



# Regionaler Richtplan Davos

## 6 Verkehr

### 6.4 Langsamverkehr

Beschluss des Grossen Landrats ..... vom: .....

Der Landammann

Der Landschreiber

.....

.....

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. .... vom: .....

Der Regierungspräsident

Der Kanzleidirektor

.....

.....

## Öffentliche Auflage

## A. Ausgangslage

Das Richtplankapitel befasst sich mit dem regional bedeutsamen Netz für den Langsamverkehr (Fuss-, Wander- und Radwege, Mountainbikerouten).

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 Benützer entsprechen. Kantonsstrassen sollen vom Fussgänger- und Radverkehr entlastet werden. Im Richtplan 2000 sind folgende Regelungen enthalten:

- kantonales Fuss- und Wanderwegnetz (XX.TF.01); Konsolidierung, Festsetzung.
- Nationale und regionale Routen des Langsamverkehrs [Schweiz Mobil], (XX.TF.02), Konsolidierung, Festsetzung.
- Lokale Routen des Langsamverkehrs (XX.TF.03), Konsolidierung.

### Entwicklung des Langsamverkehrs

Das Mountainbiken hat sich als Sommersportart etabliert und zählt heute deutlich mehr Aktive als noch vor wenigen Jahren. Um als Tourismusdestination von der grossen Popularität dieser Sportart profitieren zu können, ist ein vielseitiges Mountainbikenetz (Rundstrecken, Free-ride-Routen u.a.) bereitzustellen. Ungebrochen ist auch die Beliebtheit des Wander- und Trekkingsports. Die Anzahl Wanderer hat in der jüngeren Vergangenheit weiter zugenommen. Wichtige Veränderungen sind auch das Aufkommen jüngerer Sportarten und touristischer Angebote wie Trottnetts oder E-Bikes.

Die geschilderte Entwicklung hat insgesamt zu einem erhöhten Koordinationsbedarf zwischen den Interessen der Nutzergruppen geführt. Der regionale Richtplan bietet eine Plattform, um die Interessen regional zu koordinieren. Die wichtigsten Grundlagen dazu bilden das Wanderwegnetz der Gemeinde gemäss Fuss- und Wanderweggesetz, die Routen von Schweiz Mobil (nationales Netzwerk Langsamverkehr) sowie das Mountainbike-Konzept von Davos.

### Koordination zwischen den Nutzergruppen

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

Eine sinnvolle Entflechtung des Wegnetzes ist dort anzustreben, wo die gemeinsame Nutzungsverträglichkeit von Mountainbike- und Wanderwegen nicht gewährleistet ist. Dies trifft beispielsweise auf spezielle Mountainbike-Abfahrtsrouten wie Freeride-Strecken zu, welche aus Sicherheitsgründen räumlich getrennt von Wanderwegen verlaufen müssen. Neben Entflechtungsmassnahmen können auch Sensibilisierungsmassnahmen (Information, Hinweistafeln) einen Beitrag zu einer konfliktfreien Nutzung des Wegnetzes in Davos beitragen. 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 Velofahrern 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 (Velooverbot) 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 Velofahrer 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 anzustreben.

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

### **Mountainbikerouten**

Rund um Davos steht praktisch das ganze Wegnetz auch den Bikern zur Verfügung. Zahlreiche Bikerouten sind signalisiert. Mit dem geplanten Bau von Bike-spezifischen Abfahrtsrouten (Freeride, Supertrails) wird das Angebot für den Mountainbikesport ergänzt. Inhalt des regionalen Richtplans sind nur die speziell signalisierten Mountainbikerouten, sowie die neu geplanten Routen. Da Biken grundsätzlich überall zulässig ist wo es nicht verboten ist, umfasst das nichtsignalisierte Mountainbikenetz das gesamte Strassen- und Wegnetz, inklusive Wander- und Radwege.

Im Richtplan wird zwischen „Neubau“ und „Ausbau“ der Mountainbikewege unterschieden (vgl. Objektliste sowie Grundlagenkarte Langsamverkehr). Ein „Ausbau“ erfolgt in der Regel auf einem bestehenden Trassees (z.B. Wanderweg). Um die Befahrbarkeit für die Bikes zu verbessern, sind punktuelle Eingriffe erforderlich (Verbreiterung des Trassees, Anpassung Kurvenradien u.a.). Ein Neubau erfordert eine Neuerschliessung eines Geländeabschnitts. Damit verbunden sind je nach Gelände und Höhe auch Rodungen, der Bau von Sicherungsbauten sowie kleine Terrainveränderungen.

### **Grundlagenkarte Langsamverkehr**

Zwecks einer besseren Übersicht werden die signalisierten Rad- und Wanderwege sowie die Mountainbikerouten in einer separaten Karte dargestellt. Die Karte 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 Velofreundliche 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.

### Grundsätze

- a. Das Fuss- und Velowegnetz 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 Velofahrer 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 Veloabstellplätze installiert.

## C. Verantwortungsbereiche

Die Gemeinde legt zusammen mit den Tourismusorganisationen und den kantonalen Dienststellen das regionale Wegnetz für Fussgänger und Wanderer sowie Velofahrer 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 und, 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. Für ausführliche Erläuterungen wird auf das Agglomerationsprogramm verwiesen.

### Fuss- und Velowegnetz im Siedlungsgebiet

<i>Langsamverkehrsverbindung Dorf - Platz</i>	<i>Vorgesehen ist eine Verbindung für den Fussgänger- und Veloverkehr zwischen Dorf und Platz, die entlang der Landwasser führt und an die Querverbindungen der Promenade und Talstrasse angebunden ist. Zusammen mit dem Beidrichtungsverkehr für Velos in der Promenade und Talstrasse (vgl. unten) ergibt sich ein neues Netz für den Veloverkehr im Siedlungsgebiet von Davos, das die meisten Wunschlinien der Fussgänger und Velofahrer sicher, direkt und attraktiv abdeckt. Teilweise verläuft die vorgesehene Linienführung an oder über der Landwasser. Es sind diesbezüglich die erforderlichen Abklärungen (Gewässerabstand u.a.) zu treffen.</i>
<i>Beidrichtungsverkehr Promenade - Talstrasse</i>	<i>Der Veloverkehr 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>
<i>Fussweg Bahnhof Dorf – Parsennbahn</i>	<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>
<i>Fussweg Bahnhof Platz – Jakobshornbahn</i>	<i>Zur Optimierung ist zwischen Bahnhof Platz und der Talstation Jakobshorn eine direkte Unterführung Bahnhof - Jakobshorn vorgesehen.</i>
<i>Bike &amp; Ride</i>	<i>Eine weitere Massnahme zur Förderung des Langsamverkehrs ist die Errichtung von Bike &amp; Ride - Anlagen an den wichtigsten Bahnstationen und Bushaltestellen, d.h. konkret die Bereitstellung von Abstellanlagen für Fahrrädern. Wichtige Anforderungen sind die gute Zugänglichkeit ab dem Velowegnetz, 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>

*RhB-Querungen für Fussgänger und Velofahrer* Die Optimierung der RhB-Querungen für den Langsamverkehr beinhalten Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts. Denkbare Massnahmen 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 Veloverbindungen**

*Veloverbindung Davos Dorf – Laret - Klosters* Es besteht heute keine durchgehend separate und signalisierte Veloverbindung zwischen Davos Dorf und Laret. Die Veloverbindung verläuft teils entlang der Hauptstrasse und teils auf dem Trottoir. Vorgesehen ist eine neue Veloverbindung, 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 Massnahme trägt wesentlich zu einer verbesserten Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr bei. Es sind bezüglich der genauen Linienführung noch weitergehende Varianten zu prüfen. Es ist vorgesehen, diese Veloverbindung ab Laret bis nach Klosters zu verlängern (vgl. entsprechende Massnahme im Agglomerationsprogramm).

*Veloverbindung Wiesen - Davos Platz* Vorgesehen ist eine durchgehende Veloverbindung 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.

### **Mountainbike - Routen**

*Supertrail Weissfluhjoch – Klosters (Freeride-Strecke)* Als Flowtrail (in Davos Supertrail genannt) werden Abfahrten für den Mountainbikesport bezeichnet. Die Abfahrten führen über relativ schmale Fahrwege (Single-Trails) ohne Gegensteigung zum Zielort, der Aufstieg erfolgt in der Regel mithilfe von touristischen Transportanlagen. In Davos kann der Start des Supertrails mit der Parsennbahn erreicht werden. Die Rückführung der Biker nach Davos erfolgt mit der RhB ab Klosters. Ein weiterer geplanter Trail führt vom Weissfluhjoch nach Küblis.

Der Trail Weissfluhjoch - Klosters führt via Totalpsee und Laret zum Ziel in Klosters Platz, damit führt er grösstenteils über Davoser Gebiet. Der Supertrail führt teilweise auf bestehenden Wegen, teilweise werden neue Wege benötigt, namentlich im Abschnitt Totalpsee - Talstation Meierhoftäli sowie in einem Abschnitt am Meierhofer Berg. Erforderlich für die Ausübung des Sports ist ein genügend breites, vegetationsfreies Trasse.

*Der Trail befindet sich im Abschnitt Totalpsee - Talstation Meierhoftäli in einem Intensiverholungsgebiet, die Linienführung tangiert keine inventarisierten Schutzobjekte. Der gesamte Abschnitt befindet sich im Gewässerschutzbereich Au und in der Grundwasserschutzzone S3, ein kurzer Abschnitt auch in der Grundwasserschutzzone S2. Der Abschnitt durch den 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 m<sup>2</sup> auszugehen. Um Konflikte zwischen Wanderern und Mountainbikern möglichst zu vermeiden sind Massnahmen der Entflechtung, Signalisation und Information frühzeitig zu berücksichtigen.*

*Der „Supertrail“ wurde bereits im regionalen Richtplan der Region Prättigau berücksichtigt. In Abstimmung mit der amtlichen Terminologie wird im Richtplan der Begriff Freeride-Strecke verwendet.*

## E. Objekte

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. Kt.	Nr. Reg.	Objekte	Hinweise/Massnahmen	Koordinations- stand neu
	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.03	Fussweg Bahnhof Platz - Jakobshorn	Neubau Unterführung; 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**

	08.LV.06	Davos Dorf - Laret	Durchgehende Radverbindung von Davos Dorf bis nach Laret und Weiterführung nach Klosters; von Kantonsstrasse entkoppeln. Trasse teilweise vorhanden (siehe Karte). Neubau / Ausbau und Befestigung  Hinweise Pendenzen/Konflikte: – Genaue Linienführung klären	Z
	08.LV.07	Davos Platz - Wiesen	Durchgehende Radverbindung von Davos Platz bis nach Wiesen; von Kantonsstrasse entkoppeln. Trasse teilweise vorhanden (siehe Karte). Neubau / Ausbau und Befestigung  Hinweise Pendenzen/Konflikte: – Genaue Linienführung klären	Z

## Mountainbike-Routen

	08.LV.10	MTB-Route Parsenn (Gotschnaseeli - Parsenn- hütte - Strelapass - Davos)	Bike-Route Nr. 332 (z.T. Bestandteil der regionalen Route 90).  Entflechtung Wandern / MTB im Gebiet Strelaberg: MTB-Route von Stn. Strelapass bis Strelaalp durch- gehend von Wanderweg trennen. Neubau / Ausbau Single-Trail.  Ab Strelaalp Single-Trail-Abfahrt durch Chämpfenwald als Ersatz für bestehende Abfahrt über Bobbahn- strasse (Ausbau; Aufheben Wan- derweg. siehe Karte).	F
	08.LV.11	MTB-Route Clavadeler Alp	Bike-Route Nr. 334, C1	F
	08.LV.12	MTB-Route Monstein	Bike-Route Nr. 335, C1	F
	08.LV.13	MTB-Route Landschaft (Wolfgang – Davos - Wie- sen)	Bike-Route Nr. 336, C1  Verlegung auf geplante Neubau- Radverbindung Davos Platz - Wie- sen (08.LV.07) im Abschnitt Frauen- kirch - Station Monstein.	F
	08.LV.14	MTB-Route Davoser Taltour	Bike-Route Nr. 337, C1	F
	08.LV.15	MTB-Route Zün- genschlucht	Bike-Route Nr. 338, C1	F
	08.LV.16	MTB-Route Scalettapass / Keschhütte	Bike-Route Nr. 339 (Bestandteil der regionalen Route 90)	F
	08.LV.17	MTB-Tour Durannapass - Strelapass	Bike-Route Nr. 631 (Bestandteil der regionalen Route 90)  Entflechtung Wandern / MTB im Gebiet Strelaberg (Siehe 08.LV.10)	F
	08.LV.18	MTB-Route Pischa	Bike-Route Nr. 645, C1  Im Gebiet Tschuggenberg neue Linienführung zwecks besserer Auf- stiegsmöglichkeit prüfen (Ersatz für heutigen Aufstieg ab Tschuggen); Neubau (siehe Karte).	F

	08.LV.19	MTB-Route Davos - Chörbschhorn	Bike-Route Nr. 646, C1 Entflechtung Wandern / MTB im Gebiet Frauenkirch: Anpassung der MTB-Route unterhalb „Stafel“. Neue Abfahrt auf bestehendem Wanderweg nach „Gadenstatt“ als Ersatz für heutige Abfahrt nach „Sutzi“. Aufheben Wanderweg (siehe Karte).	F
	08.LV.20	MTB-Route Rinerhorn / Sertig	Bike-Route Nr. 647, C1	F
	08.LV.21	Freeride-Strecke Weissfluhjoch – Klosters (Supertrail)	Neubau der Abschnitte Totalpsee - Talstation Meierhoftäli, Meierhofer Berg. Durchgehende physische Trennung von Wanderwegen.  Hinweise Pendenzen/Konflikte: – Genaue Linienführung klären – Abstimmung Wildschutz (Aufzeigen Auswirkungen, Massnahmen) – Wald (Rodung)	Z
	08.LV.23	MTB-Route Sertig - Monstein via Ducantal	Bike-Route noch nicht signalisiert; Ausbau (siehe Karte).	F
	08.LV.24	MTB-Route nach Arosa via Frauenkirch und Maienfelder Furgga	Bike-Route noch nicht signalisiert; Ausbau (siehe Karte).	F
	08.LV.25	Netzergänzung Haltestelle Wiesen - Bodmen	Anschluss an regionale MTB-Route 90 in Richtung Lenzerheide; Bike-Route noch nicht signalisiert; Ausbau (siehe Karte).	F

## **F. Planungsverfahren und Mitwirkung**

Öffentliche Mitwirkung und Erlasse

## **G. Grundlagen**

- Kantonaler Richtplan 2000.
- Agglomerationsprogramm Davos, Entwurf 2011.
- Entwicklungskonzept Mountainbike der Destination Davos-Klosters.
- Routen Schweiz Mobill