



Regionaler Richtplan Davos

6 Verkehr

6.4 Langsamverkehr: Richtplananpassung 2015

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. 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 Benützer 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 Zielgruppen abgestimmt sein. Die Bikestrecken müssen fachmännisch angelegt und unterhalten werden, um die erforderliche Qualität zu gewährleisten.

Ungebrochen ist auch die Beliebtheit des Wander- und Trekkingsports. 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 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) 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 (Veloverbot) 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 Na-

turschutz 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 Velofahrern nur die viel befahrene Kantonsstrasse zur Verfügung, und zwischen Wolfgang und Klosters ist die Wanderwegverbindung nicht velotauglich. 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).

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) 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.

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.

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 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 Bergbahn-Talstationen (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 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 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.

Fuss- und Radwegnetz im Siedlungsgebiet

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

*Langsamverkehrsverbindung Dorf – Platz
08.LV.01* *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 Velos 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 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.*

*Beidrichtungsverkehr
Promenade – Talstrasse
08.LV.22* *Der Radverkehr wird auf der Promenade und der Talstrasse für beide Fahrtrichtungen zugelassen. Für die Einführung des Beidrichtungsverkehrs sind die Signalisationen anzupassen, grössere bauliche Massnahmen sind nicht erforderlich.*

*Fussweg
Bahnhof Dorf – Parsennbahn
08.LV.02* *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.*

*Fussweg Bahnhof Platz – Jakobshornbahn
08.LV.03* *Zur Optimierung ist zwischen Bahnhof Platz und der Talstation Jakobshorn eine direkte Unterführung Bahnhof - Jakobshorn vorgesehen.*

Bike & Ride *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.

*RhB-Querungen für
Fussgänger und Radfah-
rer*

08.LV.04-05

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 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 Wiesen - Davos
Platz*

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.

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 Bereich Mountainbike 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 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 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 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.03	Fussweg Bahnhof Platz - Jakobs-horn	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

	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.	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. Priorität 1 Weitere Erläuterungen im Kapitel D.	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. 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.16	Neue Bikeroute Jakobshorn – Brämbüel – Stillberg - Teufi	Signalisierung als Bikeroute. Sanierung bestehender Wege (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 (Netzer Ergänzung). 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) 2. Etappe: Wolfgang - Klosters Priorität 2	Z
08.LV.23	Nr. 338 Ortolfi - Ardüs	Ausbau des Fussweges Usse Ardüs – Inner Ardüs (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. Umfas- sende Sanierung des bestehenden Weges infolge starker Abnutzung / Ero- sion. Priorität 1 Sollte sich zeigen, dass das Konfliktpo- tenzial 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 füh- ren (im Sinne von Empfehlungen).	F
08.LV.26	Route bisher nicht signalisiert. Gebiet Höhwald	Neubau kombinierter Mountainbike- / Wanderweg (Netzer Ergänzung). Priorität 1	F
08.LV.27	Nr. 645 Gebiet Tschuggen	Neubau Weg als Ersatz für bestehen- den Weg ab Tschuggen (verbesserte Aufstiegsmöglichkeit). Priorität 2	F
08.LV.28	Weissfluhjoch - Strelapass	Neubau Single-Trail im Abschnitt Was- serscheidi-Talstation Skilift zur Ent- flechtung Wandern / Bike. Priorität 1	F

Wanderwege

	Nr. Reg.	Nr. Wanderwegroute Abschnitt	Hinweise/Massnahmen	KS
	08.LV.30	Nr. 43 Strelapass – Strelaalp	Aufheben und Verlegen auf den nördli- cher 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).

Anpassung 2015: 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.

G. Grundlagen

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