos) oder in der Fachliteratur (Bike-Magazine, Bike-Tourenführer o.a.) zahlreiche alternative Routenvorschläge zu finden sind oder neu kommuniziert werden. Solche alternative Routenvorschläge können sich erfahrungsgemäss rasch grosser Beliebtheit erfreuen.

In der Objektliste wird die Art der Massnahme näher beschrieben. Sanierungs- und Ausbauvorhaben betreffen bestehende Wege und umfassen Massnahmen zur attraktiven Gestaltung (Verbreiterung Trasse; Anpassung Kurvenradien; einzelne neue Schlaufen) sowie zur Stabilisierung des Trassees (Erosionsschutz; Entwässerung). Neubauvorhaben erfordern eine Neuerschliessung eines Geländeabschnitts, damit verbunden können je nach Gelände und Höhe auch Rodungen sowie Terrainveränderungen sein. Neubauvorhaben erfordern in der Regel einen Eintrag im Generellen Erschliessungsplan.

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

Richtplankarte Langsamverkehr

Die Richtplankarte gibt den heutigen Stand der signalisierten Wege wieder und legt gleichzeitig Vorhaben in Bezug auf die Weginfrastruktur fest. Vorhaben umfassen Aus- und Neubauten von Wegen, Entflechtungsmassnahmen sowie neu zu signalisierende Routen. Die einzelnen Vorhaben werden, korrespondierend zum Karteneintrag, auch in der Objektliste umschrieben (vgl. Objekte E).

B. Leitüberlegungen

Ziele

Davos ist eine fussgänger- und radfreundliche Stadt. Im Bereich Davos Platz – Dorf und Umgebung bestehen möglichst direkte und komfortable Langsamverkehrsverbindungen zwischen Wohngebieten, publikumsintensiven Einrichtungen und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Davos ist von den Fraktionen und den Nachbarregionen über sichere und komfortable Radwegverbindungen erreichbar.

Davos unterhält ein für verschiedene Nutzergruppen und auch im internationalen Vergleich attraktives Netz an signalisierten Wander- und Bikerouten. Dank gegenseitiger Rücksichtnahme und verschiedener weiterer Massnahmen wird das Wegnetz durch alle Nutzergruppen konfliktfrei und umweltgerecht genutzt.

Grundsätze

- a. Das Fuss- und Radwegnetz wird so ausgerichtet, dass möglichst direkte und sichere Verbindungen möglich sind und systembedingte Umwege vermieden werden. Auf der Promenade und Talstrasse wird - unabhängig der Regelung für den motorisierten Individualverkehr - ein Beidrichtungsverkehr für Radfahrer eingeführt.
- b. Die beiden Zentren Dorf und Platz werden mit einer durchgehenden und direkten Langsamverkehrsverbindung miteinander verbunden.
- c. Die Querungen der RhB werden für den Langsamverkehr optimiert. Neue Querungen werden dort erstellt, wo sie zur Verbesserung des gesamten Netzangebotes beitragen.
- d. Die Aussenfraktionen werden gut für den Langsamverkehr aus und in die Hauptsiedlung erschlossen. Die Verbindungen Dorf - Laret und Schmelzboden - Frauenkirch verlaufen getrennt von der Hauptstrasse.
- e. Die Fussgängerbeziehung zwischen den Bahnstationen und den Bergbahntalstationen (Jakobshorn, Parsenn) werden in Bezug auf Sicherheit und Attraktivität (Distanz) optimiert.
- f. An den Bahnhaltstellen werden bedarfsgerechte Abstellplätze für Fahrräder installiert.
- g. Das Wanderwegnetz steht in der Regel Wanderern und Mountainbikern zur Verfügung. Entflechtungsmassnahmen werden dort angestrebt, wo eine kombinierte Nutzung durch Wanderer und Mountainbiker infolge von Sicherheitsüberlegungen, hoher Frequenzen oder anderer Gründe mit einer hohen Konflikträchtigkeit verbunden ist. In Ergänzung zur Entflechtung an den neuralgischen Punkten wird mit Sensibilisierungsmassnahmen (Trail-Toleranz; Bekanntmachung von Verhaltensregeln zum Umgang mit anderen Wegnutzern und umweltgerechtes Handeln) und gegebenenfalls organisatorischen Massnahmen auf eine möglichst konfliktfreie Nutzung des Wegnetzes durch alle Nutzergruppen hingewirkt. Zu berücksichtigen sind auch die Anliegen des Pferdesports sowie von weiteren Nutzergruppen.
- h. Die Weiterentwicklung und Optimierung der Wander- und Bikerouten erfolgt möglichst im Einklang mit den Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes.

C. Verantwortungsbereiche

Die Gemeinde legt zusammen mit den kantonalen Dienststellen und den Tourismusorganisationen das regionale Wegnetz für Fussgänger und Wanderer sowie Radfahrer und Mountainbiker fest.

Bei der Festlegung der überregionalen Wege ist die Anbindung an das Netz der Nachbarregionen sicherzustellen.

Der Kanton oder die Gemeinde treffen die folgenden weiteren Massnahmen:

Allgemeine Regelungen C1 – C3 (Verfahren und Grundlagen)

C1: Verfahren für die Umsetzung von festgesetzten Vorhaben gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan

- a. Die Gemeinde berücksichtigt das Vorhaben in der Nutzungsplanung und passt diese entsprechend an.
- b. Die zuständige Behörde erstellt das Projekt in Absprache mit den beteiligten Stellen, koordiniert das Angebot und minimiert allfällige Beeinträchtigung von Natur- und Landschaftswerten, sowie die nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Natur.

C2: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben (Zwischenergebnis, Vororientierung) gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan

- a. Die zuständige Behörde erarbeitet Studien oder ein Vorprojekt und prüft bei Konflikten Alternativen. Sie erstellt einen Bericht, welcher die Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung, Raum und Umwelt darstellt.
- b. Der regionale Richtplan wird angepasst.

C3: -- (Wegnetz nicht Gegenstand des kant. Richtplans).

D. Erläuterungen und weitere Informationen

Anbei werden die einzelnen Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrs beschrieben.

Fuss- und Radwegnetz im Siedlungsgebiet

Für ausführliche Erläuterungen zu den Massnahmen im Siedlungsgebiet wird auf das Agglomerationsprogramm Davos verwiesen.

<p><i>Langsamverkehrsver- bindung Dorf – Platz 08.LV.01</i></p>	<p><i>Vorgesehen ist eine Verbindung für den Fussgänger- und Radverkehr zwischen Dorf und Platz, die entlang der Landwasser führt und an die Querverbindungen der Promenade und Talstrasse angebunden ist. Zusammen mit dem Beidrichtungsverkehr für Fahrräder in der Promenade und Talstrasse (vgl. unten) ergibt sich ein neues Netz für den Radverkehr im Siedlungsgebiet von Davos, das die meisten Wunschlinien der Fussgänger und Radfahrer sicher, direkt und attraktiv abdeckt. Teilweise verläuft die vorgesehene Linienführung an oder über der Landwasser. Es sind diesbezüglich die erforderlichen Abklärungen (Gewässerabstand, Einhaltung Gewässerraum u.a.) zu treffen.</i></p>
<p><i>Beidrichtungsverkehr Promenade – Talstrasse 08.LV.22</i></p>	<p><i>Der Radverkehr wird auf der Promenade und der Talstrasse für beide Fahrrichtungen zugelassen. Für die Einführung des Beidrichtungsverkehrs sind die Signalisationen anzupassen, grössere bauliche Massnahmen sind nicht erforderlich.</i></p>
<p><i>Fussweg Bahnhof Dorf – Par- sennbahn 08.LV.02</i></p>	<p><i>Die Optimierung des Fusswegs vom Bahnhof Dorf zur Talstation der Parsennbahn sieht einen mit einer Fussgänger- Lichtsignalanlage gesicherten Fussgängerstreifen auf der Höhe des Bahnhofes vor. Von dort gelangen die Gäste über das bereits heute breite Trottoir bis zur Abzweigung der Promenade/Talstrasse. Weiter führt der Fussweg direkt zur Talstation der Parsennbahn. Voraussetzung für die Realisierung des letzten Abschnittes des Fussweges ist die Realisierung des Begegnungsortes Dorf. Die bestehende Fusswegverbindung ist heute insbesondere an Spitzentagen in Bezug auf die Sicherheitslage problematisch.</i></p>
<p><i>Bike & Ride</i></p>	<p><i>Eine weitere Massnahme zur Förderung des Langsamverkehrs ist die Errichtung von Bike & Ride - Anlagen an den wichtigsten Bahnstationen und Bushaltestellen, d.h. konkret die Bereitstellung von Abstellanlagen für Fahrräder. Wichtige Anforderungen sind die gute Zugänglichkeit ab dem Radwegnetz, die Nähe zu den Perrons, sowie ein ausreichender Wetterschutz. In Frage kommen neben den Bahnhöfen Dorf und Platz auch die Bahnstationen Davos Mitte (geplant), Laret und Frauenkirch. Einfachere Anlagen sind an sämtlichen anderen Bahnstationen sowie an den peripheren Bushaltestellen Laret und Glaris Ortolfi vorgesehen.</i></p>
<p><i>RhB-Querungen für Fussgänger und Radfah-</i></p>	<p><i>Die Optimierung der RhB-Querungen für den Langsamverkehr beinhalten Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts. Denkbare Mas-</i></p>

rer
08.LV.04-05

snahmen sind zusätzliche Querungen, der Bau von Trottoirs bei bestehenden Querungen, Radstreifen mit Warteraum vor dem wartenden Autoverkehr u.a. Mit neuen Bahnquerungen für den Langsamverkehr können bestehende Netzlücken geschlossen werden. Vorab sind zwei neue Bahnquerungen vorgesehen (Dorfseeli, Mitte), sowie die Optimierung weiterer bestehender Bahnübergänge für den Langsamverkehr.

Regionale und überregionale Radwege

Radweg Davos Dorf –
Laret – Klosters
08.LV.06

Heute besteht keine durchgehend separate und signalisierte Radverbindung zwischen Davos Dorf und Laret. Die Radverbindung verläuft teils entlang der Hauptstrasse und teils auf dem Trottoir, ist unattraktiv und nicht sicher. Vorgesehen ist eine neue Radverbindung, die nicht an die Hauptstrasse gekoppelt ist. Dafür ist auf dem Abschnitt Obem See - Wolfgang ein bestehender Weg zu befestigen, auf dem Abschnitt Wolfgang - Laret ist ein Weg auszubauen und zu befestigen. Diese Massnahmen tragen wesentlich zu einer verbesserten Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr bei. Es sind bezüglich der genauen Linienführung noch weitergehende Varianten zu prüfen. Es ist vorgesehen, diese Radverbindung ab Laret bis nach Klosters zu verlängern und an die Prättigauer Route anzubinden (Schweiz Mobil Route Nr. 21). Im untersten Abschnitt besteht grundlegender Klärungsbedarf hinsichtlich der Linienführung. Diese ist im Rahmen einer Vorstudie / Projektstudie aufzuzeigen.

Radweg Davos Platz -
Wiesen - (Tiefencastel)
08.LV.07

Vorgesehen ist eine durchgehende Radverbindung von Wiesen via Schmelzboden und Frauenkirch nach Davos Platz, die getrennt von der Hauptstrasse verläuft und durchgehend befestigt ist. Zwischen Schmelzboden und Glaris ist ein neuer Weg zu erstellen, auf dem Abschnitt Frauenkirch-Glaris führt die Verbindung mehrheitlich auf bestehenden Wegen. Im Bereich der Zügenschlucht verläuft die Radverbindung auf der historischen Zügenstrasse (IVS-Objekt von nationaler Bedeutung). Im Bereich der Zügenstrasse sind keine baulichen Vorhaben erforderlich.

Zwischen Tiefencastel und Wiesen besteht derzeit keine signalisierte Radroute. Durch die Anbindung an die nationale Route Nr. 6 kann diese Netzlücke geschlossen werden.

Bikerouten

Neubau Freeride-
Strecke „Supertrail“
Weissfluhjoch – Wolf-
gang – Klosters

08.LV.21

Der „Supertrail“ ist als Freeride-Strecke mit Start auf dem Weissfluhjoch (Zustieg mit Parsennbahn) und Ziel in Klosters angedacht. Die Rückführung nach Davos soll mit der RhB ab Klosters erfolgen. Die genaue Linienführung ist noch offen (Priorität 2). Ebenfalls offen ist der Zeitpunkt der Projektrealisierung. Dieser hängt u.a. mit der weiteren Markt- und Nachfrageentwicklung im Freeride-Segment und im Mountainbikesport allgemein zusammen.

Das Vorhaben wird im Richtplan in zwei Etappen aufgeteilt:

- **Erste Etappe: Weissfluhjoch – Wolfgang**

Der Supertrail soll auf diesem Abschnitt teilweise über bestehende Wege führen, im Abschnitt Totalpsee - Talstation Meierhoftäli sowie am Meierhofer Berg sind neue Wege anzulegen. Der Trail befindet sich im Abschnitt Totalpsee - Talstation Meierhoftäli in einem Intensiverholungsgebiet, die Linienführung tangiert mit Ausnahme eines Geotops von regionaler Bedeutung (Totalp) keine inventarisierten Schutzobjekte. Der gesamte Abschnitt befindet sich im Gewässerschutzbereich A_u und in der Grundwasserschutzzone S3, ein kurzer Abschnitt auch in der Grundwasserschutzzone S2. Der Abschnitt am Meierhofer Berg tangiert ebenfalls keine inventarisierten Objekte, er befindet sich jedoch ausserhalb des Intensiverholungsgebietes. Für den Neubau ist von einer Rodungsfläche von insgesamt rund 400 m² auszugehen.

Der im Abschnitt Weissfluhjoch bis Kreuzung Panoramaweg vorgesehene Neubau einer Bikestrecke (siehe 08.LV.18) würde in den Supertrail integriert.

- **Zweite Etappe: Wolfgang – Klosters**

Im unteren Abschnitt zwischen Laret und Klosters ist die Linienführung noch offen.

E. Objekte

Koordinationsstand (KS)

Festsetzung F = Koordination abgeschlossen / Vorhaben machbar

Zwischenergebnis Z = Konflikte lokalisiert, aber noch nicht gelöst; Vorgehen festgelegt

Vororientierung V = Idee, Konflikte möglich, Realisierung langfristig

Fuss- und Radwegnetz im Siedlungsgebiet

	Nr. Reg.	Objekte	Hinweise/Massnahmen	KS
	08.LV.01	Langsamverkehrsverbindung Dorf – Platz	Neubau, Konflikt Gewässerabstand, C2	Z
	08.LV.02	Fussweg Bahnhof Dorf - Parsennbahn	Erhöhung der Sicherheit, kürzere Distanz zur Parsennbahn; C1	F
	08.LV.04	Bahnquerung Mitte	Neubau, C2	Z
	08.LV.05	Bahnquerung Dorfseeli	Neubau, C2	V
	08.LV.22	Beidrichtungsverkehr Promenade - Talstrasse; weitere Radwege im Siedlungsgebiet	Zulassung Beidrichtungsverkehr auf Promenade und Talstrasse (Anpassung Signalisation); C1	F

Regionale und überregionale Radverbindungen

	Nr. Reg.	Objekte	Hinweise/Massnahmen	KS
	08.LV.06	Davos Dorf – Laret – Klosters	Durchgehende Radverbindung von Davos Dorf bis nach Laret und Weiterführung nach Klosters; von Kantonsstrasse entkoppeln. Klärungsbedarf: – Linienführung Abschnitt Laret - Klosters klären (Anschlusslösung aufzeigen); Vorstudie / Projektstudie.	Z
	08.LV.07	Davos Platz - Wiesen	Durchgehende Radverbindung von Davos Platz bis Wiesen; von Kantonsstrasse entkoppeln. Trasse teilweise vorhanden. Genaue Linienführung klären. Anbindung an Radroute Nr. 6 prüfen (Projektstudie).	Z

Bikerouten

Siehe Richtplankarte Langsamverkehr

	Nr. Reg.	Nr. Bikeroute Abschnitt	Hinweise/Massnahmen	KS
	08.LV.10	Nr. 332, Nr. 90 Strelapass – Strelaalp	Neubau Single-Trail zur Entflechtung Wandern / Bike und zur Verhinderung weiterer Schäden an Trockenwiese durch den Bike-Tourismus. Berücksichtigung TWW 11053. Priorität 1	F
	08.LV.11	Nr. 332, Nr. 90, Nr. 631 Strelaalp - Davos	Single-Trail durch Chämpfenwald als Ersatz für bestehende Abfahrt. Sanierung und punktueller Ausbau stillgelegter Wanderwege. Berücksichtigung TWW 11055. Priorität 1	F
	08.LV.12	Nr. 332 Parsennhütte - Gotschnagrat	Entflechtung Wandern / Bike. Neubau Bikestrecke. Genaue Linienführung offen. Priorität 1	F
	08.LV.13	Nr. 332 Gotschnagrat - Gotschnaboden	Entflechtung Wandern / Bike. Sanierung des bestehenden Weges, evtl. mit leichter Anpassung der Wegführung. Aufheben Wanderweg zwischen Eisen gruben und Chälbersäss. Priorität 1	F
	08.LV.14	Nr. 334 Abschnitt Ischalp - Davos	Entflechtung Wandern / Bike. Verhindern neuer „wilder“ Trails durch den Wald. Neubau Bikestrecke. Genaue Linienführung offen. Priorität 2	F
	08.LV.15	Nr. 646 Chörbschhorn – Stafelalp	Sanierung bestehende Wegführung und punktuelle Wegverlegung zur Weaternutzung als kombinierter Wander-/Bikeweg. Kein Neubau. Priorität 1	F
	08.LV.17	Nr. 646 Stafelalp - Frauenkirch	Routenverlegung von Alpstrasse auf bestehenden Wanderweg nach Gadenstatt. Aufhebung Wanderweg. Priorität 2	F
	08.LV.18	Route bisher nicht signalisiert. Weissfluhjoch - Meierhofertäli - Davos Dorf	Signalisierung als Bikeroute. Neubau Abschnitt Weissfluhjoch bis Kreuzung Panoramaweg (Neubauabschnitt ca. 1200 m). Rest der Strecke führt über bestehende Wege. Priorität 2	F

08.LV.19	Route bisher nicht signalisiert. Parsennhütte - Wolfgang	Neubau Bikestrecke. Linienführung offen. Priorität 2	F
08.LV.20	RhB-Haltestelle Wiesen - Bodmen	Signalisierung als Bikeroute. Anschluss an regionale Bikeroute Nr. 90 herstellen (Netzergänzung). Ausbau. Priorität 2	F
08.LV.21	Route bisher nicht signalisiert. Weissfluhjoch – Klosters	Neubau Freeride-Strecke „Supertrail“. Genaue Linienführung klären. 1. Etappe: Weissfluhjoch – Wolfgang (Koordinieren mit 08.LV.18). Abklärungen: Rodung, Wild, Geotop von regionaler Bedeutung 2. Etappe: Wolfgang - Klosters Priorität 2	Z
08.LV.23	Nr. 338 Ortolfi - Ardüschi	Ausbau des Fussweges Usser Ardüschi – Inner Ardüschi (Verlegung der Route Nr. 338, die derzeit auf Kantonsstrasse verläuft). Priorität 1	F
08.LV.24	Nr. 336 Frauenkirch - Station Monstein	Verlegung der Bikeroute auf geplante Neubau-Radverbindung Davos Platz - Wiesen (08.LV.07).	F
08.LV.25	Route bisher nicht signalisiert. Jakobshorn - Sertig	Signalisierung als Bikeroute. Umfassende Sanierung des bestehenden Weges infolge starker Abnutzung / Erosion. Priorität 1 Sollte sich zeigen, dass das Konfliktpotenzial zu gross ist, dann Entflechtung wie folgt: Wanderweg nur noch entlang des Grads vom Jakobshorn bis Witihürel führen, unterer Wanderweg Richtung Sertig nur noch für Biker führen (im Sinne von Empfehlungen).	F
08.LV.26	Route bisher nicht signalisiert. Gebiet Höhwald	Neubau kombinierter Mountainbike- / Wanderweg (Netzergänzung). Priorität 1	F
08.LV.27	Nr. 645 Gebiet Tschuggen	Neubau Weg als Ersatz für bestehenden Weg ab Tschuggen (verbesserte Aufstiegsmöglichkeit). Priorität 2	F
08.LV.28	Weissfluhjoch - Strelapass	Neubau Single-Trail im Abschnitt Waserscheidi-Talstation Skilift zur Entflechtung Wandern / Bike. Priorität 1 Kombinierte Nutzung (Mountainbike / Wandern) des Felsenwegs.	F

Wanderwege

	Nr. Reg.	Nr. Wanderwegroute Abschnitt	Hinweise/Massnahmen	KS
	08.LV.30	Nr. 43 Strelapass – Strelaalp	Aufheben und Verlegen auf den nördlicher verlaufenden Wanderweg infolge 08.LV.10. Weitere Erläuterungen im Kapitel D.	F
	08.LV.33	Nicht Bestandteil einer Route Unter Laret – Büdemji	Verlegen Wanderweg im Bereich des Bahnübergangs.	F

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

- Vorprüfung:** Das Vorprüfungsverfahren bei den Fachstellen der kantonalen Verwaltung dauerte vom 24. Mai bis am 29. Juli 2011 (Vorprüfungsbericht vom 29. Juli 2011). Die Behandlung der Anträge aus der Vorprüfung wurden im Bericht „Auswertung kantonale Vorprüfung“ vom 22. September 2011 festgehalten.
- Öffentliche Auflage:** Der Entwurf zur Anpassung des regionalen Richtplans Davos wurde vom 22. September bis 21. Oktober 2011 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig mit dem regionalen Richtplan wurden auch das Agglomerationsprogramm Davos (Bericht mit Massnahmenblättern) sowie die erläuternden Berichte zur Anpassung des kantonalen Richtplans öffentlich aufgelegt. Parallel zum Auflageverfahren erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen sowie die Vorprüfung durch den Bund. Die Auswertung der Wünsche und Anträge zum regionalen Richtplan Davos sind im «Bericht zu den Wünschen und Anträgen» vom 07. Februar 2012 dokumentiert.
- Beschluss:** Am 19. April 2012 hat der Grosse Landrat dem Antrag des Kleinen Landrates, den Regionalen Richtplan zu genehmigen, mit 11 zu 4 Stimmen zugestimmt (Protokoll Nr. 28).
- Genehmigung:** Die Anpassung des regionalen Richtplans Davos wurde am 15. Januar 2013 mit Regierungsbeschluss Nr. 29 genehmigt.

Anpassung 2015

- Vorprüfung: Die im Richtplan festgelegten Vorhaben im Bereich Mountainbike wurden gesamthaft überprüft und teilweise angepasst. Im August 2014 wurde die Richtplananpassung beim Amt für Raumentwicklung zur Vorprüfung eingereicht. Die Vorprüfung wurde mit Bericht vom 4. Dezember 2014 abgeschlossen. Da die Richtplananpassung Hoheitsgebiete von drei Regionen betrifft, besteht Bedarf nach einer Koordination des Verfahrens und der Inhalte. Die Überarbeitung des Richtplans Langsamverkehr erfolgte daher in Zusammenarbeit mit der Region Prättigau und der Region Nordbünden bzw. mit den betroffenen Standortgemeinden Arosa und Klosters-Serneus.
- Öffentliche Auflage: Die Richtplananpassung wurde vom 27. März bis 27. April 2015 öffentlich aufgelegt. Die Auswertung der Wünsche und Anträge zum regionalen Richtplan Davos sind im «Bericht zu den Wünschen und Anträgen» vom Oktober 2015 dokumentiert.
- Beschluss: Am 29. Oktober 2015 hat der Grosse Landrat dem Antrag des Kleinen Landrates, den Regionalen Richtplan Langsamverkehr, Richtplananpassung 2015 zu genehmigen, mit 16 Stimmen (einstimmig) zugestimmt (Protokoll Nr. 12/2015).

G. Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2000.
- Agglomerationsprogramm Davos.
- Entwicklungskonzept Mountainbike der Destination Davos-Klosters.
- Routen Schweiz Mobil