



Amt für Raumentwicklung Graubünden  
Uffizi per il svilup dal territori dal chantun Grischun  
Ufficio per lo sviluppo del territorio dei Grigioni

Telefon +41 (0)81 257 23 23, Internet: [www.are.gr.ch](http://www.are.gr.ch), E-Mail: [info@are.gr.ch](mailto:info@are.gr.ch)

Amt für Raumentwicklung GR, Ringstrasse 10, 7001 Chur

Region Surselva  
Glennerstrasse 22a  
Postfach 100  
7130 Ilanz

Chur, 14.12.2021  
2020/0537 PI

## **Region Surselva Regionaler Richtplan Langsamverkehr Vorprüfung**

Sehr geehrter Präsident  
Geschätzter Duri, geschätzter Ruedi  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 19. November 2020 hat uns das Büro Cavigelli Ingenieure im Auftrag der Region den Entwurf des regionalen Richtplans (RRIP) Langsamverkehr zur Vorprüfung eingereicht.

Die Vorprüfungsvorlage umfasst die folgenden Dokumente:

- Richtplantext mit integrierten Erläuterungen und Objektblättern
- Richtplankarten: 1: 50'000
  - o Langsamverkehr Bereich Sommer
    - Bereich Wandern
    - Bereich Mountainbike,
  - o Langsamverkehr Bereich Winter

Formell wird der vorliegende RRIP mit der Beschlussfassung/ Genehmigung die bisherigen, nur punktuell vorhandenen Inhalte des regionalen Richtplans Surselva im Bereich Langsamverkehr ablösen.

Die interessierten kantonalen Stellen sowie die Nachbarregionen Imboden und Viamala hatten in der verwaltungsinternen Planaufgabe und Vernehmlassung vom 26. November 2020 bis 9. Januar 2021 Gelegenheit, die Unterlagen einzusehen und Stellung zu nehmen.

Schriftlich geäußert haben sich:

- Amt für Energie und Verkehr AEV (16.12.20)
- Amt für Landwirtschaft und Geoinformation ALG (18.12.20)
- Amt für Jagd und Fischerei AJF (15.02.21)
- Amt für Natur und Umwelt ANU (11.01.21)
- Amt für Wald und Naturgefahren AWN (11.01.21)
- Tiefbauamt, Fachstelle Langsamverkehr (14.01.21)
- Region Viamala (16.12.20)
- Region Imboden (9.01.21)

Am 21. April 2021 haben wir den Entwurf des Vorprüfungsberichts mitsamt einer Auswertung aller eingegangenen Stellungnahmen der Region per e-mail zugestellt. Erst kürzlich (am 7. Dezember 2021) konnten wir die Fragen zum zielführenden Abschluss dieses Vorprüfungsberichts und das weitere Vorgehen auf technischer Ebene mit der Region und Ihrem Planer absprechen.

Im nunmehr fertiggestellten Vorprüfungsbericht sind die Ergebnisse der Vernehmlassung sowie der raumplanerischen Prüfung als Bericht der kantonalen Fachstelle für Raumentwicklung zusammengefasst. Das Departement sowie die für die Genehmigung zuständige Regierung haben sich – wie im Vorprüfungsverfahren üblich - noch nicht geäußert.

## **1 Allgemeine Punkte zum Inhalt und zum Vorgehen**

### **1.1 Zielsetzung und Rahmen**

Die Ausgangslage des vorliegenden regionalen Richtplans und das Vorgehen sind in der Ziffer A des RRIP-Entwurfs im Wesentlichen zutreffend dargelegt.

Der regionale Richtplan bildet die planerische Grundlage und den konzeptionellen Rahmen für die Realisierung künftiger regional bedeutsamer Vorhaben im Bereich Langsamverkehr, indem er eine regionale Abstimmung und Koordination sicherstellt. Der RRIP beinhaltet hierzu Leitüberlegungen und Verantwortungsbereiche für die Umsetzung, und er legt das regional bedeutsame Netz behördenverbindlich fest. Basis hierfür ist die räumliche Abstimmung der Nutzungen.

In Ziffer A1 ist zutreffend formuliert, dass sich der RRIP mit dem regional bedeutsamen Netz für den Langsamverkehr befassen soll. Wie sich nachfolgend in der materiellen Beurteilung zeigt, geht der vorliegende RRIP-Entwurf teilweise jedoch deutlich über dieses Ziel hinaus. Der RRIP muss somit im Resultat stärker auf das geplante Netz bzw. die Routen auf überkommunaler bzw. regionaler Ebene fokussiert werden. Andererseits besteht auch noch Klärungsbedarf, wie die räumliche Abstimmung bei der Vielzahl der Objekte entweder objektweise bei den einzelnen Routen oder (was eher realistisch ist) stufengerecht bei den Verantwortungsbereichen/ Handlungsanweisungen im RRIP jeweils themenbezogen zuhanden der Umsetzung sichergestellt werden kann. In diesen beiden Punkten besteht noch ein wesentlicher Klärungs- und Bereinigungsbedarf.

Es ist in der Zielsetzung zu begrüßen, dass mit einer Optimierung der touristischen Fuss- und Radverkehrsnetze die touristische Attraktivität gesteigert wird. Gleichzeitig sollen mit den Festlegungen im RRIP Langsamverkehr die Konflikte zwischen verschiedenen Nutzergruppen wo erforderlich und möglich vermieden oder zumindest entschärft werden. Und drittens gilt es auch, Konflikte mit Schutz- und Nutzungsinteressen bei der räumlichen Festlegung bzw. zuhanden der konkreten Umsetzung abzuwägen. Die grundsätzliche Machbarkeit der Routen bzw. festzusetzenden Wegabschnitte muss auf Richtplanebene abgeklärt sein.

Naturgemäss bestehen hierbei auch gewisse Zielkonflikte. Diese müssen aufgrund der Ergebnisse des Vorprüfungsverfahrens stufengerecht bereinigt werden. Die Leitüberlegungen sind diesbezüglich in geeigneter Weise zu ergänzen und die objektbezogenen Festlegungen, soweit dies die grundsätzliche Machbarkeit erfordert, zu überprüfen bzw. zu überarbeiten.

Aus der Objektliste E.1 ist nicht ersichtlich, in wie weit für die Zuordnung des Koordinationsstands eine materielle Beurteilung stattgefunden hat, resp. die potenziellen Konflikte (so z.B. mit den Belangen des Wildes oder Biotop- und Artenschutzes) bereits schon lokalisiert worden sind. Allerdings muss auch anerkannt werden, dass derart detaillierte Analysen die Bearbeitungstiefe des Richtplans teilweise sprengen würden. Im RRIP muss jedoch zumindest in den Grundsätzen und den Verantwortungsbereichen/ Handlungsanweisungen der stufengerechte Umgang bei der Umsetzung in den einzelnen Themenbereichen explizit thematisiert und konkretisiert werden.

Die Festlegung der Objekte des Langsamverkehrs auf Richtplanebene erfolgt gemäss der gängigen Praxis in der generellen Form einer Verbindung mit einer ungefähren Linienführung. Bei der Umsetzung ist diese Linienführung - mit einem entsprechenden Spielraum - aufgrund von objektbezogenen Abklärungen auf der Projektebene dann stufengerecht zu optimieren bzw. selbstredend auch gesetzeskonform auszugestalten.

## 1.2 Koordination mit dem kantonalen Richtplan

Auf die Leitüberlegungen des KRIP wird in Ziffer A4 Bezug genommen. Der RRIP konkretisiert somit die Leitüberlegungen des KRIP und behandelt die Verantwortungsbereiche, welche der Region zugewiesen sind. Er koordiniert überörtliche Fragen innerhalb der Region und stimmt diese soweit erforderlich mit den Nachbarregionen ab.

Die Erarbeitung des RRIP-Entwurfs Surselva stützt sich auf die entsprechenden Leitüberlegungen und Verantwortungsbereiche im bisherigen KRIP Kapitel 6 Verkehr bzw. Kapitel 6.5 Langsamverkehr. Am 29. Juni 2021 hat die Regierung in diesem Bereich eine Anpassung des KRIP beschlossen. Neu ist im KRIP das bisherige Teilkapitel "Langsamverkehr" (Kap. 6.5) in "Fuss- und Veloverkehr" (neu Kap. 6.4) umbenannt, inhaltlich überarbeitet und die Erkenntnisse des kantonalen Sachplans Velo sind darin mit einbezogen. Neu wird auch explizit unterschieden zwischen Alltagsverkehr (für die alltägliche Mobilität, bspw. Velo- und Fussverkehr) und Freizeitverkehr (für Erholungszweck, bspw. Mountainbike und Wandern). Dies ist im vorliegenden Entwurf des RRIP Surselva bereits sinngemäss berücksichtigt. Es kann somit festgestellt werden, dass keine grundlegenden materiellen Widersprüche zum aktuellen Kapitel 6.4 Fuss- und Veloverkehr des KRIP bestehen. Die Ausführungen im RRIP-Entwurf sind jedoch – insbesondere auch bei den Begriffen - zu aktualisieren.

Zu präzisieren ist bei den im RRIP-Entwurf zitierten Grundsätzen gemäss KRIP die Aussage in Bezug auf die Trennung der verschiedenen Mobilitätsformen: Im Grundsatz gilt das Prinzip Koexistenz (Fair Trail), eine räumliche Trennung ist nur in speziellen Fällen die anzustrebende Lösung.

## 1.3 Bezug zur Umsetzung auf Stufe Nutzungsplanung/ GEP und Bauprojekt

Im Handbuch "Mountainbike und Raumplanung" (ARE und Fachstelle Langsamverkehr, Handbuch graubündenBIKE 3.140) ist aufgezeigt, dass je nach Umfang und Auswirkungen eine andere Planungsebene erforderlich ist. "Es ist nicht bei jedem Projekt die ganze Palette nötig, d.h. der regionale Richtplan ist insbesondere bei kommunalen Vorhaben wohl eher die Ausnahme." Welche Instrumente es gibt und wann sie zum Zuge kommen, ist in diesem Leitfaden aufgezeigt. Die Regel lautet: Je grösser die Auswirkung eines Projektes auf Raum, Umwelt und Erschliessung, umso umfangreicher die Planung.

Gemäss dem KRIP ist es Aufgabe der Region, die touristischen Rad- und Wanderwege auf regionaler Ebene zu koordinieren. Dies ist der zentrale Inhalt des RRIP in diesem Bereich. Dies bedeutet: Bei überkommunalen Vorhaben mit wesentlichen räumlichen Auswirkungen ist eine Festsetzung im RRIP wichtig, um eben deren Bedeutung aus regionaler Sicht explizit auszuweisen. Bei lokalen Vorhaben ist hingegen in aller Regel eine Festsetzung im RRIP nicht erforderlich. Wann ein RRIP erforderlich ist, ist im Handbuch auf Seite 8 noch weiter erläutert.

Der RRIP bildet somit die Grundlage für eine stufengerechte Umsetzung der Bikewege in den Gemeinden, soweit diese eine Festlegung im RRIP erfordern. Wie obenstehend in Ziffer 1.1 ausgeführt, muss im RRIP (bei den im RRIP festgelegten Wegen/ Routen) zumindest in den Grundsätzen bzw. den Verantwortungsbereichen/ Handlungsanweisungen der stufengerechte Umgang bei der Umsetzung in den einzelnen Themenbereichen explizit thematisiert sein.

Die Festlegung der Objekte des Langsamverkehrs auf Richtplanebene erfolgt gemäss der gängigen Praxis bewusst in der generellen Form einer Verbindung mit einer ungefähren Linienführung. Bei der Umsetzung bleibt definitionsgemäss ein Spielraum, um diese Linienführung aufgrund von objektbezogenen Abklärungen auf der Projektebene stufengerecht zu optimieren. Im Leitfaden ist hierzu explizit erwähnt: "... gilt es zu beachten, dass die im RRIP eingezeichneten Linienführungen nicht zwingend in dieser Form umgesetzt werden. Im Gegensatz zum GEP sind Abweichungen von den Einträgen des RRIP möglich."

## 1.4 Regionsübergreifende Abstimmung

In Bezug auf die erforderliche regionsübergreifende Abstimmung verweisen wir auf die Stellungnahme der Region Imboden in der Auswertungstabelle.

Neben der entsprechenden Abstimmung in Bezug auf das Langsamverkehrsnetz für den Alltagsverkehr ist namentlich auch die Abstimmung mit den aktuell laufenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Chur aufzuzeigen und mit einzubeziehen.

## 1.5 Bezug zum Masterplan

In der Ziffer A21 wird der Bezug des vorliegenden RRIP Langsamverkehr zum Masterplan Langsamverkehr Flims Laax Falera thematisiert. Demgemäss sei dieser Masterplan in den RRIP als Gesamtobjekt integriert; er werde in einem Parallelverfahren geprüft.

Hierzu ist folgendes zu präzisieren: Der Masterplan wurde dem ARE mit Schreiben vom 1. September 2020 zur Stellungnahme zugesandt. Im Rahmen der kantonalen Vernehmlassung haben sich Das AJF, ANU, AWN AWT, ALG sowie das TBA zur Vorlage geäussert, die Stellungnahme des ARE erfolgte am 4. Dezember 2020. Demgemäss gibt dieser Masterplan eine Übersicht über die geplanten touristischen Vorhaben in der Destination Flims Laax, es werden darin aber keine konkreten Konflikte aufgezeigt. Es handelt sich beim Masterplan um ein informelles Planungsinstrument; schliesslich entfaltet der Masterplan keinerlei Rechtswirkung.

Es ist also Aufgabe des regionalen Richtplans, die in der inzwischen vorliegenden Stellungnahme vom 4. Dezember 2020 zum Masterplan aufgeführten Bemerkungen aus einer gesamtsystemischen Optik jetzt einzubeziehen, zu prüfen und soweit dies nicht bereits erfolgt ist, bei der Umsetzung der Objekte im RRIP stufengerecht zu bereinigen.

Da dieser Masterplan mit der Gemeinde Flims territorial über die Region Surselva hinausgeht, ist das weitere Vorgehen jedenfalls auch mit der Region Imboden zu koordinieren. Im Zusammenhang mit der geplanten Zubringeranlage Cassons bzw. dem aktuell laufenden Plangenehmigungs- und Konzessionsverfahrens hat gezeigt, dass dringliche Fragen anstehen, welche in diesem Raum zu regeln sind. Zudem startet die Region Imboden gegenwärtig ebenfalls ihren regionalen Richtplan Verkehr.

## 1.6 Darstellung und Formelles

In den Richtplanunterlagen werden aufgrund der Ergebnisse dieser Vorprüfung - wie üblich - verschiedene Punkte auch in Bezug auf die Darstellung noch weiter zu optimieren sein. Zudem sind einzelne Formulierungen auch redaktionell zu bereinigen.

Zu optimieren ist insbesondere auch die Darstellung in den RRIP-Karten. Dies ist anspruchsvoll, weil es eine Vielzahl von Elementen einzubeziehen gilt. Teilweise gibt es im vorliegenden RRIP-Entwurf aber auch Doppelspurigkeiten. Zu prüfen wäre, ob nicht eine Ausgliederung einzelner Elemente in Informationskarten die RRIP-Karte(n) entlasten und lesbarer machen können. Wir schlagen vor, die Darstellung mit uns abzusprechen.

Im vorliegenden Entwurf des RRIP-Textes sind auch noch einzelne Punkte bezüglich der begrifflichen Systematik und dem Aufbau (insbesondere bei den Objektblättern) mit uns abzusprechen, zu bereinigen und anzupassen.

Es ist zu begrüssen, dass zu den einzelnen behördenverbindlich festzulegenden Objekten (Objektliste) jeweils in einem Objektblatt ein konkreter Beschrieb mit Massnahmen und Verantwortlichkeiten beiliegt. Die Darstellung ist allerdings noch zu optimieren (Legende) und es wäre hilfreich, die Massnahmen jeweils nicht nur pauschal aufzulisten (was dann eher zu den allgemeinen Verantwortungsbereichen/ Handlungsanweisungen gehört), sondern hier objektspezifisch gezielt zu konkretisieren. Es muss aber auch das Ziel sein, eine Form zu finden die sich nach der Beschlussfassung und Genehmigung praktisch bewirtschaften lässt. Somit drängt sich eine Triage in Bezug auf eigentliche regionale Objekte und weitere Massnahmenblätter für Massnahmen auf kommunaler Ebene auf.

Verschiedene redaktionelle Anpassungen und Ergänzungen ergeben sich auch aus den eingegangenen Stellungnahmen (siehe hierzu die detaillierte Tabelle mit den eingegangenen Stellungnahmen im Anhang).

Wir schlagen vor, diese Punkte im Einzelnen bilateral auf technischer Ebene zu besprechen.

Das Tiefbauamt/ Fachstelle Langsamverkehr weist darauf hin, dass die Wegnetze im Entwurf des RRIP diverse Abweichungen zum kantonalen Inventar der Langsamverkehrswege aufweisen. Diese Abweichungen sind durch den Planer in Zusammenarbeit mit Wanderwege Graubünden (betreffend Wandern) und dem Tiefbauamt, als Fachstelle Langsamverkehr (betreffend die übrigen Wegnetze) zu bereinigen.

Die Richtplanunterlagen sind in diesem Sinne in Absprache mit uns vor der öffentlichen Auflage zu bereinigen.

## **2 Materielle Beurteilung**

### **2.1 Allgemeines**

Im Sinne der Transparenz sowie zur nachvollziehbaren Darlegung der im Vorprüfungsverfahren eingebrachten spezifischen Fach- Interessen erlauben wir uns, im Hinblick auf die Überprüfung, Abwägung und Bereinigung der Richtplanunterlagen sowie auch für die Weiterentwicklung auf Projektebene, die (teilweise ausführlichen) Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen sowie der Nachbarregionen in einer Tabelle als Anhang zu diesem Vorprüfungsbericht beizulegen.

Der Vorprüfungsbericht beschränkt sich, auf dieser Basis, im Folgenden auf die zentralen Punkte und Aspekte, in denen sich aus unserer Sicht eine fachstellenübergreifende Koordination aufdrängt. Selbstverständlich sind aber die in der beiliegenden Tabelle aufgeführten Hinweise der kantonalen Ämter und Fachstellen jeweils im Einzelnen zu prüfen und bei der Bereinigung in einer gesamthaften Abwägung zu beachten.

### **2.2 Ziele, Leitsätze und Handlungsanweisungen**

Aus der Vorprüfung ergeben sich die folgenden Themenstellungen, die speziell zu beachten und noch zu konkretisieren sind:

#### **Grundsätzliches aus Sicht des Tiefbauamts / Fachstelle Langsamverkehr**

Die Erarbeitung eines regionalen Richtplans Langsamverkehr wird aus der Sicht der Fachstelle Langsamverkehr begrüsst. Wie in der Einleitung zum RRIP-Text richtig erwähnt wird, steigt die Bedeutung des Langsamverkehr-Tourismus in der Surselva stetig an. Der RRIP wird in hohem Masse mithelfen, die touristischen Nutzungen untereinander und mit weiteren Nutzungen zu koordinieren.

Der Entwurf des RRIP-Textes ist aus Sicht der Fachstelle Langsamverkehr von hoher Qualität. Erwähnt zahlreiche Grundsätze, welche zentral sind bei der Planung von Anlagen des Langsamverkehrs.

#### **a. Wandern**

Die Wanderwegnetze der Gemeinden in der Surselva sind - wie in vielen Bündner Gemeinden - dicht und umfangreich. Es bestehen zahlreiche parallele bzw. doppelte Wegführungen. Die Netze könnten unter Beibehaltung der Netzqualität gezielt reduziert werden. Dies würde den Wegunterhalt reduzieren und die Lesbarkeit der Signalisation verbessern. Im Abschnitt A8 und A11 des RRIP-Textes wird diese kritische Überprüfung auch vorgesehen, konkret im Wegnetz aber praktisch kaum umgesetzt. Die Erarbeitung des RRIP würde dazu eine ideale Gelegenheit bieten. Den geplanten neuen Wegabschnitten stehen vergleichsweise sehr wenige Aufhebungen gegenüber.

Wir unterstützen diese Aussage: Es ist auch aus raumplanerischer Sicht ein wichtiges Ziel des regionalen Richtplan, eine entsprechende Optimierung und Bereinigung des Wegnetzes aus einer gesamtregionalen Optik vorzunehmen. Dies ist ja auch im RRIP-Text in Ziffer A8 und A11 so vorgesehen: "Das Wegnetz soll ein Optimum (nicht ein Maximum) an Wahl und Orientierungsmöglichkeiten bieten". Dies würde nicht zuletzt auch massgeblich dazu beitragen, Konflikte zu minimieren (siehe hierzu die Stellungnahmen zu einzelnen Strecken in der Auswertungsliste). Dadurch könnte der vorliegende RRIP stark entlastet werden und gleichzeitig deutlich an Profil gewinnen. Wir empfehlen, das im Richtplan als Ausgangslage zu übernehmende Wegnetz dementsprechend aus einer überkommunalen Sicht zu überprüfen und zu bereinigen.

Eine weitere Überarbeitung der Wanderwegnetze bleibt auch nach Beschluss des RRIP eine Aufgabe auf kommunaler Ebene. Die Fachstelle Langsamverkehr hat zu diesem Thema im vergangenen Jahr eine Arbeitshilfe erarbeitet. Wir empfehlen, diesen Punkt in jedem Fall auch in den Leitüberlegungen und den Handlungsanweisungen zu thematisieren.

#### **b. Velo**

Als Grundlage sind im kantonalen Sachplan Velo aufgrund von Potenzial - Abschätzungen bereits Wegnetze für den Velo-Alltagsverkehr festgelegt worden. Diese sind offenbar in den RRIP-Entwurf eingeflossen.

#### **c. Mountainbike**

Aus den Erläuterungen in Ziffer A8 wird ersichtlich, dass der vorliegende RRIP auf einer breiten Auslegeordnung basiert, bei der die Gemeinden wie auch weitere Partner (Surselva Tourismus/ Tourismusorganisationen, Bergbahnen und weitere touristische Leistungsträger) intensiv einbezogen worden sind. Dies ist im Vorgehen richtig und zu begrüßen.

Als Resultat daraus enthält der RRIP-Entwurf eine grosse Anzahl an neuen Mountainbikerouten, welche in der Folge signalisiert und auf SchweizMobil publiziert werden sollen. Damit wird aber das im gleichen Absatz im RRIP-Entwurf zutreffend formulierte Ziel, dass das Wegnetz ein Optimum (nicht ein Maximum) an Wahl- und Orientierungsmöglichkeiten bieten soll, weit überschritten.

Die Fachstelle Langsamverkehr stellt fest, dass - unabhängig von deren Qualität, die in diesem Rahmen nicht im Detail geprüft wurde – es nach der heutigen "Best-Of-Strategie" von SchweizMobil voraussichtlich nicht möglich sein wird, eine derart grosse Anzahl an lokalen Routen neu zu signalisieren und auf SchweizMobil aufzuschalten. Eine grosse Dichte an lokalen Routen widerspricht dieser Strategie. Routen, die nicht auf SchweizMobil aufgeschaltet sind, werden grundsätzlich aber auch nicht mit Routenfeld und -nummer signalisiert.

Es stellt sich somit die zentrale Frage, wo aus einer regional verankerten Gesamtsicht das Bedürfnis für welche neue MTB-Routen ausgewiesen werden kann, ohne dass damit die Gesamtstrategie verwässert und auch das Gleichgewicht zu den ausgewiesenen Schutzinteressen in Frage gestellt würde.

Gemäss der gängigen Richtplanpraxis sollen im RRIP stufengerecht nur Routen aufgenommen werden, welche auch mit dem kantonalen Sachplan koordiniert sind und dementsprechend auch in SchweizMobil integriert werden können. Der im RRIP-Entwurf in Ziffer B2.5 vorgesehene Grundsatz, dass auch MTB-Wege die nicht signalisiert und vermarktet werden, aber als Grundlage für spätere Erweiterungen des Angebots, Änderungen der Linienführung oder Verbindungen dienen, im RRIP aufgenommen werden, widerspricht dem und muss folglich angepasst werden.

Die Priorisierung und Auswahl der zu signalisierenden Routen ist im Gesamtkonzept auf das Zielpublikum der jeweiligen Teilregion abzustimmen. Die Fachstelle beantragt deshalb, dass die Anzahl der zu signalisierenden Mountainbikerouten im RRIP auf ein Mass reduziert wird, welches gemäss den geltenden Kriterien realistisch für die Anmeldung bei SchweizMobil ist. Wir erachten dies, wie oben ausgeführt, ebenfalls als unerlässlich für das Genehmigungsverfahren.

Es wird dementsprechend, in Absprache mit uns und der Fachstelle Langsamverkehr, zu überlegen sein, ob und wie - darüber hinaus - eine Auflistung weiterer gewünschter Routen, wie sie in Ziffer A8 angedacht ist, statt im RRIP in einem separaten Arbeitsdokument mit den touristischen Leistungsträgern Sinn machen würde. Eine Koordination der Kommunikation von Routen auf anderen Kanälen in digitaler und gedruckter Form ohne Wegweisung könnte durchaus hilfreich sein.

Damit könnte die Zielsetzung B1, wonach die Region Surselva als Koordinationsstelle für die Umsetzung von überkommunalen Projekten im Bereich Langsamverkehr verankert werden soll, konkret umgesetzt werden.

Gemäss der Stellungnahme TBA Fachstelle Langsamverkehr sind konkret namentlich auch die neu vorgesehenen Mountainbikepisten in Breil/ Brigels und die Mountainbikerouten in Laax und Falera grundsätzlich zu überarbeiten (siehe Auswertungstabelle).

#### Begriffe:

Als Grundsatz wird im Richtplantext aufgeführt, dass alle Mountainbikerouten durch einen Start- und einen Ausgangspunkt definiert sind. Der Unterschied zwischen Start- und Ausgangspunkt sollte geklärt bzw. die Begriffe angepasst werden.

Für die Bezeichnung der verschiedenen Mountainbikewege und -anlagen werden folgende Begriffe vorgeschlagen: Mountainbike-Anlagen, welche ausschliesslich für abwärts fahrende Mountainbiker offen sind, werden "Mountainbike-Pisten" genannt. Dies wird im Textteil des RRIP-LV bereits weitgehend so umgesetzt. Haben mehrere Mountainbikepisten gemeinsame Anfangs- und Endpunkte, bilden sie einen "Bikepark". Der Begriff "Freerideroute" dagegen wird in der Schweiz nicht einheitlich verwendet und sollte deshalb vermieden werden. Wanderwege und andere Wege, welche zur Mitnutzung mit Mountainbikes gedacht sind, sollten als "Mountainbike-Routen" bezeichnet werden. Der Begriff "Biketrail" ist ebenfalls nicht genau definiert und sollte der Verständlichkeit halber nicht mehr verwendet werden.

### **Bestehendes Wegnetz und Schweiz-Mobil-Routen als Ausgangslage im Richtplan**

Im vorliegenden RRIP wurden für die Festlegung des Wanderwegnetzes sowie der Mountainbike- und Velorouten die Routen von Schweiz-Mobil bzw. des kantonalen Sachplans als Grundlage herangezogen. Mit der Begründung, es handle sich dabei gänzlich um bestehende Routen, werden diese als jeweils als Richtplanobjekte mit dem Koordinationsstand "Ausgangslage" übernommen.

Von Seiten einzelner Stellen (AJF, ANU) wird dagegen eingewendet, dass es sich bei den Schweiz- Mobil-Routen zwar um bestehende Wegführungen handle, die als offizielle Routen kommuniziert werden. Bei mehreren dieser Routen, bestehe aber ein erhebliches Konfliktpotenzial mit gesetzlichen Schutzansprüchen. Dem ist aus richtplanerischer Sicht entgegen zu halten, dass es der gängigen Richtplanpraxis entspricht, die bestehenden Routen als Ausgangslage in den Richtplan zu übernehmen. Das Prinzip ist also richtig. Es ist aber auch Aufgabe des Richtplans, das Streckennetz aus einer gesamtregionalen Sicht zu überprüfen und zu optimieren (siehe obiger Abschnitt). Es kann in Ausnahmefällen somit erforderlich sein, einzelne Strecken und Routen aufgrund von überwiegenden Interessen zu überprüfen und nötigenfalls aufzuheben.

Zur konkreten Beurteilung der einzelnen Richtplanobjekte verweisen wir auf die Auswertungstabelle im Anhang.

### **Auswirkungen zunehmender Langsamverkehrs- /Bikeaktivitäten für Wildtiere**

Seitens des Amtes für Jagd und Fischerei AJF wird festgestellt, dass durch den Outdoorsport – Boom der Langsamverkehr einen sehr starken Nutzungszuwachs erlebt. Dadurch hat sich der Nutzungsdruck auf die Wildlebensräume räumlich und zeitlich stark erhöht. Bleiben menschliche Aktivitäten aber auf wenige Bewegungsachsen kanalisiert und in genügendem Abstand zu den Kernhabitaten, so sind sie für Wildtiere kalkulierbar und die negative Störwirkung bleibt aus.

Kritisch sind somit insbesondere Wegabschnitte, die bislang kaum öffentlich bekannt waren und daher auch nur sehr spärlich genutzt wurden. Diese Gebiete stellen häufig wichtige Rückzugsorte für Wildtiere in einem ansonsten bereits von Störungen belasteten Raum dar. Die Bekanntmachung und gezielte Förderung des Langsamverkehrs auf solchen Wegabschnitten hätte den Verlust bedeutungsvoller Wildlebensräume zur Folge. Dasselbe gilt für die Neuerschliessung der wenigen verbliebenen Geländekammern, die Wildtieren noch als grössere zusammenhängende Lebensraumflächen zur Verfügung stehen. Somit spielt die Kanalisierung des Langsamverkehrs auf bereits bestehende Korridore bzw. Korridore mit geringem Konfliktpotenziale eine entscheidende

Rolle. Aus Sicht des AJF kommt in diesem Sinne dem vorliegenden RRIP eine wichtige Bedeutung zu. Leider wurde aber bei der bisherigen Erarbeitung die Chance (noch) nicht genutzt, eine Differenzierung zwischen aktiv genutzten und kaum frequentierten Räumen vorzunehmen und deren Ausmass im Hinblick auf die Weiterentwicklung des regionalen Langsamverkehrs abzuwägen. Stattdessen, so erscheint es, seien die negativen Störungswirkungen des Langsamverkehrs auf die natürlichen Lebensräume kaum berücksichtigt worden.

Wie unter dem Abschnitt "Grundsätzliches aus Sicht des Tiefbauamtes/ Fachstelle Langsamverkehr" ausgeführt, muss es auch aus einer raumplanerischen Gesamtsicht ein wichtiges Ziel des RRIP sein, ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den maximalen touristischen Nutzungs- /Ausbauwünschen und der Berücksichtigung anderer wichtiger Interessen (so auch dem angemessenen Schutz von wichtigen Wildtierlebensräumen) zu finden. Es ist mit anderen Worten eine wichtige Aufgabe des vorliegenden RRIP, eine ausgewogene Interessenabwägung vorzunehmen.

Es wird in jedem Fall unumgänglich sein, den Umgang mit potenziellen Konflikten in Bezug auf das Wild (analog zu anderen räumlich relevanten Aspekten wie z.B. dem Natur- und Landschaftsschutz) im Richtplandtext und in den Leitüberlegungen zu ergänzen.

Das AJF hat seiner Stellungnahme (siehe Tabelle der Stellungnahmen mit Anhang) eine umfangreiche Beurteilung der einzelnen Richtplanobjekte beigelegt. Wir erachten diese für das weitere Vorgehen als wertvoll. Sie betrifft einerseits die Richtplanebene, teilweise aber auch die Umsetzung in den Folgeverfahren. Es wird unumgänglich sein, diese Punkte im Einzelnen zu prüfen und stufengerecht bei der Bereinigung und Weiterentwicklung einzubeziehen. Zum konkreten weiteren Vorgehen bzw. der Bereinigung der Objektliste sind wir gerne bereit, eine Besprechung mit dem AJF, unter Einbezug der Fachstelle Langsamverkehr und der Region mit ihrem Planer zu organisieren.

### **Natur- und Landschaft (NHG) sowie Grundwasserschutz (GSchG)**

Laut den Grundsätzen des RRIP-Texts B.2.1 bauen sowohl das Wander- als auch das Mountainbikewegnetz auf bestehenden Wegenanlagen und Linienführungen auf. Fallweise sollen Verbesserungen der Linienführung möglich sein. Falls Konflikte mit bedeutenden naturkundlichen, landschaftlichen oder anderen Werten bestehen ist eine Interessenabwägung vorzunehmen.

Das Amt für Natur und Umwelt bemängelt, dass diese Abstimmung im vorliegenden RRIP-Entwurf konkret nicht ersichtlich ist.

Die Festsetzung eines Vorhabens im Richtplan setzt voraus, dass die Konflikte weitgehend bereinigt und soweit aufgearbeitet sind, dass eine Güterabwägung möglich ist, soweit das Bundesrecht dies überhaupt zulässt. Entsprechend müssten aus Sicht des ANU die Leitüberlegungen zum Langsamverkehr, soweit es um den Umgang mit den Themen GSchG und NHG geht, ergänzt und präzisiert werden. Die im RRIP-Entwurf vorgesehenen Bikerouten führen teilweise durch Trockenstandorte oder Flachmoore von nationaler Bedeutung, durch Schutzzonen S1/S2 von Wasserfassungen im öffentlichen Interesse oder durch Moorlandschaften. Bauliche Massnahmen sind in all diesen Gebieten grundsätzlich nicht zulässig. Da detaillierte Analysen aber die Bearbeitungstiefe des RRIP sprengen würden, wird es gemäss dem Antrag das ANU gestützt auf Art. 18 NHG und Art. 20 GSchG zumindest unerlässlich sein, diesen Punkt in den Handlungsanweisungen im RRIP-Text zuhanden der Folgeverfahren explizit aufzunehmen:

- In den Folgeverfahren (NUP/BAB) sind die Konflikte von Bau und Betrieb der Anlagen – falls nötig mit Besucherlenkungsmassnahmen – auf NHG/ NHV-Schutzgüter sowie auf die Grundwasser- und Quellschutzzonen aufzuzeigen, zu bereinigen und, falls dies nicht möglich ist, alternative Routen vorzusehen.
- Es ist frühzeitig eine qualifizierte Umweltbaubegleitung durch die Gemeinde/ Bauherrschaft beiziehen, welche die landschaftlichen und naturkundlichen Werte im nahen Umfeld eines Trassees dokumentiert und ein auf die Landschafts- und Naturwerte abgestütztes Bauprojekt ausarbeitet.

Die konkrete Abstimmung bei der Festsetzung von einzelnen Objekten ist im RRIP stufengerecht insoweit aufzuzeigen, als damit die Machbarkeit grundsätzlich in Frage gestellt wäre (grundsätzliche NO-Goes müssen für die Genehmigung einer Festsetzung stufengerecht abgeklärt sein).

### **Walderhaltung und Naturgefahren**

Das Amt für Wald und Naturgefahren will sich lösungsorientiert in die touristischen und raumplanerischen Prozesse einbringen und so zur Verbesserung eines qualitativ guten, umweltverträglichen Angebots beitragen. In der Stellungnahme wird auf verschiedene Aspekte hingewiesen (siehe Tabelle im Anhang).

Es wird unerlässlich sein, den Umgang mit diesen potenziellen Konflikten stufengerecht in den Leitüberlegungen bzw. den Handlungsanweisungen zu ergänzen.

Die Stellungnahme des AWN enthält insbesondere auch eine Auflistung zu den einzelnen Objekten, bei denen noch offene Fragen bestehen (siehe Auswertungsliste mit Anhang). Bei einigen MTB-Routen ist der Planungsstand aus Sicht des AWN noch nicht so weit fortgeschritten, um diese schon festsetzen zu können. Diese Punkte sind bei der Weiterbearbeitung zu überprüfen. Bis zur nächsten Planungsstufe erwartet das AWN jeweils detaillierte Angaben zu den in dieser Liste aufgeführten Linienführungen oder entsprechende Anpassungen gemäss den Hinweisen: Für eine konstruktive Zusammenarbeit steht das AWN zur Verfügung.

### **Land- und Alpwirtschaft, Güter- und Meliorationsstrassen**

Wie im RRIP-Text formuliert ist, sollen bestehende Wanderwege, Güter- und Meliorationsstrassen für eine touristische Inwertsetzung gezielt genutzt werden, um so die verschiedenen Formen des Langsamverkehrs touristisch zu nutzen.

Das ALG weist darauf hin, dass diese Formulierung im RRIP-Text die Umsetzung von Strukturverbesserungsprojekten u. a. von Erneuerungsprojekten von Güterstrassen in Zukunft erschweren würde, v. a. dort, wo Wanderwege auf bestehenden befestigten Strassen verlaufen und beantragt daher, diese Formulierung zu streichen bzw. so anzupassen, dass die Umsetzung von Strukturverbesserungsprojekte (v.a. Erneuerungsprojekte von Güterstrassen) nicht noch zusätzlich durch den Regionalen Richtplan Langsamverkehr erschwert wird.

Wir empfehlen, diesen Punkt in den Leitüberlegungen aus einer Gesamtsicht genauer zu thematisieren. Eine einseitige Streichung der Aussage im RRIP zugunsten der landwirtschaftlichen Interessen ist allerdings nicht zielführend (die gesetzlichen Vorgaben des FWG würden damit nicht geändert). Vielmehr sind situationsgerechte Lösungen im Einzelfall zu prüfen und abzuwägen.

Aus raumplanerischer Hinsicht gilt es somit sorgfältig abzuwägen, dass eine Entflechtung im Gesamtinteresse liegen muss. Es dürfen hiermit nicht andere Konflikte entstehen. Wir schlagen vor, diese Fragestellung speziell auch bei der Bereinigung in Bezug auf konkrete Objekte im Zusammenhang mit der Überprüfung des Wegnetzes zu thematisieren.

### **Langsamverkehr im Alltag**

In den Grundsätzen Ziffer B2.2 sowie in der RRIP-Karte ist der Langsamverkehr im Alltag speziell thematisiert. Wir begrüessen dies. Das Thema ist vor alle wichtig im Raum Ilanz (evtl. auch Flims – Laax?) und sollte weiter konkretisiert werden.

Wir empfehlen, dies in einem separaten Kartenausschnitt darzustellen.

Zur regionsübergreifenden Abstimmung siehe die Ausführungen in Ziffer 1.4.

## 2.3 Objekte

Eine Festsetzung im RRIP setzt wie bereits erwähnt im Prinzip voraus, dass die potenziellen Konflikte stufengerecht abgeklärt sind und dass eine nachvollziehbare Interessenabwägung vorliegt. Nötigenfalls ist zumindest der Umgang mit offenen Konflikten in den Folgeverfahren objektspezifisch aufzuzeigen.

Wir verweisen auf die detaillierten Stellungnahmen im Anhang, die im Einzelnen zu prüfen sind. Insbesondere Seitens des Amtes für Jagd und Fischerei AJF sowie Amt für Wald und Naturgefahren AWN sind detaillierte Beurteilungen und Hinweise zu den einzelnen Richtplanobjekten, teilweise aber auch Punkte welche die Umsetzungsebene betreffen, eingegangen. Diese ist in vollständiger Form im Anhang beigefügt.

Diese Stellungnahmen der einzelnen Fachstellen sind im Gesamtzusammenhang mit den in Ziffer 2.2.1 genannten Punkten (Überprüfung des Wegnetzes, Auswirkungen zunehmender Bikeaktivitäten für Wildtiere, Schweiz Mobil-Routen als Ausgangslage im Richtplan, Natur- und Landschaft (NHG) sowie Grundwasserschutz (GSchG)) bei der weiteren Bearbeitung zu prüfen und – soweit sie die Richtplanstufe betreffen - stufengerecht mit einzubeziehen.

In jedem Fall ist auf Richtplanstufe konkret auf die Einwände einzugehen, bei denen in den eingegangenen Stellungnahmen eine Streichung beantragt wird. Hier gilt es zu prüfen, inwieweit die Konflikte mit geeigneten Massnahmen entschärft werden können oder aber in der Gesamtabwägung eine Streichung des Objekts erforderlich wäre.

Die in den Stellungnahmen der Fachstellen aufgeführten Einwände bzw. Auflagen zu diversen weiteren Objekten sind im Übrigen stufengerecht auch bei der Umsetzung mit einzubeziehen, zu prüfen und abzuwägen.

## 3 Folgerungen und weiteres Vorgehen

Der RRIP-Entwurf ist in den genannten Punkten zu überprüfen, zu vervollständigen, bereinigen und anzupassen. Selbstverständlich stehen wir für Fragen, Erläuterungen und eine gemeinsame Besprechung mit der Region wie auch für die Detailoptimierung und redaktionelle Bereinigung der Dokumente mit Ihrem Planer gerne zur Verfügung.

Als nächsten Schritt empfehlen wir, wie erläutert, eine bilaterale Besprechung mit TBA / Fachstelle Langsamverkehr, sowie mit dem AJF und AWN. Gerne erwarten wir von der Region einen entsprechenden Vorschlag, damit wir diese organisieren können.

Die weiteren Schritte sind dann:

- Ergänzung/ Bereinigung/ Anpassung dieser Punkte durch die Region bzw. ihren Planer.
- Rücksprache mit ARE-GR aufgrund der ergänzten/ bereinigten RRIP-Dokumente
- Danach: Öffentliche Auflage des Richtplans, Bereinigung und Beschluss des regionalen Richtplans durch die Region, Genehmigungsverfahren und Umsetzung

Wir bitten Sie, uns über den Fortgang der Arbeiten auf dem Laufenden zu halten.

Besten Dank für die Zusammenarbeit.

Freundliche Grüsse

**Richtplanung und Grundlagen**

  
Urs Pfister

Regionale Raumentwicklung

**Anhang:**

- Detaillierte Tabelle der eingegangenen Stellungnahmen der kantonalen Fachstellen

**Kopie mit Anhang (per E-Mail):**

- Cavigelli Ingenieure, Kurt Vieli, Via Sorts 27, 7130 Ilanz
- Amt für Energie und Verkehr AEV
- Amt für Landwirtschaft und Geoinformation ALG
- Amt für Jagd und Fischerei AJF
- Amt für Natur und Umwelt ANU
- Amt für Wald und Naturgefahren AWN
- Tiefbauamt, Fachstelle Langsamverkehr TBA
- Region Imboden
- Region Viamala
- Intern: Fe, Wi

	<p>Mountainbikepisten richtig definiert sind, enthält der RRIIP-LV in diesem Gebiet mehrere Abschnitte, welche auf Wanderwegen verlaufen, was nicht ihrer Definition entspricht (u.a. Crap Masegn - Alp da Schnaus; Crap Masegn - Fuorcia da Sagogn - Sogn Martin; Con da Cuts - Falera). Die Strecke Alp da Schnaus - Alp Muletg - Scaletta ist isoliert von den anderen Pisten und verläuft zur Hälfte eben- falls auf einem Wanderweg. <b>Wir beantragen, die Mountainbikerouten in Laax und Falera im Zusammenhang mit den obigen Ausführungen, grundsätzlich zu überarbeiten.</b></p> <p>Wir begrüssen die Feststellung im Abschnitt A13, dass die Ansprüche der Nutzer von E-Mountainbikes und mechanischen Mountainbikes weitgehend deckungsgleich sind und deshalb keine spezifische E-MTB-Signalsation angestrebt wird. Eine solche ist auch aus unserer Sicht wenig zielführend und überdies mit den geltenden Normen nicht vereinbar.</p> <p>Zu hinterfragen ist aus unserer Sicht die Darstellung von allenfalls kurzlebigen Angeboten wie E-Bike-Ladestationen (deren Weiterbestand stark von der technischen Entwicklung des Akkus abhängig ist) sowie Velo-Werkstätten im RRIIP-LV. Die entsprechenden Symbole fehlen in der Legende der Richtplankarte.</p> <p><b>Winterangebote</b>          Im Gegensatz zum Winterwandern, welches auf präparierten, teilweise auch im Sommer bestehenden Wegen verläuft, bewegen sich Schneeschuhläufer üblicherweise im freien Gelände. Dieses ist teilweise von Lawinengefahr betroffen. Deshalb sind Schneeschuh-Angebote üblicherweise als Routen angelegt und nicht als Netze mit sich kreuzenden Wegen. Wir empfehlen in diesem Sinne den <b>Begriff "Routen"</b> anstelle von "Netzen" zu verwenden.</p> <p><b>Strassenbaupolizei</b>          Bezüglich der Folgeverfahren weisen wir darauf hin, dass <b>Vorhaben im Bereich von Kantonsstrassen</b> eine Strassenbaupolizeiliche Zusatzbewilligung des Tiefbauamtes Graubünden bedürfen. Wir empfehlen, die Strassenbaupolizei des Tiefbauamtes Graubünden frühzeitig in entscheidende Planungen einzubinden.          Für Fragen steht der Leiter der Strassenbaupolizei des Tiefbauamtes Graubünden, Herr Patrick Bargetzi (081 257 37 07 oder <a href="mailto:patrick.bargetzi@tba.gr.ch">patrick.bargetzi@tba.gr.ch</a>), gerne zur Verfügung.</p>	<p>Kennntisnahme</p> <p>Zur Bereinigung</p> <p>Redaktionelle Bereinigung</p> <p>Kennntisnahme zuhanden der Umsetzung in Folgeverfahren</p>
--	--	--

Anhang:

- Beurteilung der Richtplanobjekte touristischer Langsamverkehr durch das Amt für Jagd und Fischerei, Stellungnahme vom 10.12.21
- Beurteilungsliste Amt für Wald und Naturfahren AWN, Stellungnahme vom 11.01.21

	<p>fenbar in den RRIP-LV eingeflossen. So wird die Verbindung zwischen Summitg und Trun gemäss Sachplan bereits im RRIP-LV aufgeführt. Auch die Bestrebungen, im Bereich Schluein-Sagogn-Laax Lösungen für den Veloverkehr zu finden, betreffen eine Schwachstelle aus dem Sachplan.</p> <p><b>Mountainbike</b></p> <p>Als Grundsatz wird im Richtplintext aufgeführt, dass alle Mountainbikerouten durch einen Start- und einen Ausgangspunkt definiert sind. Der Unterschied zwischen Start- und Ausgangspunkt sollte geklärt bzw. die <b>Begriffe</b> angepasst werden</p> <p>Für die Bezeichnung der verschiedenen Mountainbikewege und -anlagen schlagen wir folgende Begriffe vor: Mountainbike-Anlagen, welche ausschliesslich für abwärts fahrende Mountainbiker offen sind, werden "Mountainbike-Pisten" genannt. Dies wird im Textteil des RRIP-LV bereits weitgehend so umgesetzt. Haben mehrere Mountainbikerouten gemeinsame Anfangs- und Endpunkte, bilden sie einen "Bikepark". Der Begriff "Freieroute" dagegen wird in der Schweiz nicht einheitlich verwendet und sollte deshalb vermieden werden. Wanderwege und andere Wege, welche zur Mitnutzung mit Mountainbikes gedacht sind, sollten als "Mountainbike-Routen" bezeichnet werden. Der Begriff "Biketral" ist ebenfalls nicht genau definiert und sollte der Verständlichkeit halber nicht mehr verwendet werden.</p> <p>Der Richtplamentwurf enthält eine <b>grosse Anzahl an neuen Mountainbikerouten</b>, welche signalisiert und auf SchweizMobil publiziert werden sollen. Unabhängig von deren Qualität - die wir in diesem Rahmen nicht im Detail prüfen - ist es nach der heutigen "Best-Of-Strategie" von SchweizMobil voraussichtlich nicht möglich, eine derart grosse Anzahl an lokalen Routen neu zu signalisieren und auf SchweizMobil aufzuschalten. Eine grosse Dichte an lokalen Routen widerspricht dieser Strategie. Routen, die nicht auf SchweizMobil aufgeschaltet sind, werden grundsätzlich aber auch nicht mit Routefeld und -nummer signalisiert. Die Abbildung aller gewünschten Routen im RRIP-LV macht aber Sinn für die weitere Planung. Eine Kommunikation von Routen auf anderen Kanälen in digitaler und gedruckter Form ohne Wegweisung kann durchaus sinnvoll sein. Die Priorisierung und Auswahl der zu signalisierenden Routen ist in einem Gesamtkonzept auf das Zielpublikum der jeweiligen Teilregion abzustimmen. <b>Wir beantragen, dass die Anzahl der zu signalisierenden Mountainbikerouten im RRIP-LV auf ein Mass reduziert wird, welches gemäss den geltenden Kriterien realistisch für die Anmeldung bei SchweizMobil ist.</b></p> <p><b>Die kurzen Teilstrecken als Bikerouten im Raum Breil/Brigels</b> stellen in dieser Form kein attraktives Angebot dar und sind in sicherheitstechnischer Hinsicht kritisch zu beurteilen. Für die Nutzer ist es schwierig nachvollziehbar, wann sie sich auf einer Bikeroute bzw. wann sie sich auf einem Wanderweg befinden, auf welchem sie jeweils mit anderen Nutzern rechnen müssen. Entsprechend steigt die Gefahr von Kollisionen mit anderen Wegnutzern zwischen den Abschnitten von Bikerouten. Im Plan fehlen zudem die beiden bestehenden Bikerouten in Tschuppina. <b>In diesem Sinne beantragen wir die Überarbeitung der neuen Mountainbikerouten in Breil/Brigels.</b></p> <p>In der Gegend von <b>Fims, Laax und Falera</b> ist eine Vielzahl von Bikerouten vorgesehen. Deren Zahl und Länge ist erstaunlich, da Bikerouten erfahrungsgemäss mit sehr hohem laufendem Unterhalt an Weg und Signalisation verbunden sind. Während im Richtplintext (Abschn. D5, S. 26)</p>	<p>Redaktionelle Bereinigung</p> <p>Diese grundsätzliche Fragestellung wird im VP-Bericht thematisiert. (siehe hierzu auch die inhaltlichen Stellungnahmen AJF, AWN, ANU).</p> <p>Zum weiteren Vorgehen erachten wir eine Klärung dieser Grundsatzfrage (Wieviele Routen in welchen Gebieten sind bedarfsgerecht begründbar, wie ist der Bezug zur Anmeldung bei SchweizMobil/ sind zusätzliche Routen möglich/ sinnvoll) als unabdingbar. Wir sind gerne bereit, hierzu auf Antrag der Region eine Besprechung mit der Fachstelle zu organisieren.</p> <p>Zur Überprüfung/ Bereinigung</p> <p>Zur grundsätzlichen Überarbeitung (Siehe oben)</p>
--	--	---

<p>Tiefbauamt TBA 14.01.21</p>	<p><b>Grundsätzliches</b> Die Erarbeitung eines regionalen Richtplans Langsamverkehr (RRIP-LV) ist aus der Sicht des Langsamverkehrs zu begrüssen. Wie in der Einleitung zum Richtplanteil richtig erwähnt wird, steigt die Bedeutung des Langsamverkehr-Tourismus in der Surselva stetig an. Der RRIP-LV wird in hohem Masse mithelfen, die <b>touristischen Nutzungen untereinander und mit weiteren Nutzungen zu koordinieren</b>.</p> <p>Der Entwurf des Richtplanteiles ist von hoher Qualität und erwähnt zahlreiche <b>Grundsätze</b>, welche aus unserer Sicht zentral sind bei der Planung von Anlagen des Langsamverkehrs.</p> <p>Die Wegnetze im Entwurf des RRIP-LV weisen diverse Abweichungen zum <b>kantonalen Inventar</b> der Langsamverkehrswege auf. Wir bitten den zuständigen Planer, diese Abweichungen in Zusammenarbeit mit Wanderwege Graubünden (betreffend Wandern) und dem Tiefbauamt, als Fachstelle Langsamverkehr (betreffend übrigen Wegnetzen), zu bereinigen.</p> <p>Gemäss Art. 5a der Strassenverordnung des Kantons Graubünden (StrV; BR 807.110) sind Eingriffe in die Wegnetze vorgängig durch die zuständige Gemeinde dem Tiefbauamt vorzulegen. Dies gilt auch für die im RRIP-LV eingetragenen neuen Wegverbindungen, wenn diese realisiert werden.</p> <p><b>Wandern</b> Die Wanderwegnetze der Gemeinden in der Surselva sind - wie in vielen Bündner Gemeinden - dicht und umfangreich. Es bestehen zahlreiche <b>parallele bzw. doppelte Wegführungen</b>. Die Netze könnten unter Beibehaltung der Netzqualität gezielt reduziert werden. Dies würde den Wegunterhalt reduzieren und die Lesbarkeit der Signalisation verbessern. Im Abschnitt A8 des Richtplanteiles wird diese kritische Überprüfung auch vorgeschlagen. Die Erarbeitung des RRIP-LV würde dazu eine ideale Gelegenheit bieten. Den geplanten neuen Wegabschnitten stehen jedoch vergleichsweise wenige Aufhebungen gegenüber. Eine Überarbeitung der Wanderwegnetze macht aber auch nach Erlass des RRIP-LV noch Sinn. Unsere Fachstelle hat zu diesem Thema im vergangenen Jahr eine Arbeitshilfe erarbeitet.</p> <p>Die Feststellung, dass Trailrunning und Nordic Walking grundsätzlich Varianten des Wanderns mit denselben Anforderungen an Planung und Infrastruktur sind, unterstützen wir. Eine zusätzliche Signalisation von Trailrunning-Routen ist aus unserer Sicht nicht nötig. Der Aufwand dafür wäre, gemessen an ihrem Nutzen, unverhältnismässig hoch und würde die Lesbarkeit der Wanderwegweisung beeinträchtigen.</p> <p>Abweichungen zwischen dem abgebildeten Wanderwegnetz und dem kantonalen Inventar finden sich u.a. an folgenden Stellen: Ilanz: Seygein/Cuolm; Obersaxen: Piz Mundaun; Sumvitg: Tenigerbad - Crest Llandras</p> <p><b>Velo</b> Als Ergänzung zur Richtplanung sind im kantonalen Sachplan Velo aufgrund von Potenzial - Abschatz - zungen bereits Wegnetze für den Velo-Alltagsverkehr festgelegt worden. Diese sind of-</p>	<p>Kenntrnsnahme</p> <p>Bilateral zu bereinigen in Absprache mit der Fachstelle</p> <p>Kenntrnsnahme</p> <p>Die grundsätzliche Thematik wird im VP-Bericht ausgeführt. Aus raumplanerischer Sicht ist es ein wichtiger Aspekt, das Netz im RRIP dies stufengerecht zu überprüfen und zu optimieren. In den Handlungsanweisungen soll ein Grundsatz zur weiteren Priorisierung/ Bereinigung des bestehenden Wegnetzes in den Gemeinden aufgenommen werden.</p> <p>Kenntrnsnahme</p> <p>Siehe oben, stufengerecht zu prüfen und zu bereinigen in Absprache mit der Fachstelle</p> <p>Kenntrnsnahme</p>
------------------------------------	--	--

<p>Amt für Wald und Naturgefahren AWN 11..01.21</p>	<p>gebnis, Vororientierung) und die Ausgangslagen im Richtplan unter der <b>expliziten Auflage</b> vorzusehen, dass in den Folgeverfahren (NUP, BAB) die Konflikte von Bau und Betrieb der Anlagen - falls nötig mit Besucherlenkungsmaßnahmen - aufgezeigt, bereinigt und, falls dies nicht möglich ist, alternative Routen vorgesehen werden.</p>	
<p><b>Allgemein</b> Der Schutz des Waldes und die nachhaltige Sicherung der gesellschaftlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit kann aus betrieblichen Gründen nicht entscheidend eingeschränkt werden. Das Amt für Wald und Naturgefahren will sich lösungsorientiert in die touristischen und raumplanerischen Prozesse einbringen und so zur Verbesserung eines qualitativ guten, umweltverträglichen Angebots beitragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Holzschläge finden mehrheitlich ausserhalb der Bike-Saison statt. Konflikte können jedoch nicht ausgeschlossen werden. Regelungen in Form von Nutzungsvereinbarungen zwischen Waldeigentümern und Betreibern von Mountainbike-Pisten können helfen, diese zu lösen. So können unter anderem Benutzungszeiten, Details zu Verantwortlichkeit bei Schäden oder Entfernung von künstlichen Bauten definiert werden.</li> <li>- Mountainbike-Routen verlaufen grösstenteils auf bestehenden Walderschliessungen. Waldstrassen dienen in erster Linie der Waldbewirtschaftung. Eine gemeinsame Nutzung ist konfliktträchtig und muss so weit wie möglich vermieden werden.</li> <li>- Einer Erweiterung des Bike-Angebots durch bis anhin noch ungestörte Waldbereiche sind aus Sicht des Waldes zu minimieren. Hier sind Alternativen zu finden. Das Waldökosystem ist so gut wie möglich zu schonen.</li> </ul>	<p>Im September 2020 haben wir zum Masterplan Langsamverkehr der Gemeinden Falera, Laax und Sagogn im Rahmen der Ortsplanung Stellung genommen. Gemäss Kapitel A21 wird dieser Masterplan als Gesamtprojekt in den Richtplan Langsamverkehr integriert. Wir gehen davon aus, dass unsere Hinweise und Auflagen übernommen werden.</p> <p>Die Linienführung bzw. die Digitalisierung der Linien ist teilweise ungenau. Waldspezifischen Auflagen zu den Anlagen werden jeweils im konkreten Baugesuch gemacht.</p> <p>Nachfolgend aufgelistete Anlagen (<i>siehe Beilagen</i>) wurden nicht mit dem Amt für Wald und Naturgefahren vorbesprochen. Es bestehen daher noch offene Fragen. Bei einigen MTB-Routen ist der Planungsstand noch nicht so weit fortgeschritten, um diese schon festssetzen zu können.</p> <p><b>Antrag</b> Der Richtplan Langsamverkehr Surselva kann mit unseren Angaben weiterbearbeitet werden. Bis zur nächsten Planungsstufe erwarten wir detaillierte Angaben zu oben aufgeführten Linienführungen oder entsprechende Anpassungen gemäss unseren Hinweisen. Für eine konstruktive Zusammenarbeit stehen wir zur Verfügung.</p> <p>Beilage Tabelle Objektliste mit Beurteilung/ Hinweis und Begründung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Langsamverkehr Bereich Sommer, Wandern und Mountainbike</li> <li>- Langsamverkehr Bereich Winter</li> </ul>	<p>Der Umgang mit Zielkonflikten wird im VP-Bericht thematisiert (Siehe hierzu auch die Stellungnahmen AJF, ALG und ANU)</p> <p>Empfehlung, den Umgang mit diesen potenziellen Konflikten zu den Aspekten des Waldes im Richtplantext und in den Leitüberlegungen zu ergänzen.</p>
		<p>Siehe Str ALG und ANU</p> <p>Die Abstimmung zwischen dem Masterplan und dem vorliegenden RRIIP wird im VP-Bericht thematisiert.</p> <p>Siehe Str ANU; Handlungsspielraum bei der Umsetzung des Richtplans ist gegeben.</p>
		<p>Die detaillierte Stellungnahme des AWN betrifft teilweise die Richtplanenebene, teilweise aber auch die Umsetzung in den Folgeverfahren. Es wird unumgänglich sein, diese Punkte im Einzelnen zu prüfen und stufengerecht einzubeziehen.</p> <p>Siehe hierzu auch die Stellungnahme AJF. Evtl. kann eine Besprechung kombiniert werden.</p>

<p>Amt für Natur und Landschaft ANU 11.01.21</p>	<p><b>Vorbemerkung</b> Der vorliegende Richtplanentwurf weist ein (zu) dichtes Wegnetz verschiedener Benutzergruppen und eine äusserst hohe Detaillierung in den Linienführungen auf.</p> <p>Zu verschiedenen Ausschnitten hat sich das ANU im Rahmen <b>anderer Verfahren</b> bereits einmal geäussert (z.B. Falera, Films, Laax, Sagogn, Trin; Vorabklärung; Masterplan Langsamverkehr; Disentis/Muster; Teilrevision, Vorprüfung, 1. Punt pendenta Rein; 2020. Disentis/Muster; Teilrevision, Vorprüfung, Mountainbikeweg Gendusas - Caischavedra; 2020). Die <b>Abstimmung</b> der verschiedenen Vorhaben ist uns z.Z. nicht ersichtlich.</p> <p><b>Natur- und Landschaftsschutz, Grundwasserschutz</b> Laut Angaben in den <b>Leitüberlegungen</b> des Richtplanteils B2 baut das Langsamverkehrsnetz auf bestehenden Weganlagen und Linienführungen auf. Verbesserungen der Linienführung sollen in begründeten Fällen möglich sein. Weiter wird in den Leitüberlegungen festgehalten, dass falls Konflikte mit bedeutenden, naturkundlichen, landschaftlichen oder anderen Werten bestehen, eine Interessenabwägung vorzunehmen ist. Das Langsamverkehrsangebot wird mit den üblichen raumwirksamen Tätigkeiten und Interessen, wie Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Grundwasserschutz, Forst- und Landwirtschaft abgestimmt. <b>Diese "Abstimmung" ist nicht ersichtlich.</b></p> <p>Auch die Bezeichnung als <b>"Ausgangslage"</b> ist in vielen Fällen irreführend. Die Aussage in B 2.5, wonach "bestehende signalisierte und auf SchweizMobil publizierte Mountainbike-Routen bestehend [sind] und nicht mehr festgesetzt werden [müssen] (Koordinationsstand Ausgangslage)" setzt in der Beurteilung des ANU falsche Signale.</p>	<p>Siehe hierzu auch die Stellungnahmen des TBA (Fachstelle Langsamverkehr) und des AJF</p> <p>Die Vernehmlassung zum Masterplan erfolgte in einem separaten Verfahren, teilweise parallel zum Richtplan. Die Abstimmung in Bezug auf die richtplanrelevanten Vorhaben ist bei der Bereinigung des RRJP-Entwurfs selbstverständlich einzubeziehen.</p> <p>Die Festsetzung der Linienführung im Richtplan erfolgt gemäss der gängigen Praxis in einer generellen Form. Bei der Umsetzung ist diese Linienführung – mit einem entsprechenden Spielraum – aufgrund von objektbezogenen Abklärungen auf der Projektebene stufengerecht zu optimieren bzw. gesetzeskonform auszugestalten. Empfehlung, zur Abstimmung den Umgang mit potenziellen Konflikten zu den Aspekten des Natur- und Landschaftsschutzes im Rahmen der Folgerverfahren im Richtplanteil und in den Leitüberlegungen explizit zu ergänzen.</p> <p>Siehe Stellungnahmen AJF: Diesem Punkt kann aus Sicht des ARE nicht gefolgt werden (Es entspricht der gängigen Praxis und ist im Prinzip zweckmässig, die bestehenden Routen gemäss Sachplan Velo bzw. Schweiz Mobil als Ausgangslage in den RRJP zu übernehmen (ausser es gibt überwiegende Gründe oder No-Goes, die eine Aufhebung erfordern würden).</p> <p>Eine detaillierte Analyse aller Objekte würde die Bearbeitungsstufe des Richtplans sprengen. Umso mehr erachten wir es als zwingend, den Umgang mit potenziellen Konflikten zu den Aspekten des Natur- und Landschaftsschutzes im Richtplanteil und in den <b>Leitüberlegungen</b> explizit zu ergänzen</p> <p>(siehe oben).</p>
--	---	--

<p>Kungen auf die Naturvielfalt, den Schutz vor Naturgefahren, die Verkehrssicherheit und den Tierschutz gilt es dringend zu vermeiden. Dabei spielt Kanalisierung des Langsamverkehrs auf bereits gestörte Korridore mit entsprechend geringem Konfliktpotenzial eine entscheidende Rolle. Dem vorliegenden RRIIP kommt in diesem Sinne eine wichtige Bedeutung zu. Leider wurde die Chance aber verpasst, bei dessen Erarbeitung eine <b>Differenzierung zwischen aktiv genutzten und kaum frequentierten Landschaftsräumen</b> vorzunehmen und deren Ausmass im Hinblick auf die Weiterentwicklung des regionalen Langsamverkehrsangebots gegeneinander abzuwägen. Stattdessen, so erscheint es uns, wurden die negativen Störungswirkungen des Langsamverkehrs auf die natürlichen Lebensräume kaum berücksichtigt. Das vorliegende Resultat kommt einer maximalen Ausleerordnung der touristischen Nutzungs- und Ausbaumöglichkeiten gleich.</p> <p>(gesamtes Langsamverkehrsnetz als <b>Ausgangslage</b>)</p>	<p>Wie die nachfolgenden Ausführungen (<i>siehe Beilagen/ Tabelle im Anhang</i>) zeigen, weist ein Grossteil der so erarbeiteten RRIIP- Objekte ein <b>erhebliches Konfliktpotenzial</b> mit den gesetzlichen Vorgaben des Jagd- und Wildtierschutzes auf. Dieses gilt es im weiteren Planungsverlauf dringend zu beseitigen.</p>	<p>Die wichtige Rolle des RRIIP wird bestätigt; die gezielte räumliche Differenzierung innerhalb der Region ist dementsprechend weiterzuentwickeln. Vgl. hierzu auch die Stellungnahme TBA: (Abzusprechen und zu bereinigen: Wo wieviele neue, zu signalisierenden MTB-Routen, räumliche Differenzierung nach Teilräumen aus einer gesamtregionalen Sicht, überprüfen von grundlegend kritischen Routen/ Abschnitten in Abwägung zwischen Schutz und Nutzungsinteressen)</p> <p>Es entspricht der gängigen Praxis und ist im Prinzip zweckmässig, die bestehenden Routen gemäss Sachplan Velo bzw. Schweiz Mobil als Ausgangslage in den RRIIP zu übernehmen (ausser es gibt überwiegende Gründe, die eine Aufhebung erfordern würden).</p> <p>Kritisch zu prüfen sind insbesondere die im RRIIP-Entwurf vorgesehenen neuen Routen und Abschnitte (siehe hierzu auch die Stellungnahme TBA/ Fachstelle Langsamverkehr). Eine Festsetzung im RRIIP setzt voraus, dass die grundlegenden Konflikte abgeklärt sind und dass eine nachvollziehbare Interessenabwägung vorliegt. Nötigenfalls ist der Umgang mit offenen Konflikten in den Folgeverfahren objektspezifisch aufzuzeigen.</p>
<p>Abgesehen von den fachlichen Kritikpunkten möchte das AJF folgenden Hinweis anbringen: Der Anspruch auf eine <b>fachlich fundierte Beurteilung</b> einer derart umfangreichen Planungsvorlage wie der vorliegende RRIIP steht in keinem Verhältnis zur gegebenen Bearbeitungsfrist von nur gerade sechs Wochen. Dies insbesondere auch aus dem Grund, dass die Bearbeitungszeit auf den Jahreswechsel fiel und die Kartengrundlagen teilweise nicht in einer aussagekräftigen Auftragsqualität vorliegen. Unter diesen Umständen war es uns trotz übermässigem Effort aller Beteiligten leider nicht möglich, die zeitlichen Vorgaben einzuhalten. Für den entstandenen Verzug unserer Stellungnahme möchten wir uns entschuldigen.</p>	<p>Beilagen          - Beurteilungstabelle AJF zum RRIIP Langsamverkehr          - Stellungnahme zum Masterplan Langsamverkehr</p>	<p>Im Vordergrund muss auf Richtplanebene die grundsätzliche Prüfung der Machbarkeit der Routen sein; hierfür genügt die Auflösung in der Richtplankarte. Die detaillierte Stellungnahme des AJF betrifft teilweise die Richtplanebene, teilweise aber auch die Umsetzung in den Folgeverfahren.</p> <p>Es wird unumgänglich sein, diese Punkte im Einzelfall stufengerecht zu prüfen.          Zum weiteren Vorgehen sind wir gerne bereit, hierzu auf Antrag der Region eine Besprechung mit dem AJF zu organisieren.</p>

Region Imboden 9.01.21	Für die mit Schreiben vom 26. November 2020 gebotene Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir. Wir haben die Unterlagen gesichtet und haben grundsätzlich aus Sicht der Region Imboden nichts gegen den regionalen Richtplan Langsamverkehr der Region Surselva einzuwenden.  Die Region Imboden begrüsst die Absichten der Region Surselva zur Förderung und Attraktivierung des Langsamverkehrs für den Alltagsverkehr aber auch für die touristische Nutzung. Im Zusammenhang mit dem <b>Langsamverkehrsnetz für den Alltagsverkehr</b> möchte die Region Imboden allerdings darauf hinweisen, dass sie zurzeit an der Erarbeitung ihres regionalen Gesamtverkehrskonzeptes ist (Stand: Öffentliche Mitwirkung). Zur Gewährleistung von nahtlosen, attraktiven Langsamverkehrsverbindungen ist das Langsamverkehrsnetz der Region Surselva mit den vorgesehenen Massnahmen im Bereich des Fuss- und Langsamverkehrs gemäss Gesamtverkehrskonzept der Region Imboden sorgfältig abzustimmen.	Die regionsübergreifende Abstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept Imboden (zwischenzeitlich am 10.02.21 von der Region beschlossen) prüfen und darlegen.  Dito auch die Abstimmung mit den laufenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms Chur, soweit erforderlich.
Amt für Jagd und Fischerei AJF 15.02.21	Wir haben das eingangs erwähnte Vorhaben aus der Sicht der Jagd- und Fischereigesetzgebung geprüft und können dazu nachfolgend Stellung nehmen.  Wildtiere besitzen eine natürliche Scheu vor Menschen und reagieren empfindlich auf Störungen. Je nach Störungsquelle (Biker vs. Wanderer; Skifahrer vs. Schneeschuhläufer; etc.), Jahreszeit und betroffener Tierart können Störungen unterschiedlich negative <b>Auswirkungen</b> haben. Grundsätzlich gilt, je unerwarteter ein Ereignis auftritt und je empfindlicher die Tierart und Jahreszeit, umso schwerwiegender die Konsequenzen. Bei wiederkehrenden Störereignissen werden die betroffenen Geländebereiche vom Wild immer stärker gemieden. Je nach Gebiet kann dies zur Folge haben, dass Lebensräume verloren gehen, die für das Fortbestehen einer Wildart von grosser Bedeutung sind (Winterreisland, Fortpflanzungsgebiete, Setzgebiete, Brutgebiete, Aufzuchtgebiete, etc.). Dabei können Wildtiere auch in ungeeignete Gebiete abgedrängt werden, was bspw. verstärkte Wald-Wild-Probleme oder auch zunehmende Wildunfälle auf Bahn und Strasse zur Folge haben kann. Bleiben menschliche Aktivitäten aber auf wenige Bewegungsachsen kanalisiert und in genügendem Abstand zu den Kernhabitaten, so sind sie für Wildtiere kalkulierbar und die negative Störungswirkung bleibt aus.  Durch den Outdoorsport - Boom und die Etablierung elektr betriebener Fortbewegungsmittel in der breiten Bevölkerung hat der Langsamverkehr in kurzer Vergangenheit einen sehr starken Nutzungszuwachs erlebt. Durch die Etablierung elektr betriebener Fortbewegungs- und Freizeitsportgeräte in der breiten Bevölkerung hat sich der <b>Nutzungsdruck</b> bis in die abgelegensten Gebiete hinein regelrecht sprunghaft erhöht. Graubünden verfügt über ein riesiges Netz an Langsamverkehrslinien. Darunter befinden sich immer wieder auch Wegabschnitte, die bislang kaum öffentlich bekannt waren und daher auch nur sehr spärlich genutzt wurden. Diese Gebiete stellen häufig wichtige Rückzugsorte für Wildtiere in einem ansonsten bereits stark von Störung belasteten Raum dar. Die Bekanntmachung und gezielte Förderung des Langsamverkehrs auf solchen Wegabschnitten hätte den Verlust bedeutungsvoller Wildlebensräume zur Folge. Dasselbe gilt für die Neuerschliessung der wenigen verbliebenen Geländekammern, die Wildtieren noch als grössere zusammenhängende Lebensraumflächen ohne Störungseinfluss zur Verfügung stehen. Den Verlust dieser Lebensräume und die damit einhergehenden negativen Auswir-	Empfehlung, den Umgang mit potenziellen Konflikten in Bezug auf das Wild (analog zu den Aspekten des Natur- und Landschaftsschutzes) im Richtplandtext und in den Leitüberlegungen zu ergänzen.  Die grundsätzliche Thematik in Bezug auf die Zielkonflikte zwischen Nutzen und Schutz wird im VP-Bericht thematisiert.

## Region Surselva, Regionaler Richtplan RRIP Langsamverkehr Vorprüfung

### Detaillierte Tabelle der eingegangenen Stellungnahmen

#### Vorbemerkung:

Im Sinne der Transparenz werden hier die vollständigen Stellungnahmen aufgelistet. Diese Punkte sind zu prüfen und jeweils – in einer Gesamtabwägung der Interessen und stufengerecht – zu bereinigen.  
Die dritte Spalte der Tabelle gibt Auskunft, welche Folgerungen/ Empfehlungen sich aus Sicht des ARE-GR im Rahmen des Vorprüfungsberichts ergeben.

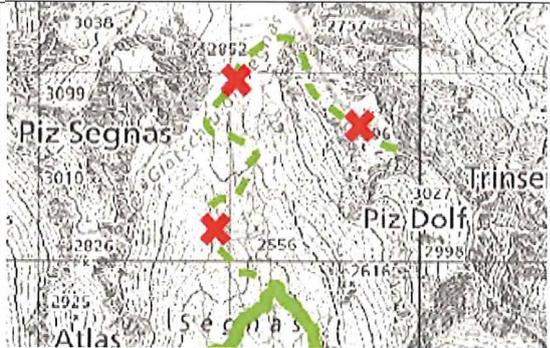
Absender	Themenbereich Stellungnahme	Folgerungen im Vorprüfungsverfahren/ Empfehlung ARE-GR
Amt für Energie und Verkehr AEV 16.12.20	Aus unseren fachlichen Zuständigkeiten teilen wir mit, dass wir zur vorliegenden Vernehmlassung keine Bemerkungen haben.	Kenntrinsnahme
Region Viamala 16.12.20	Wir haben die Vorprüfungsunterlagen aus Sicht der Region Viamala geprüft. Wir haben keine Bemerkungen.	Kenntrinsnahme
Amt für Landwirtschaft und Geoinformation ALG 18.12.20	Zum Regionalen Richtplan Langsamverkehr haben wir folgende Hinweise:  Am 7. Oktober 2020 hat das Amt für Landwirtschaft und Geoinformation (ALG) zum <b>Masterplan Langsamverkehr der Gemeinden Falera, Films, Laax, Sagogn und Trin</b> Stellunggenommen. Das ALG wies darauf hin, dass in Trin konkrete Anpassungen des Wanderwegnetzes vorgesehen und im Masterplan Langsamverkehr zu berücksichtigen seien. Gemäss Richtplanteilext werden Nachführungen im Masterplan im Richtplan übernommen im Sinne einer teilregionalen, Regionsgrenzen übergreifenden Gesamtsicht. Im vorliegenden Regionalen Richtplan Langsamverkehr sind die Wanderweganpassungen in Trin noch nicht berücksichtigt. Das ALG beantragt, den Masterplan Langsamverkehr sowie den Regionalen Richtplan Langsamverkehr aufeinander abzustimmen.	Die Abstimmung zwischen dem Masterplan und dem vorliegenden RRIP wird im VP-Bericht thematisiert.
	Wie im Richtplanteilext, Touristische Inwertsetzung, formuliert, sollen bestehende Wanderwege, <b>Güter- und Meliorationsstrassen</b> für eine touristische Inwertsetzung gezielt genutzt werden, um so die verschiedenen Formen des Langsamverkehrs touristisch zu nutzen. Das ALG weist darauf hin, dass diese Formulierung im Richtplanteilext die Umsetzung von Strukturverbesserungsprojekten u. a. von Erneuerungsprojekten von Güterstrassen in Zukunft erschweren wird, v. a. dort, wo Wanderwege auf bestehenden befestigten Strassen verlaufen. Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704) schränkt eine Mehrfachnutzung von unterschiedlichen Nutzergruppen derart ein, ohne dass dies noch zusätzlich im Richtplanteilext unterstützt wird. Das ALG beantragt daher, diese Formulierung zu streichen bzw. so anzupassen, dass die Umsetzung von Strukturverbesserungsprojekte (v.a. Erneuerungsprojekte von Güterstrassen) nicht noch zusätzlich durch den Regionalen Richtplan Langsamverkehr erschwert wird	Empfehlung, diesen Punkt in den Leitüberlegungen genauer zu thematisieren. Eine einseitige Streichung der Aussage im RRIP zugunsten der landwirtschaftlichen Interessen ist aber nicht zielführend (die gesetzlichen Vorgaben des FWG würden damit nicht geändert). Vielmehr sind situationsgerechte Lösungen im Einzelfall zu prüfen und abzuwägen.

# Regionaler Richtplan Langsamverkehr SURSELVA

Beurteilungstabelle Amt für Jagd und Fischerei GR

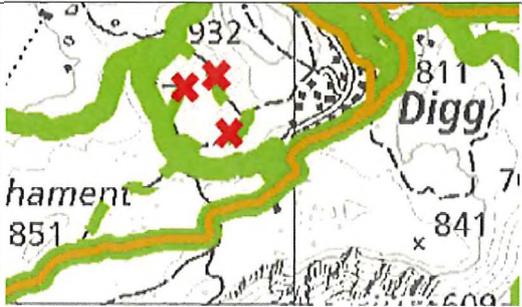
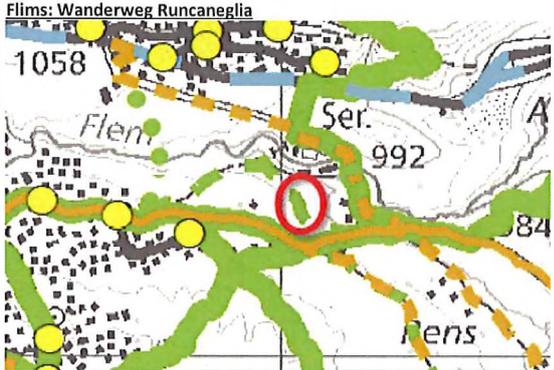
## Langsamverkehr allgemein

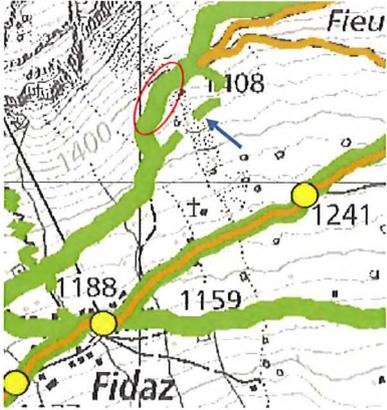
Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		
Alle.01	Regiun Surselva Alle Gemeinden	Alle Formen des Langsamverkehrs	A/F	A/F Z/V	Sensibilisierung Wegnutzung/Koexistenz im Langsamverkehr	
Alle.02	Regiun Surselva Alle Gemeinden	Alle Formen des Langsamverkehrs	A/F	A/F/ Z/V	Das signalisierte Langsamverkehrsangebot ist attraktiv zu gestalten.	
Alle.03	Regiun Surselva Alle Gemeinden	Alle Formen des Langsamverkehrs	A/F	A/F/ Z/V	Der Langsamverkehr ist für eine touristische Inwertsetzung zu nutzen	
Alle.04	Trin, Flims, Laax, Falera, Sagogn	Alle Formen des Langsamverkehrs	A/F	A/F/ Z/V	Masterplan Langsamverkehr Sommer und Winter (Trin, Flims, Laax, Falera, Sagogn) als integraler Bestandteil des RRIP LV	Das AJF hat zum Masterplan Langsamverkehr bereits ausführlich Stellung genommen. Die einzelnen Kritikpunkte gegenüber dieser Vorlage sind der Stellungnahme vom 4. November 2020 zu entnehmen (Beilage).  Nachfolgende Aspekte waren in den Vernehmlassungsgrundlagen des Masterplan Langsamverkehr nicht enthalten und werden hier deshalb individuell beurteilt:  <b>Flims: Wanderweg Piz Dolf</b>

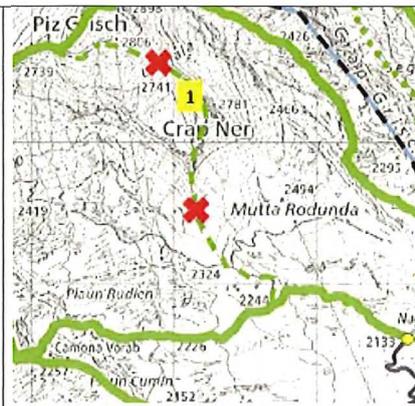
					 <p>Die Route auf den Piz Dolf wird von Einheimischen bereits heute benutzt. Jedoch führt diese durch einen wichtigen und für die lokalen Verhältnisse ungestörten Gamslebensraum. Die Neuaufnahme dieses alten Wegs in die Ortsplanung und eine entsprechende Signalisation steht folglich im Konflikt mit Art. 7 Abs. 4 JSG. → Neuerschliessung streichen</p> <p><b>Trin: Wanderweg Val Sax</b></p>
--	--	--	--	--	---

					 <p>Der alte Weg durch das Val Sax führt durch einen wichtigen und störungsarmen Wildlebensraum (insb. Gamswild). Die Neuaufnahme in die Ortsplanung und eine entsprechende Signalisation ist aus Sicht des Wildtierschutzes sehr konfliktträchtig und wird deshalb abgelehnt.</p> <p>→ Neuerschliessung streichen</p> <p><b>Flims: Wanderwege Cassonsgrat</b></p> 
--	--	--	--	--	---

					<p>Zum bestehenden Weg sollen zwei weitere Wege in die Ortsplanung aufgenommen werden. Aus unserer Sicht sind drei Wege in diesem Gebiet unverhältnismässig und führen zu starken Störungen in sensiblen Lebensräumen. Wir schlagen eine Wegführung vor, welche mit dem Projekt Cassons-Bahn abgestimmt ist. Der zuoberst eingezeichnete Weg führt durch das wichtige Rastgebiet des Mornellregenpfeifers und ist zu streichen.</p> <p><b>Wanderweg Flimsenstein</b></p>  <p>Diese Wegverbindung führt durch einen sensiblen Sommerlebensraum von verschiedenen Brutvogelarten (Bsp. Schneehuhn). Eine Aufnahme dieser Wegverbindung in die Ortsplanung die entsprechende Signalisation würde insbesondere während der Brutzeit zu einer Intensivierung des Störungsvolumens führen und einen Konflikt mit der Jagdgesetzgebung darstellen (Art. 7 Abs. 5 JSG).</p> <p><b>Wanderweg Scarusch-Spuschament Trin</b></p>
--	--	--	--	--	---

					 <p>Das Gebiet westlich von Digg ist ein wichtiges Sommereinstandsgebiet von Reh- und Hirschwild, welches bereits heute sehr stark erschlossen ist. Die Aufnahme dieser Wegverbindung in die Ortsplanung und die entsprechende Signalisation würde zu einer Intensivierung des Störungsvolumens führen und einen Konflikt mit der Jagdgesetzgebung darstellen (Art. 7 Abs. 4 JSG).</p> <p><b>Flims: Wanderweg Runcaneglia</b></p> 
--	--	--	--	--	---

					<p>Diese Wegverbindung führt durch einen dorfnahen wichtigen Wildeinstand. Die Aufnahme dieser Wegverbindung in die Ortsplanung und die entsprechende Signalisation würde zu einer Intensivierung des Störungsvolumens führen und einen Konflikt mit der Jagdgesetzgebung darstellen (Art. 7 Abs. 4 JSG).</p> <p><b>Flims: Wanderweg Bova</b></p>  <p>Infolge Steinschlag wurde die blau markierte Wegführung errichtet, was aus Sicht der Jagdgesetzgebung in Ordnung ist. Da es sich um ein Einstandsgebiet von Hirsch-, Reh- und Gamswild handelt, muss der alte Wegabschnitt (rot markiert) gestrichen werden.</p> <p>Laax-Crap Ner und Nagens</p>
--	--	--	--	--	--



Im Gebiet um den Crap Ner bestehen die letzten Sommereinstandsgebiete von Gämsen auf Gebiet der Gemeinde Laax. Die zum Teil felsige Kante bietet den Gämsen Schutz und Deckung, die Weiden links und rechts die Möglichkeit zur Nahrungsaufnahme. Dieses Gebiet blieb bis anhin von Störungen durch den Sommertourismus noch einigermaßen verschont. Dies ermöglicht es auch alpinen Vogelarten wie dem Alpenschneehuhn hier zu brüten. Die Beruhigung dieses Gebiets wurde vom AJF auch im Rahmen seiner Stellungnahme zur Richtplanrevision "Neuerschliessung Unesco Welterbe Tektonikarena Sardona" gefordert und stellt in diesem Zusammenhang u.a. eine Voraussetzung für dessen Realisierbarkeit aus Sicht der Jagdgesetzgebung dar (Beilage 2).

→ Der Wanderweg Crap Ner (1) ist zu streichen.

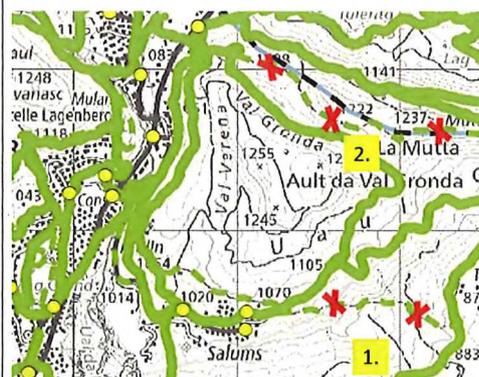
Falera/Laax

Das Gebiet um Crap S Gion und Crest la Siala sind beliebte Brutgebiete von Schnee- und Birkhuhn. In Anbetracht der bestehenden Wegverbindung über Crest la Siala hinunter nach La Fuorcla ist die Beeinträchtigung dieses Lebensraumes infolge Neuerschliessung als unverhältnismässig zu werten.

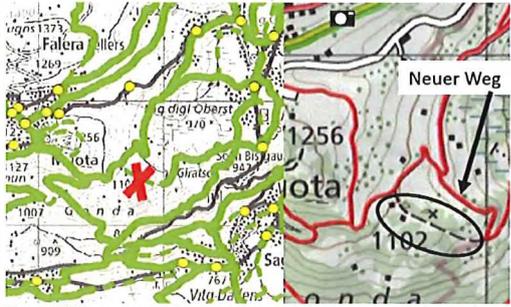


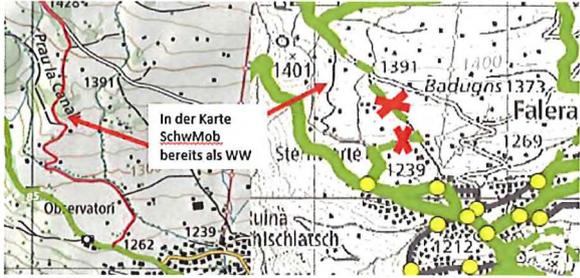
→ Die Neuerschliessung (gepunktet) ist zu streichen.

Laax/Sagogn



Beide markierten Wegabschnitte sind wenig bekannte Wege und die entsprechenden Gebiete sind im Verhältnis zum ansonsten stark gestörten Uual Grond noch relativ ruhig, da sie nur von Kennern und Einheimischen begangen

					<p>werden. Der gesamte Uaul Grond ist eines der wichtigsten Auerhuhn-Gebiete der Surselva. Ausserdem ist der Uaul Grond ein sehr wichtiger Winterstand für den Hirsch und das Reh. Je mehr Störung es in diesem Wald gibt, umso mehr Probleme sind hier mit Verbiss an Weisstanne zu verzeichnen. Der Wald ist als forstliche Problemfläche eingestuft. Eine Aufnahme dieser Wegabschnitte als offizielle Langsamverkehrslinien hätte eine weitere Verschlechterung des Uaul Grond als Wildlebensraum zur Folge. Insbesondere in Anbetracht der Bedeutung dieses Lebensraumes für das Auerhuhn ist dieses Vorhaben als problematisch zu werten.</p> <p>→ Beide Wegabschnitte sind zu streichen</p> <p><u>Falera, WW Clavuns</u></p>  <p>Dieser WW wurde vor ein paar Jahren aus der Karte gestrichen und wie in SchweizMobil eingerichtet. Der aus der Karte genommene Abschnitt liegt in einer WRZ. Das Gebiet der WRZ hat enorme Wichtigkeit als Winterstand für Schalenwild. Die Wildtiere, vor allem Hirsche und Rehe, finden in diesem Gebiet durch die WRZ die nötige Ruhe. Die Folge sind weniger Wildunfälle auf der unterhalb liegenden Hauptstrasse H19.</p> <p>→ Wegabschnitt streichen  → Alternative Wegführung entlang Landwirtschaftsstrasse wählen (analog Wanderwegführung im GEP)</p>
--	--	--	--	--	---

					<p><u>Falera/Badugns</u></p>  <p>Der vorgesehene Wanderweg Badugns (rot gekreuzt) führt durch einen Geländebereich, der oft von Rehen als Setzgebiet genutzt wird. Eine offizielle Signalisation führt zu verstärktem Besucheraufkommen (auch Biker) und somit erhöhtem Störungsdruck auf diesen Lebensraum. Im GEP der Gemeinde Falera ist die parallel dazu verlaufende Maiensässstrasse als Wanderweg ausgeschieden. In Anbetracht dieser bestehenden Verbindungsvariante ist auf den vorgesehenen Wegabschnitt zu verzichten.</p> <p>→ Vorgesehener Wegabschnitt streichen  → Bestehende Wanderwegverbindung über Maiensässstrasse als Alternative nutzen (analog GEP Falera)</p> <p><u>Sagogn Planezzas</u></p>
--	--	--	--	--	--

						 <p>Der Jakobsweg führt wenige Meter unterhalb dieses Abschnittes. In den Wiesen oberhalb des Waldes nutzen viele Rehe die Wiesen als Nahrungsquelle und als Setzplatz. Im nahegelegenen Wald können die Rehe die nötige Ruhe finden. In Anbetracht dieser bestehenden Verbindungsvariante ist auf den vorgesehenen Wegabschnitt zu verzichten.</p> <p>→ Dieser Abschnitt ist zu streichen.</p>
Alle.05	Disentis/Mustér	Alle Formen des Langsamverkehrs	-	Z/V	Verbindung Cavorgia - Ragisch (Mumpé Medel)	<p>Die Verbindung zwischen Run Lutz und Cavorgia Dem würde umfangreiche bauliche Massnahmen erfordern. Der Weg würde durch Sommer- und Wintereinstandsgebiete von Hirsch-, Reh- und Gämswild führen. Vor allem im Winter ist das Gebiet eines der sehr seltenen, welches noch von Störungen verschont ist. Aus diesen Gründen können wir diese Verbindung nicht unterstützen.</p> <p>→ Verbindung ist zu streichen</p>
Alle.06	Disentis/Mustér	Alle Formen des Langsamverkehrs	-	Z	Hängebrücke Sontga Gada - Mumpé Medel	<p>Durch die Brücke sind keine negativen Auswirkungen auf Wildtiere und Vögel zu erwarten. Bei einer Realisierung der Brückenverbindung ist der bestehende Weg welcher von Disentis via Cufions nach Mumpé-Medel führt im Winter zu sperren, um die in der Schlucht liegenden Wintereinstandsgebiete zu schonen.</p>
Alle.07	Ilanz/Glion	Alle Formen des Langsamverkehrs			Anpassungen auf Grund Umfahrung Ilanz, Gebiet Crappa Grossa	
Alle.08	Ilanz/Glion und Schluen	Alle Formen des Langsamverkehrs	-	F	Verbindung Castrisch - Gewerbegebiet Isla Schluen mit neuer	<p><u>Ilanz/Glion-Schluen</u> <u>WW-Verbindung-Ausbau</u></p>

					Fussgängerbrücke	 <p>Das Gebiet beinhaltet ein Auengebiet von nationaler Bedeutung und ein Naturschutzgebiet. Das Gebiet beheimatet eine hohe Artenvielfalt der Fauna, (z. B. Biber/ ca. 60 Vogelarten).</p> <p>→ Zum Schutz der Fauna vor Störungen ist ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr zu erlassen.</p>
--	--	--	--	--	------------------	---

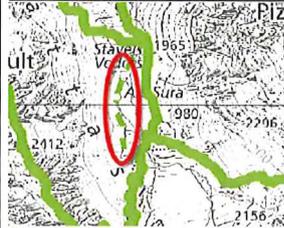
### Wanderwegnetz

Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koordinat		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		
WA.00	Regiun Surselva Alle Gemeinden	Wanderwegnetz	A/F	A/F/Z/V	Das Wanderwegnetz beinhaltet alle Wanderwege, die nicht als Routen definiert wurden.	 <p>Disentis/Mustér, Tujetsch: Cuolm da Vi</p> <p>Das Massnahmenkonzept Wildschutz Cuolm da Vi (Wildschutzkonzept) ist Teil der Plangenehmigung zum Bau der Pendelbahn Salins – Cungiéri – Cuolm da Vi (inkl. weiteren Projektbestandteilen). Auf Grundlage des darin aufgeführten Langsamverkehrsangebots wurde entschieden, dass die neuen Zubringerbahn den jagdrechtlich verankerten Schutzansprüchen des Wildes gerecht wird. Änderungen des Langsamverkehrsnetzes mit Konfliktpotenzial bezüglich</p>

Wildschutz kämen damit einer Veränderung der Voraussetzungen für die Genehmigung des Betriebs der Pendelbahn gleich. Dies kann nicht als zulässig erachtet werden.

- Für die vorgesehene Wegverbindung zwischen Piz las Palas und Piz Plaun Grond gelten dieselben Voraussetzungen wie für die Wegführung Cuolm da Vi – Piz las Palas: Die Wegführung ist soweit auf die Nordseite des Grats zu verlegen, dass Langsamverkehrsnutzer keine Störungswirkung auf den Wildlebensraum im Val Bugnei ausüben.

Medel Lucmagn: Wanderweg Gliarauns - Alp Sura



Bei diesem Wanderweg handelt es sich nach unserer Kenntnis um einen unbewilligten Baueingriff, der bereits ausgeführt wurde. Die Sachlage befindet sich in Abklärung durch das ARE. Seitens Jagd- und Fischereigesetzgebung bestehen keine Einwände gegen dieses Vorhaben.

Disentis/Mustér, Sumvitg und Trun; Durchgehende Signalisation Cavardirashütte – Puntegliashütte



Der Abschnitt von der Alp Russein da Trun bis zur Puntegliashütte verläuft weitgehend durch wegloses Gelände. Dieses Vorhaben kommt einer Neuerschließung eines bis anhin ungestörten Wildlebensraumes gleich (ausserhalb Sömmerungsperimeter).

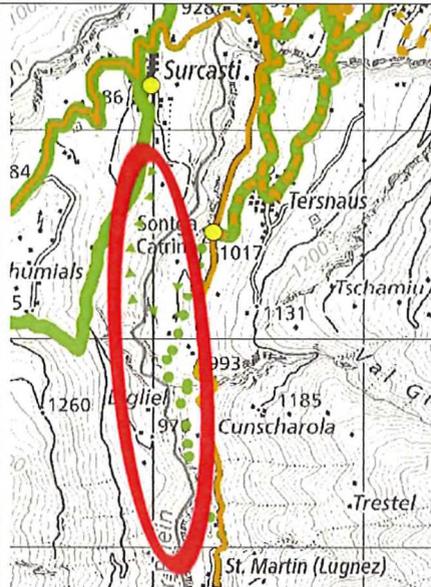
- Neuerschließung ist zu streichen



Das Auengebiet wird von Wildtieren gerne als Winterstand genutzt. Zum Schutz dieses Habitats ist eine zeitliche Beschränkung des Weges von April bis Ende Oktober durchzusetzen. Um Störungen der im Auengebiet vorkommenden Arten (Biber, Flusssuferläufer, Eisvogel) im Sommerhalbjahr zu vermeiden, muss der Einstieg und Abgang der Brücke auf der Höhe der Dammkrone umgesetzt werden (ca. 5 m über Wasserspiegel).

WW: Lumnezia (Surcasti):

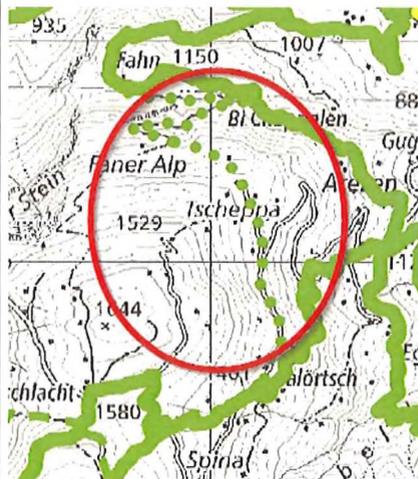
Wanderweg Surcasti – S. Catrina – S. Martin



Die Linienführungen der Neuerschliessung (Zwischenergebnis und Vororientierung; roter Kreis) tangieren ein bislang störungsarmes Wildeinstandsgebiet. Störungen in diesem Gebiet führen dazu, dass das Wild in die umliegenden Wälder ausweicht. Zudem wird die Bejagung der Tiere durch erhöhten Störungsdruck erschwert. Die gesamte Ostflanke des Muttaun gegenüber St. Martin gilt als Wald-Wild-Problemfläche (Wald-Wild-Bericht Surselva, 2018, [https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/awn/wald/3\\_4\\_waldoekologie/wald\\_wild/Seiten/3\\_4\\_4\\_3\\_wald\\_wild\\_berichte.aspx](https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/awn/wald/3_4_waldoekologie/wald_wild/Seiten/3_4_4_3_wald_wild_berichte.aspx)). Gemäss dem Amt für Wald und Naturgefahren kommt auf der gesamten Fläche die Weisstanne aufgrund der Wildtierpräsenz nicht mehr auf, was hinsichtlich Artenvielfalt ein Problem darstellt. Ein erhöhter Störungsdruck in diesem Gebiet infolge weiterer Erschliessung würde die Wald-Wild-Problematik weiter verschärfen und zudem die Handlungsmöglichkeiten zur Lösung des Problems (effiziente Bejagung) einschränken.

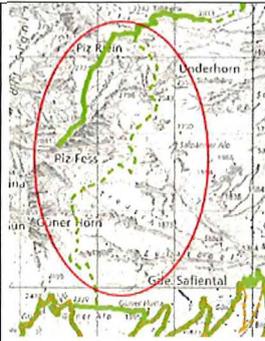
→ Die vorgesehene Wanderwegverbindung ist zu streichen.

Safiental/Valendas und Versam; Tscheppa



Die neu anzulegende Wegverbindung über Tscheppa liegt am Rande einer Waldfläche, die gemäss Waldentwicklungsplan zur Förderung des Auerhuhns bewirtschaftet wird. Die Verstärkung des Störungsdruckes sowie die zusätzliche Lebensraumzerschneidung in unmittelbarer Umgebung von Auerwildförderflächen erscheint uns nicht zielgerichtet und konfliktträchtig. Dies insbesondere in Anbetracht der bestehenden Verbindungsalternative über Aeren in Richtung Fan.

→ Die vorgesehene Neuerschliessung über Tscheppa ist zu streichen.



Der neu geplante Wanderweg zwischen Güner Alp und Piz Riein soll gestrichen werden.

**Begründung:**

1. Der Weg führt durch ein bis anhin sehr wenig gestörtes Gebiet, durch sehr wichtige Gams-Sommereinstandsgebiete.
2. Wichtiges Rückzugs-, Setz-, und Aufzuchtgebiet der Gämsen

**Safiental: Acla - Egschi**

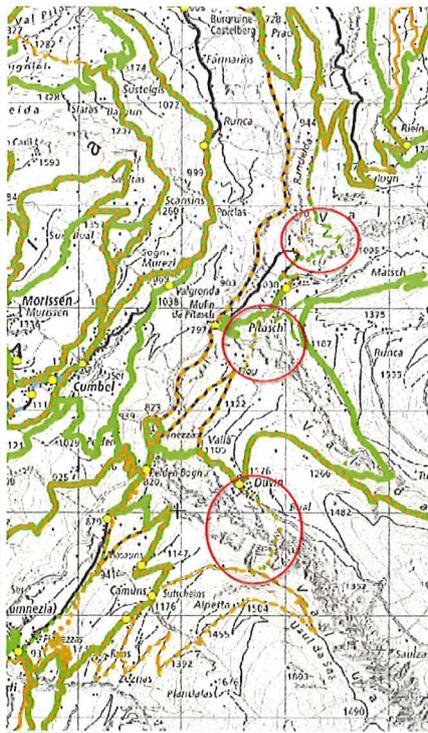


Der neue Wanderweg zwischen Acla und Egschi soll gestrichen werden.

**Begründung:**

Noch sehr ruhiges Gebiet. Wichtiges Rückzuggebiet für Hirsch und Gams. Wichtiger Sommereinstand, Setz- und Aufzuchtgebiet für Hirsche, Winter-, Frühlings- und Herbsteinstandsgebiet für Gämsen

**Wanderwegverbindung Riein/Sevgein – Pitasch – Fleu/Duvin – Camuns**



Die vorgesehene Langsamverkehrsverbindung quert die Schluchten Val da Riein, Val da Pitasch und Val Uastg. Bei allen drei Schluchten handelt es sich um bislang unerschlossene und damit ungestörte Gebiete mit hohem Wert als Lebensraum für verschiedene Säugetier- und Vogelarten sowohl im Sommer wie auch im Winter. Gemäss dem Amt für Wald und

Naturgefahren bestehen in den hinteren Bereichen von allen drei Tälern Waldflächen, bei denen gewisse Baumarten wildbedingt zumindest ansatzweise Verjüngungsprobleme aufweisen (Wald-Wild-Bericht Surselva, 2018, [https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/awn/wald/3\\_4\\_waldokologie/wald\\_wild/Seiten/3\\_4\\_4\\_3\\_wald\\_wild\\_berichte.aspx](https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/awn/wald/3_4_waldokologie/wald_wild/Seiten/3_4_4_3_wald_wild_berichte.aspx)). Bei einer Beeinträchtigung der Wildlebensräume im vorderen Teil der Schluchten ist damit zu rechnen, dass das störungsempfindliche Schalenwild weiter in die Täler hinein ausweicht und sich die dortige Wald-Wild-Problemik damit weiter verschärft.

→ Von einer Erschliessung der Täler Val da Riein, Val da Pitasch und Val Usatz ist dringend abzusehen.

(Analog MTB Route Nr. 53 RIP Surselva)

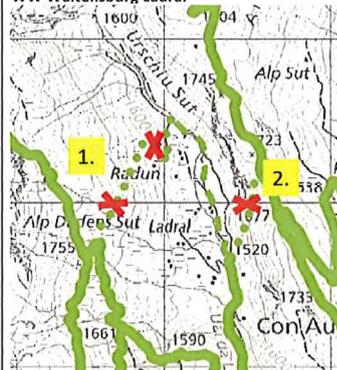
Ilanz/Glion-Ilanz; WW Paterschauna Run



Dieses Teilstück darf nicht als WW festgesetzt werden. Im Gebiet Run/ Paterschauna bestehen sehr wichtige und wertvolle Hirscheinstände, vor allem für den Winter und das Frühjahr. In schneereichen Wintern bleiben die Hirsche in dem nahegelegenen Wald und haben in den Wiesen gute Äsungsbedingungen, ohne dass sie sich durch den Schnee kämpfen müssen. Die Hirsche kalkulieren die Störungen des nahegelegenen Dorfes und verweilen den ganzen Tag da. In diesem Gebiet schmilzt der Schnee recht schnell. Hirsche und Rehe benötigen solche ruhigere Gebiete als Äsungsgebiet. Das AJF musste mit Erstaunen feststellen, dass diese Wegverbindung im GEP der Gde Ilanz als bestehender Wanderweg aufgeführt ist. Eine Erhöhung des Störungsdruckes auf diesem Wegabschnitt infolge klarer Markierung würde diesen bislang ruhigen Winterzustand des Wildes zerstören.

→ Zur Vermeidung von Störungskonflikten zwischen Langsamverkehrsnutzern und Wildtieren beantragen wir, dass die bestehende Wegführung entsprechend der auf SchweizMobil kommunizierten Linienführung in Richtung Plaun Murezi als Langsamverkehrsachse genutzt und die direkte Wegverbindung zwischen Run und Paterschauna im Richtplan und im GEP gestrichen werden.

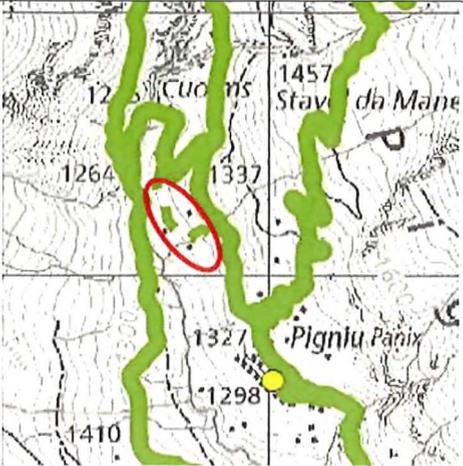
Breil/Brigels  
WW Waltensburg Ladrail



Bei beiden Wanderwegen handelt es sich um Neuerschliessungen von ungestörten Gebieten. Zudem liegen beide Gebiete im Einflussbereich des Wildschutzgebietes Ladrail und damit in einem jagdlich äusserst wichtigen Gebiet. Das Einbringen zusätzlicher Störung würde die Bejagung in diesem Gebiet stark beeinträchtigen.

→ Beide Wegabschnitte sind zu streichen.

Ilanz/Glion  
WW Pigniu (Ortsname Gerba)

					 <p>Da es sich um die Verbindung zweier bestehender Sackgassen handelt ist dieser neue Wanderweg als Neuerschliessung zu werten. Das betroffene Gebiet wird vom Wild insbesondere im Frühjahr gerne als Einstand genutzt. In Anbetracht der bereits bestehenden Wegverbindung ist diese zusätzliche Erschliessung und damit Zerschneidung eines Wildlebensraumes als unverhältnismässig zu werten.</p> <p>→ Dieser Wegabschnitt ist zu streichen.</p> <p><u>Laax</u>  <u>WW Zuneu (Verbindung Laax-Flims)</u></p>
--	--	--	--	--	---

					 <p>Bei diesem Wegabschnitt handelt es sich um eine Neuerschliessung. Damit würde ein wichtiges Wildeinstandsgebiet im Winter für Gämsen und im Sommer für Gämsen, Rehe und einzelne Hirsche beeinträchtigt. In Anbetracht der bereits bestehenden Wegverbindung ist diese zusätzliche Erschliessung und damit Zerschneidung eines Wildlebensraumes als unverhältnismässig zu werten.</p> <p>→ Dieser Wegabschnitt ist zu streichen.</p>
WA. Ox	Regiun Surselva Alle Gemeinden	Wanderwegnetz aufgehoben		<p>Zur Sicherung und Steigerung der Qualität werden einzelne Wegabschnitte aufgehoben. Nicht im Wanderwegnetz bezeichnete Wege sind künftig nicht mehr zu signalisieren, können aber bestehen bleiben und weiter genutzt werden. Die aufgehobenen Wanderwege</p> <p>Die Zerschneidung der Landschaft stellt ein ernstzunehmendes Naturschutzproblem dar. Der einzige wirksame Lösungsansatz hierfür ist die Konzentration unserer Bewegungen auf die zweckgebundenen Bewegungssachsen. In diesem Sinne wäre die explizite Darstellung der aufgehobenen Langsamverkehrslinien im RIP ein wichtiges Signal, dass das Problem der fortschreitenden Zerschneidung der Landschaft in der Region Surselva ernst genommen und konkret angegangen wird.</p> <p>Antrag: Die aufgehobenen Langsamverkehrswege sind darzustellen.</p>	

					werden im Richtplan Langsamverkehr nicht dargestellt.
--	--	--	--	--	---

### Wanderrouten

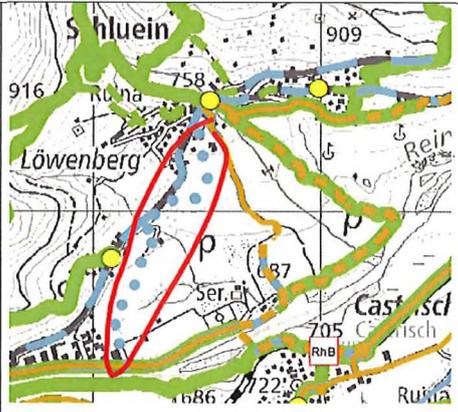
Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		
WA.01	Regiun Surselva Alle Gemeinden	<b>6, Alpenpässe - Weg</b> (Etappen 1 - 5) SchweizMobil: Nationale Route	A/F	A/F Z/V	Das Wanderwegnetz beinhaltet alle Wanderwege, die nicht als Routen definiert wurden.	
WA.02	Regiun Surselva Alle Gemeinden	<b>85, Senda Sursilvana</b> (Etappen 1 - 5) SchweizMobil: Regionale Route	A	A/F	Zur Sicherung und Steigerung der Qualität werden einzelne Wegabschnitte aufgehoben. Nicht im Wanderwegnetz bezeichnete Wege sind künftig nicht mehr zu signalisieren, können aber bestehen bleiben und weiter genutzt werden. Die aufgehobenen Wanderwege werden im Richtplan Langsamverkehr nicht dargestellt.	
WA.03	Regiun Surselva (verschiedene Gemeinden)	<b>43, Jakobsweg Graubünden</b> (Etappe 13 - 19) SchweizMobil: Regionale Route	A	A/F	Bestehende Route	
WA.04	Tujetsch	<b>49, Vier - Quellen - Weg</b> (Etappe 1) SchweizMobil: Regionale Route	A	A	Bestehende Route	
WA.05	Ilanz	<b>55, Via Suworow</b> (Etappen 10 - 11) SchweizMobil: Regionale Route	A	A	Bestehende Route	
WA.06	Vals, Safiental	<b>35, Walsersweg</b> (Etappen 2 - 5) SchweizMobil: Regionale Route	A	A	Bestehende Route	

WA.07	Flims	<b>73, Sardona - Wellerbe - Weg</b> (Etappe 6) SchweizMobil: Regionale Route	A	A/F	Bestehende Route	
WA.08	Tujetsch	<b>Pazolastock - Rheinquelle</b> SchweizMobil: Lokale Route	A	A	Bestehende Route	
WA.09	Tujetsch	<b>Val Strem - Hexenplatte</b> SchweizMobil: Lokale Route	A	A	Bestehende Route	
WA.10	Disentis/Muster	<b>Lag Serein - Lag Crest Ault</b> SchweizMobil: Lokale Route	A	A	Bestehende Route	
WA.11	Obersaxen	<b>Walsersweg Obersaxen</b> SchweizMobil: Lokale Route	A	A/F	Bestehende Route	
WA.12	Laax-Flims	<b>659, Senda Ruinaulta</b> SchweizMobil: Lokale Route	A	A/F	Bestehende Route	
WA.13	Laax-Flims	<b>764, Trutg dil Flem - Flimsers Wasserweg</b> SchweizMobil: Lokale Route	A	A/F		Die aktuell auf Schweiz Mobil kommunizierte Route 764 startet in Naraus. Durch den vorgesehenen Rückbau der Narausbahn dürfte deren Abschnitt zwischen Naraus und Segneshütte entfallen. Entsprechend ist dieser Streckenabschnitt aus der Richtplangrundlage zu streichen.
WA.14	Safiental	<b>735, Walsersweg Safiental</b> SchweizMobil: Lokale Route	A	A/F	Bestehende Route Verlegung im Bereich Günd - Neukirch - Safien Platz festsetzen, Verlängerung über Safierberg prüfen und festsetzen	
WA.15	Regiun Surselva (Versch. Gemeinden)	<b>Quellrheingweg</b> SchweizMobil: Regionale Route		F	Neue Route auf bestehenden Wegen. Mittelfristig abschnittsweiser Ersatz der Senda Sursilvana	Entlang des Vorderrheins bestehen sehr wichtige Naturwerte und damit ein grosses Konfliktpotenzial im Zusammenhang mit neuen Erschliessungsprojekten. Aufgrund fehlender Informationen zu Standort und Umfang dieses Objektes ist eine abschliessende Beurteilung aus jagdrechtlicher Sicht nicht möglich. Aufgrund des hohen Konfliktpotenzials sind genauere Objektinformationen auszuarbeiten, bevor dieses Objekt in den Richtplan aufgenommen werden kann.
WA.00			-	Z	Neue Route auf z.T bestehenden Wegen. Neue	

					Hängebrücke über den Vorderrhein.
--	--	--	--	--	-----------------------------------

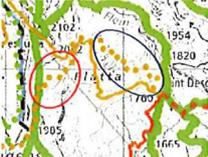
**Velo-Routen**

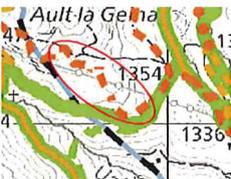
Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		
VE.01	Regiun Surselva Versch. Gemeinden	2, Rhein - Route (Etappen 1 - 2) SchweizMobil: Nationale Route	A	A/F/Z	Bestehende Route Optimierungen und Verlegungen als Festsetzung oder Zwischenergebnis definiert	
VE.02	Disentis/Muster Medel/Lucmagn	36, Percorso Blenio - Lucomagno (Etappe 2) SchweizMobil: Regionale Route		A	Bestehende Route	
VE.03	Ilanz/Glion, Schluein, Sagogn, Laax, Flims, Trin			F	Geplante Route	<b>Veloweg Ilanz-Laax-Trin Ilanz/Glion-Schluein-Sagogn-Laax</b>  Anhand der vorliegenden Unterlagen ist eine abschliessende Beurteilung dieses Abschnitts der geplanten Veloroute nicht möglich. Für eine abschliessende Beurteilung ist die Linienführung anhand von Kartenmaterial mit ausreichender Detailansicht nötig. Folgender Einwand kann bereits jetzt gemacht werden:

					 <p>Die Wiese von Prada wird häufig von Wildtieren zur Nahrungsaufnahme aufgesucht. Die vorgesehene Langsamverkehrsführung birgt die Gefahr, dass austretendes Wild in der Dämmerungs- und Nachtzeit durch den Langsamverkehr aufgeschreckt wird und sich dadurch das Wildunfallrisiko auf der angrenzenden Hauptstrasse stark erhöht (aktuell hohe Wildunfallzahl auf dieser Strecke).</p> <p>→ Die Linienführung über Seglias und Prada ist zu streichen.</p>
--	--	--	--	--	---

**Mountainbike-Wegnetz und Mountainbike-Pisten**

Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand	Massnahme	Beurteilung AJF
-----	----------	------------	--------------	-----------	-----------------

			Alt	Neu	
MTB. 00	Region Surselva (alle Gemeinden)	Mountainbike-Wegnetz	A	A/F	<p>Das Mountainbike-Wegnetz beinhaltet alle Mountainbike-Wege, die nicht als Routen definiert wurden. Angebote, die sich an abwärtsorientierte Biker richten, werden als Mountainbike-Pisten bezeichnet.</p> <p><b>Bike Nagens - Segneshütte – Punt Desch</b></p>  <p>Rot, muss zwingend auf den bestehenden Weg bis zur Segneshütte führen, ablehnen, Blau, die Abfahrtsroute muss zwingend auf der Skipiste bis nach Punt Desch führen.</p> <p><b>Bike Naraus – Punt Desch</b></p>  <p>Diese MTB Piste wird mit dem Rückbau der Naraus-Bahn nicht mehr gebraucht. Ablehnen.</p> <p><b>Bike Tarschlims - Muletg</b></p>  <p>Blauer Pfeil, keine Einwände. Roter Pfeil, ablehnen.</p>

					<p><b>Bike Ault la Geina - Runca</b></p>  <p>Diese Route ist abzulehnen, sie führt über wichtig Äsungsplätze. (Weide).</p> <p><b>Bike Prau Ault – Vein – Flims BB.</b></p>  <p>Auch diese Route ist abzulehnen. Begründung, siehe Masterplan.</p> <p><b>Flims - Waldhaus</b></p>  <p>Die Routenführung ist auf den teils mangelhaften Karten nicht genau ersichtlich. So kann keine SN gemacht werden.</p> <p><b>Flims Prau la Selva</b></p>
--	--	--	--	--	---



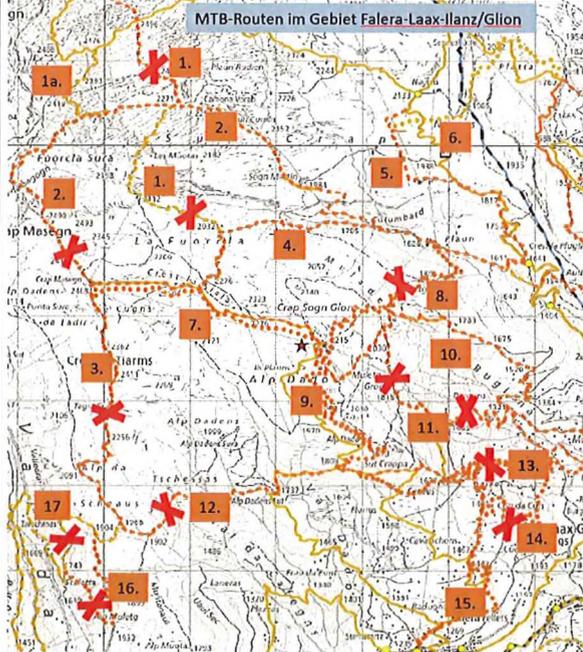
Auch hier kann keine SN gemacht werden. Die Pisten Führung ist unklar.

**Bike Bot la Cresta Trin**



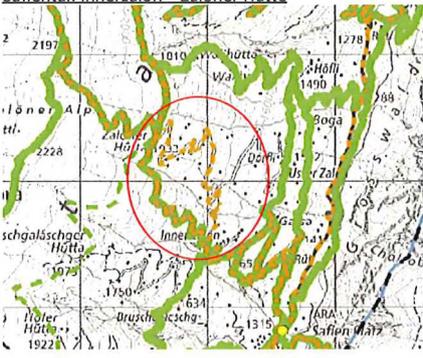
Diese Route ist zwingend abzulehnen. Es führt durch eines der letzten störungsfreien Gebiete im Trinser-Grosswald.

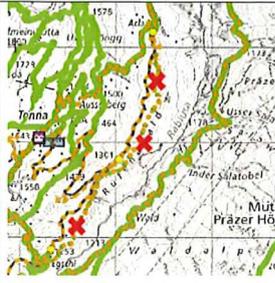
**Laax-Falera-Ilanz/Glion  
MTB Routen**



1. Route ist zu streichen. → Lebensrum der Schneehasen, Schneehühner, und Gämsen.
- 1.a. Masterplan LV SN 487 Nr. 21. Keine Einwände
2. Route ist zu streichen. Wichtige Gämsensteinandsgebiete vor allem für den Frühling. WRZ Fuorcla unmittelbar unterhalb der Route, in welcher bis zu 20 Gämsen den Winter verbringen.
3. Route ist zu streichen → Masterplan LV SN 487 Nr. 34
4. Keine Einwände → Masterplan LV SN 487 Nr. 34
5. Keine Einwände → Neu gebaute Bikeroute im 2020
6. Nagens-Punt Desch. → Teil Laax: Masterplan LV SN 487 Nr. 17
7. Uphill Strecke Crap S Gion-masegn → Masterplan LV SN 487 Nr. 24 und 32
8. Crap S Gion-Plaun → Masterplan LV SN 487 Nr. 21

				<p>9. Crap S Gion-Curnius → Masterplan LV SN 487 Nr. 26. Die Ausführungen in der Karte RIP Surselva genügen nicht, um definitive Stellung zu nehmen. Unübersichtlich und mehrere Routen!</p> <p>10. Crap S Gion – Murschetg → Ist eine bestehende Bikestrecke. Steht jedoch in Zusammenhang mit der neugeplanten Bikestrecke Masterplan LV SN 487 Nr. 27 und 28. Es darf nur eine Strecke eingerichtet werden, welche bis nach Murschetg führt.</p> <p>11. Crap S Gion-Murschetg → Route ist zu streichen. Masterplan LV SN 487 nicht aufgeführt. Eine Strecke führt bereits nach Murschetg, eine weitere ist geplant. Es darf nur eine Strecke nach Murschetg führen. Sehr wichtiger Wildkorridor von der WRZ Gonda unterhalb Falera in Richtung WSG Muladera. Setzgebiet der Hirsche und wichtiges Einstandsgebiet der Rehe. Mehrere Vogelarten an der Waldgrenze. Wichtiges Brutgebiet Birk- und Schneehuhn.</p> <p>12. Alp Dadens Falera – Alp Muota Ilanz/Glion → Route ist zu streichen. Masterplan LV SN 487 nicht aufgeführt. Der wichtigste Wildlebensraum Sommer Gebiet Falera. WRZ Tschessas. Gutes Jagdgebiet für die Erfüllung des Hirsch-Abschussplans. Ladir (Ilanz/Glion) im gesamten Wald Problemflächen Verbiss.</p> <p>13. Curnius-Murschetg → Masterplan LV SN 487 Nr. 27 und 28 Die Ausführungen auf der RIP Karte genügen nicht, um eine definitive Stellung zu nehmen. Zu viele eingezeichnete Routen und der Verlauf der Route ist nicht ersichtlich. Wichtiges Sommerinstandsgebiet der Hirsche und Rehe sowie der Rehe im Winter.</p> <p>14. Curnius-Con da Cuts-Murschetg → Route ist zu streichen. Masterplan LV SN 487 nicht aufgeführt. Wichtiges Rehgebiet Sommer und Winter. Setzgebiet Hirsch und Reh.</p> <p>15. Curnius –Falera Masterplan LV SN 487 Nr. 29.</p> <p>16. und 17. Muota Ladir-Alp Schnaus → Routen sind zu streichen. Masterplan LV SN 487 nicht aufgeführt. Die beiden Routen führen durch beste Wildlebensräume. Federflugasyl la Mutta und allgemeines WSG Valedras. Das WSG Valedras hat sehr grosse Bedeutung, auch für die Bejagung/Erfüllung des Abschussplans-Hirschwild. (Schwerpunktbejagung) Bereits gegenwärtig befahren Biker rege diese beiden Routen und bringen im Frühjahr wie auch im September grosse Störung mit sich. Eine Signalisation dieser beiden Routen würde wichtige Brutgebiete und Setzgebiete, wie auch Jagdgebiete, zerstören.</p> <p><u>Bikepiste Uaul da Mulin - Ilanz</u></p>  <p>Der letzte Abschnitt vom Kloster Ilanz, oberhalb des Regionalspitals, ist zu streichen. Für das Endstück kann die mit dem schwarzen Pfeil eingezeichnete Strasse verwendet werden.</p>
--	--	--	--	---

				<p>Das Wild nutzt den Wald am Sonnenhang oberhalb von Ilanz vor allem im Winter und im Frühjahr. Im Frühjahr ist es hier schnell schneefrei, so dass die Wildtiere besser zur Nahrung gelangen. Dies sind wichtige Ruhegebiete nach dem Winter, um die verbrauchte Körpersubstanz aufzubauen. Zusätzliche Störung führt hier zu grossen Konflikten.</p> <p><u>Safiental: Innerzalön – Zalöner Hütte</u></p>  <p>Der neue Bikeweg auf dem Wanderweg zwischen Innerzalön und Zan löner Route soll gestrichen werden. Begründung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bis anhin sehr ruhiges, und trotz dem Wanderweg noch wenig begangenes Gebiet. Sehr wichtiger Sommer-Einstand von Hirschen, wichtiges Setzgebiet für Hirsche</li> <li>2. Es soll ja bereits ein neuer Bikeweg über die Strasse geführt werden, diesem steht aus unserer Sicht nichts im Wege. Wird der Bikeweg aber noch zusätzlich über den Wanderweggeführt, werden Nutzungskonflikte provoziert und die Störung in diesem bis anhin ruhigen Gebiet zusätzlich vergrößert.</li> </ol> <p><u>Safiental: Acla - Egschi</u></p>
--	--	--	--	--



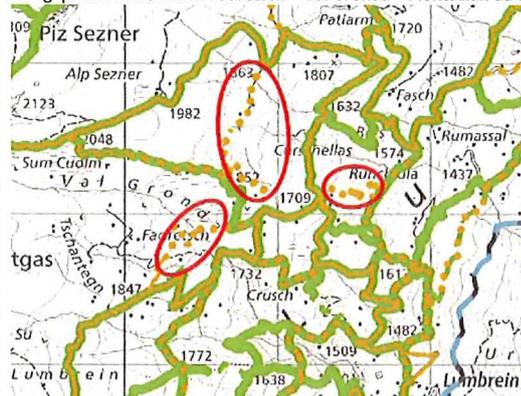
Der neue Bikestrecke zwischen Acla und Egschi soll gestrichen werden.

**Begründung:**

Noch sehr ruhiges Gebiet. Wichtiges Rückzuggebiet für Hirsch und Gams. Wichtiger Sommereinstand, Setz- und Aufzuchtgebiet für Hirsche, Winter-, Frühlings- und Herbsteinstandsgebiet für Gämsen

**MTB: Lumnezia (Lumbrein/Vignogn):**

Neu geplante Bikstrecken Fadretsch – Val Gronda – Plontaziun da Lumbrein – Runchiola.

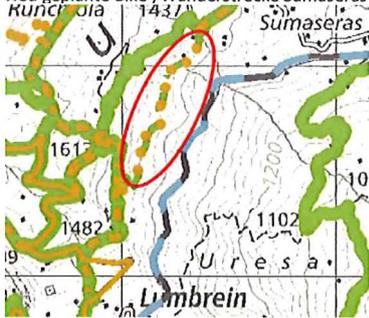


Wichtige Einstand-, Setz- und Aufzuchtgebiete von Reh-, Hasen-, Birkwild und viele andere Vogelarten betroffen (Val Gronda: Federwildasy!). In Anbetracht der bestehenden Verbindungswege werden diese vorgesehenen zusätzlichen Zerschneidungen von Lebensräume als unverhältnismässig beurteilt.

→ Streckenabschnitte sind zu streichen

**MTB: Lumnezia (Vignogn):**

Neu geplante Bike-/Wanderstrecke Sumaseras – Cumanet.

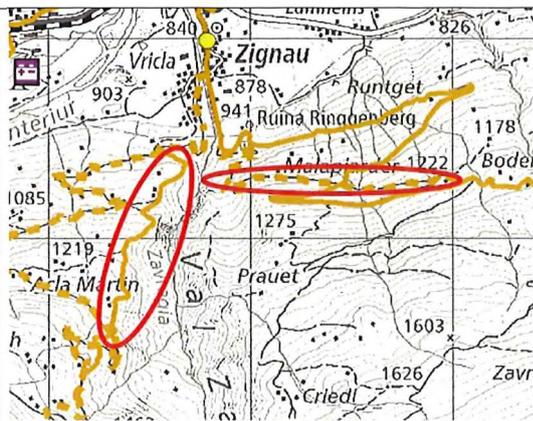


Rot eingekreiste Streckenabschnitt umfasst wichtige Setz-, Einstands- und Aufzuchtgebiete von Rehwild. Es handelt sich um die Neuerschliessung von bislang ungestörtem Gelände. In Anbetracht der bestehenden Wegverbindung in rund 200m Distanz scheint dieser Eingriff unverhältnismässig.

→ Streckenabschnitt ist zu streichen.

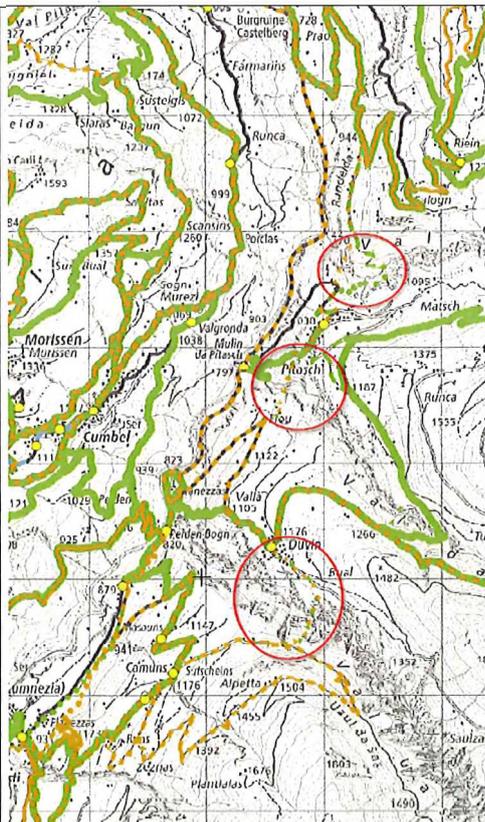
**MTB: Obersaxen/Trun (Val Zavraglia):**

Wegabschnitt Zignau-Acla Martin und Malapiarder (Rot eingekreist).



In den rot eingekreisten Abschnitten sind die Mountainbikestrecken zu streichen. Diese Gebiete werden ganzjährig stark durch Wildtiere (auch Grossraubtiere) genutzt. Um Konflikte zu vermeiden ist es wichtig, dass diese Gebiete als Rückzugsort für das Wild erhalten bleiben.

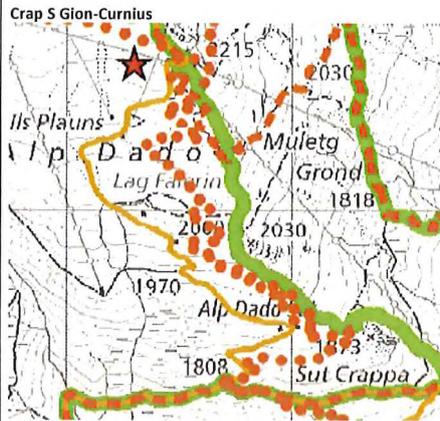
Bikewegverbindung Rein/Sevgein – Pitasch – Fleu/Duvin – Camuns



Die vorgesehene Langsamverkehrsverbindung quert die Schluchten Val da Riein, Val da Pitasch und Val Uastg. Bei allen drei Schluchten handelt es sich um bislang unerschlossene und damit ungestörte Gebiete mit hohem Wert als Lebensraum für

verschiedene Säugetier- und Vogelarten sowohl im Sommer wie auch im Winter. Gemäss dem Amt für Wald und Naturgefahren bestehen in den hinteren Bereichen von allen drei Tälern Waldflächen, bei denen gewisse Baumarten wildbedingt zumindest ansatzweise Verjüngungsprobleme aufweisen (Wald-Wild-Bericht Surselva, 2018, [https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/awn/wald/3\\_4\\_waldoekologie/wald\\_wild/Seiten/3\\_4\\_3\\_wald\\_wild\\_berichte.aspx](https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/awn/wald/3_4_waldoekologie/wald_wild/Seiten/3_4_3_wald_wild_berichte.aspx)). Bei einer Beeinträchtigung der Wildlebensräume im vorderen Teil der Schluchten ist damit zu rechnen, dass das störungsempfindliche Schalenwild weiter in die Täler hinein ausweicht und sich die dortige Wald-Wild-Problematik damit weiter verschärft.

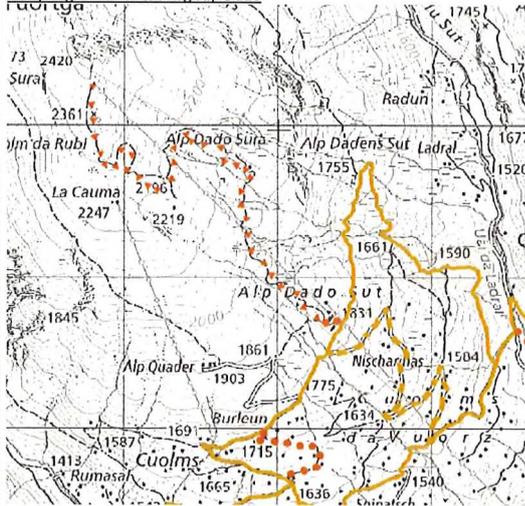
→ Von einer Erschliessung der Täler Val da Relein, Val da Pitasch und Val Usatg ist dringend abzusehen.



Für die vorgesehene neue Streckenführung Crap S Gion - Curnius reichen die vorliegenden Informationsunterlagen nicht für eine abschliessende Beurteilung aus. Für die einzelnen Streckenabschnitte sind detaillierte Kartenausschnitte nachzureichen, aus denen die vorgesehene Streckenführung unmissverständlich hervorgeht.

→ Antrag: Projektergänzung

**Breil/Brigels: Waltensburg-Alp Dado**

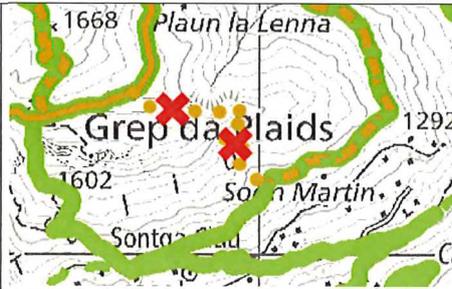


Das Gebiet um die vorgesehene Bikepiste beheimatet Schnee- und vor allem Birkhühner, Murmeltiere und vereinzelt Gämsen. Die Bikepiste ist auf dem bestehenden Weg eingezeichnet. Da dies zu Konflikten mit motorisiertem Verkehr wegen der baulichen Massnahmen erfolgen könnte, wird toleriert, dass die Bikepiste unmittelbar neben der Alpstrasse eingerichtet werden kann. Es wird vorgängig eine Begehung mit dem zuständigen Wildhüter verlangt, um Konflikte mit Wildtieren während der Bauphase zu vermeiden.

**Breil/Brigels: Bikeweg Spunda da Plaid**

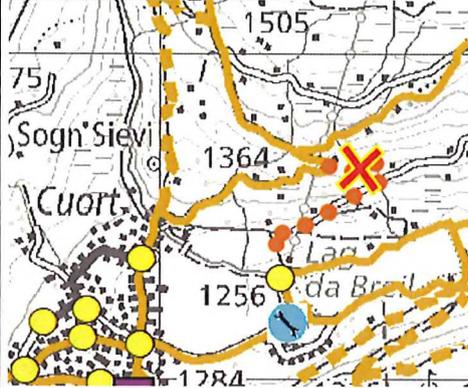
Ist diesem Gebiet befinden sich zahlreiche Wildarten und Vögel, erwähnenswert ist zudem ein guter Bestand Haselhühner (potenziell gefährdet). Eines der wenigen Gebiete auf dieser Höhenstufe, welches heute keine, bis wenige Störungen auszeichnet.

Abschnitt Plau da Plaids bis Punkt 1310 (Arblatsch) ist aus oben erwähnten Gründen nicht tolerierbar.



→ Wegverbindung ist zu streichen.

Breil/Brigels: Crap Gries - Sarflems



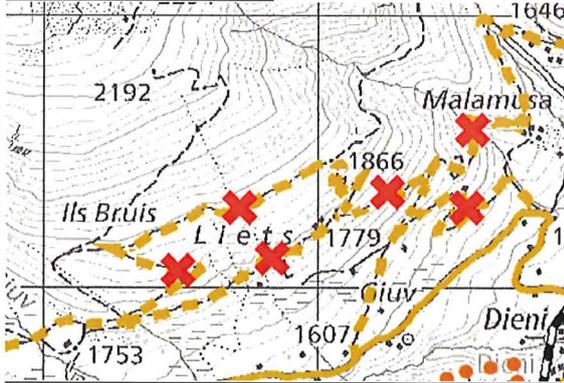
Der unterste Teil der geplanten Bikestrecke ist unbedingt westlich des Sesselliftes umzusetzen. Die neu geplante Route zwischen Crap Gries und Sarflems ist ein wichtiges Rückzuggebiet für Wildtiere und Vögel, welche schon heute durch die zahlreichen Störungen dort ihre Ruhe finden.

→ Die Bikepiste ist westlich des Sesselliftes zu führen.

Trun: Verbindung Zignau – Trun Camping

Für die Realisierung dieser Verbindung muss der Vorderrhein gequert werden. Im Bereich der vorgesehenen Querung ist eine Revitalisierung in Planung. Diese beiden Vorhaben sind zwingen aufeinander abzustimmen respektive darf der für die Revitalisierung verfügbare Raum nicht durch diese neue Langsamverkehrsverbindung eingeschränkt werden.

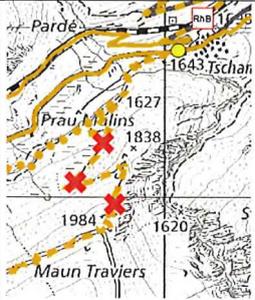
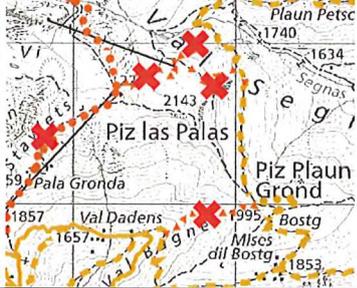
Tujetsch: Liets – Uaul Liets – Malmusa

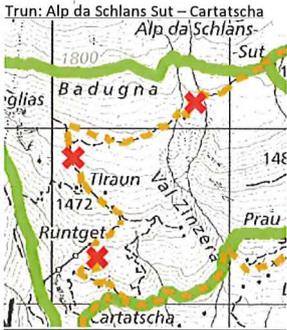


Dieses Gebiet ist ein wertvolles Einstand- und Rückzugsgebiet für viele Wildarten und Vögel. Bspw sind hier Birkhuhn und Haselhuhn vertreten.

→ Die vorgesehenen Bikestrecken im Gebiet Liets – Uaul Liets – Malmusa sind zu streichen.

Tujetsch: Val Curnera – Tschamut

					 <p>Vor allem die steile Abfahrt auf dem Fussweg bei Tschengel Ner führt durch ein intaktes Birkwildhabitat mit einem guten Bestand dieser potenziell gefährdeten Art. Zudem hat Rot- Reh- und Gämswild seinen Einstand in diesem mit Bergerlen durchzogenen Gebiet. Auch wurde schon der Uhu (stark gefährdet) in diesem Gebiet festgestellt.</p> <p>→ Der Abschnitt Maun Travers – Tschengel Ner – Tschamut ist zu streichen.</p> <p><b>Disentis/Mustér, Tujetsch: Cuolm da Vi</b>  Das Massnahmenkonzept Wildschutz Cuolm da Vi (Wildschutzkonzept) ist Teil der Plangenehmigung zum Bau der Pendelbahn Salins – Cungiéri – Cuolm da Vi (inkl. weiteren Projektbestandteilen). Auf Grundlage des darin aufgeführten Langsamverkehrsangebots wurde entschieden, dass die neuen Zubringerbahnen den jagdrechtlich verankerten Schutzansprüchen des Wildes gerecht wird. Änderungen des Langsamverkehrsnetzes mit Konfliktpotenzial bezüglich Wildschutz kämen damit einer Veränderung der Voraussetzungen für die Genehmigung des Betriebs der Pendelbahn gleich. Dies kann nicht als zulässig erachtet werden. Die nachfolgend markierten Angebote entsprechen nicht den Grundlagen des Wildschutzkonzeptes und sind deshalb aus dem Richtplan zu streichen.</p> 
--	--	--	--	--	--

					<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Beide Linienführungen Cuolm da Vi – Val Segnes sind zu streichen</li> <li>→ Die Linienführung Piz Plaun Grönd – Val Bugnei ist zu streichen</li> <li>→ Die Linienführung Cuolm da Vi – Cungiéri – Sedrun ist zu streichen</li> </ul>  <p>Dies ist ein gutes, ruhiges Einstandsgebiet, welches viele Wildarten und Vögel beherbergt. Zudem ist hier das Haselhuhn und Birkhuhn vertreten. Heute ist dies ein Biotop, welches durch geringe Freizeitaktivitäten wenige Störungen aufweist.</p> <p>→ Die Route Alp da Schlans Sut bis Cartatscha ist zu streichen.</p>
MTB. Ox	Regiun Surselva (alle Gemeinden)	Mountainbike-Wegnetz aufgehoben		Zur Sicherung und Steigerung der Qualität werden einzelne Wegabschnitte aufgehoben. Nicht im Mountainbike-Wegnetz bezeichnete Wege sind künftig nicht mehr zu signalisieren, können	<p>Die Zerschneidung der Landschaft stellt ein ernstzunehmendes Naturschutzproblem dar. Der einzige wirksame Lösungsansatz hierfür ist die Konzentration unserer Bewegungen auf die zweckgebundenen Bewegungsachsen. In diesem Sinne wäre die explizite Darstellung der aufgehobenen Langsamverkehrslinien im RIP ein wichtiges Signal, dass das Problem der fortschreitenden Zerschneidung der Landschaft in der Region Surselva ernst genommen und konkret angegangen wird.</p> <p><b>Antrag: Die aufgehobenen Langsamverkehrswege sind darzustellen.</b></p>

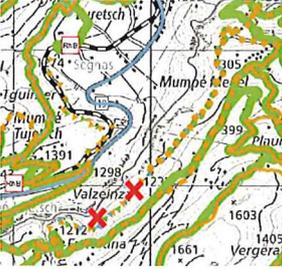
					aber bestehen bleiben und weiter genutzt werden. Die aufgehobenen Mountainbike-Wege werden im Richtplan Langsamverkehr nicht dargestellt.
--	--	--	--	--	---

### Mountainbike-Routen

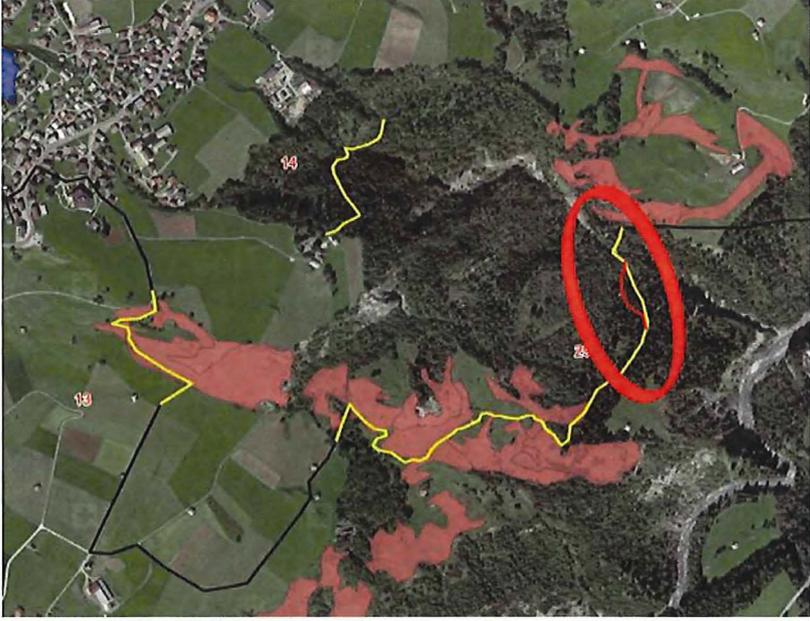
Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		
MTB. 01	Regiun Surselva (verschiedene Gemeinden)	1, Alpine Bike (Etappen 6 - 9) SchweizMobil: Nationale Route	A	A/F	Bestehende Route mit Optimierungen	
MTB. 02	Medel/Lucmagn	65, Gottardo Bike SchweizMobil: Regionale Route		A	Bestehende Route, liegt vollständig ausserhalb der regiun surselva	
MTB. 03	Regiun Surselva Versch. Gemeinden	90, Graubünden Bike SchweizMobil: Regionale Route		A/F	Bestehende Route	Keine Einwände
MTB. 04	Tujetsch	205, Maighelshütte - Oberalppass SchweizMobil: Lokale Route		A/F/Z	Bestehende Route mit Optimierungen	Die vorgesehenen Optimierungen erschliessen sich uns aus den vorliegenden Unterlagen nicht ausreichend. Ohne Informationsgrundlagen aus denen die vorgesehenen Optimierungspunkte hervorgehen, ist eine abschliessende Beurteilung nicht möglich.  Antrag: Projektergänzung

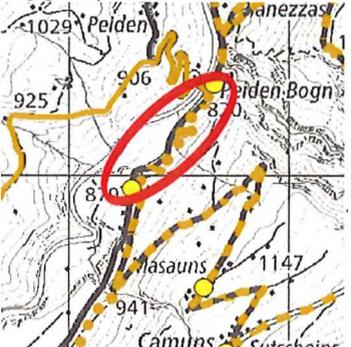
MTB. 05	Tujetsch	206, Stausee Nalps - Cavorgia SchweizMobil: Lokale Route		A	Bestehende Route	
MTB. 06	Disentis/Muster Tujetsch	207, Bostg SchweizMobil: Lokale Route		A	Bestehende Route mit Optimierungen	Die vorgesehenen Optimierungen erschliessen sich uns aus den vorliegenden Unterlagen nicht ausreichend. Ohne Informationsgrundlagen aus denen die vorgesehenen Optimierungspunkte hervorgehen, ist eine abschliessende Beurteilung nicht möglich.  Antrag: Projektergänzung
MTB. 07	Disentis/Muster Sumvitg	208, Val Russefn SchweizMobil: Lokale Route		F/Z	Bestehende Route	
MTB. 08	Laax, Falera	248, Crap Masegn SchweizMobil: Lokale Route		A	Bestehende Route	
MTB. 09	Laax, Flims	247, Vorab - Grauberg SchweizMobil: Lokale Route		A/F	Bestehende Route	
MTB. 10	Laax, Flims, Trin, Safiental, Ilanz/Glion, Schluen, Sagogn	260, Rheinschlucht tour SchweizMobil: Lokale Route		F	Bestehende Route	
MTB. 11	Laax, Flims	245, Flimserwald Rundtour SchweizMobil: Lokale Route		A	Bestehende Route	
MTB. 12	Laax, Flims, Trin	246, Trin Digg - Crestasee SchweizMobil: Lokale Route		A	Bestehende Route	
MTB. 13	Flims	250, Hochtal Bargis SchweizMobil: Lokale Route		A	Bestehende Route	
MTB. 14	Trin	251, Alp Mora SchweizMobil: Lokale Route		A	Bestehende Route	

MTB. 15	Safiental	257, Calärtsch SchweizMobil: Lokale Route		A/F	Bestehende Route mit Optimierung en	
MTB. 16	Safiental, Ilanz/Glion, Schluen, Sagogn	259, Cuolm Sura SchweizMobil: Lokale Route		A/F	Bestehende Route mit Optimierung en	
MTB. 17	Ilanz/Glion, Sagogn	258, Isla Sut SchweizMobil: Lokale Route		A/F	Bestehende Route mit Optimierung en	
MTB. 18	Tujetsch, Disentis/Mus tér, Medel/Lucm agn	Gotthard Labyrinth SchweizMobil: Regionale Route		Z	Teilabschnitt der Route Nr. 205 mit Optimierung s-potenzial	Anhand der vorliegenden Informationsgrundlagen ist keine abschliessende Beurteilung möglich. Es sind Kartengrundlagen in ausreichender Auflösung nachzureichen, aus denen die vorgesehene Optimierung unmissverständlich hervorgehen.  Antrag: Projektergänzung
MTB. 19	Tujetsch	Milez		A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	  Die geplante Route verläuft im markierten Bereich durch Habitate von Reh- und Birkwild. Die Linienführung dieses Routenabschnittes ist in den Bereich des Sesselliftes zu verlegen, damit diese Habitate erhalten bleiben können.
MTB. 20	Tujetsch, Disentis/Mus tér	Cavorgia		A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	

						  Der geplante Abschnitt Val da Crusch – Mumpé Medel ist zu streichen. In diesem Abschnitt befinden sich wertvolle Lebensräume für Schalenwild und Vögel. Eine Erschliessung dieses Gebietes würde grosse Verbauungen erfordern und den örtlichen Lebensraum zerstören.
MTB. 21	Tujetsch, Disentis/Mus tér	Singletrail Bostg		A/F/Z	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	
MTB. 22	Disentis/Mus tér	Mountainbike- Piste Caischavedra - S. Catrina		F/Z	Neu zu erstellende bzw. zu sanierende Mountainbike- Piste	
MTB. 23	Disentis/Mus tér	Flowtrail Gendusas - Caischavedra		F	Neu zu erstellender Flowtrail	  Dieser Flowtrail ist grösstenteils ausserhalb der Pistenplanen geplant und nicht innerhalb von diesen wie beschrieben! Eine Routenführung ausserhalb der Pistenplanen hätte den Verlust von Birkwild- und Schneehuhnhabitat zur Folge. Eine entsprechende Stellungnahme durch das AJF zum laufenden BAB-Verfahren wurde eingereicht.

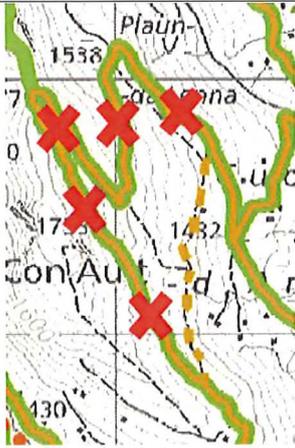
					→ Die Linienführung ist innerhalb der Pistenplanien zu legen.
MTB. 24	Disentis/Mustér	Casa Lavinaras	F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	
MTB. 25	Disentis/Mustér	Lumpegna	F/Z	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	
MTB. 26	Disentis/Mustér, Sumvitg	Lag da Laus	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	
MTB. 27	Disentis/Mustér	Plaun Menisch	A/F/Z	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	
MTB. 28	Disentis/Mustér, Medel/Lucmagn	Vergera	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	Die Teilroute bei Palius, Stagias – Trutgatsch – Plaun Pardatsch – Uaul dils Plauns – Stagias, ist zu streichen. Die Route führt durch ein wichtiges Auerwildhabitat, das gemäss Waldentwicklungsplan als Fördergebiet ausgeschieden ist.  Ebenfalls ist der Teilabschnitt Clavaniev – Craps – Vergera zu streichen. Dieser Abschnitt ist ein ideales, vor allem Frühjahrseinstandsgebiet für Gäms- und Hirschwild. Diese wichtigen, bis anhin mehrheitlich störungsfreien Frühlingsweiden ermöglichen diesen Wildarten ihre Reserven, die im Winter aufgebraucht wurden, wiederaufzubauen.
MTB. 29	Lumnezia	Nino Schurter Trail	A/F/Z	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen, abschnittswe	<u>MTB: Lumnezia (Vella):</u> Neu geplante Bikestrecke Vella - Degen – Peiden

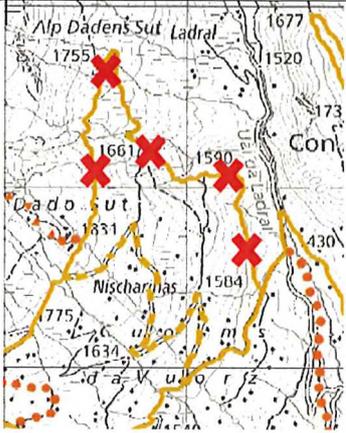
				ise Neuanlagen.	 <p>Der bestehende Weg quert ein wichtiges Wildeinstandsgebiet. Eine zusätzliche Ausdehnung des gestörten Perimeters hätte negative Auswirkungen zur Folge.</p> <p>→ Der zusätzlich vorgesehene Abschwenker (rote Linienführung im roten Kreis) ist zu streichen.</p>
--	--	--	--	-----------------	---

				<p><b>MTB: Lumnezia (Peiden-Uors):</b>  <b>Neu geplante Bikestrecke Peiden Bad – Suadetsch</b></p>  <p>Die Variante der Linienführung im Waldbereich (rechtseitig der Kantonsstrasse) stört das Einstandsgebiet von Gams und Hirsch und bringt eine zusätzliche Störung mit sich (auch Unfälle mit Wild wären vermehrt die Folge). Die Variante linksseitig der Kantonsstrasse durch die Weide, wäre hingegen unproblematisch für das Wild</p>  <p>→ Alternativvariante auf der linken Strassenseite ist zu wählen</p>
--	--	--	--	--

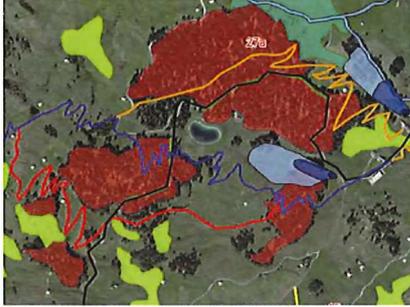
				<p><b>MTB: Neu geplante Bikestrecke Peiden – Uors – Camuns</b></p>  <p>Die geplante Linienführung der Bikestrecke führt durch ein wichtiges Einstandsgebiet von Hirsch und Reh. In diesem Perimeter ist die Reh- und Hirschjagd sehr wichtig (Erreichung der Abschusspläne). Zum Schutz der Jagdstrecke ist die grün eingezeichnete alternative Linienführung zu wählen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Rote Linienführung streichen</li> <li>→ Grüne Linienführung als Alternative weiterverfolgen</li> <li>→ Gelbe Linienführung nur in moderatem Ausbau zulässig</li> <li>→</li> </ul> 
MTB. 30	Lumnezia	Alp Cavet	A/F/Z	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf

				bestehenden Wegen, abschnittswe ise Neu- anlagen.	
MTB. 31	Lumnezia, Obersaxen Mundaun	<b>Bike Marathon Lumnezia - Obersaxen</b>	A/F/Z	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen, abschnittswe ise Neu- anlagen.	
MTB. 32	Lumnezia, Obersaxen Mundaun, Ilanz/Glion	<b>Bündner Rigi</b>	A/F/Z	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen, abschnittswe ise Neu- anlagen.	
MTB. 33	Breil/Brigels, Trun	<b>Grep da Plaids</b>	A/F/Z	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen, abschnittswe ise Neu- anlagen.	Einwand bereits unter MTB.03 Stellung genommen >Neuanlage eines Bikeweges (Abfahrt) im Gebiet Spunda da Plaids zwischen Punkt 1537 und Punkt 1381. Im Weiteren ist die Aufforstung im Gebiet Plauncas südlich von Brigels eine forstliche Problemzone im Bezug auf Wildschaden. Durch zusätzliche Störungen wird der Verbiss in diesem wichtigen Schutzwald erhöht. Aus diesem Grund ist die Routenführung im Gebiet Plauncas zu streichen.

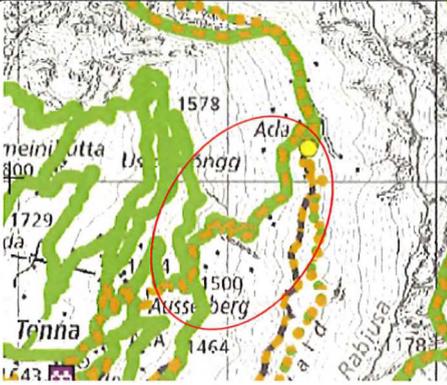
MTB. 34	Breil/Brigels	<b>Pradas</b>	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen, abschnittswe ise Neu- anlagen.	 <p>Die als Ausgangslage aufgeführte Streckenführung führt durch ein äusserst wichtiges Jagdgebiet. Zum Schutz eines ungestörten Jagdbetriebs ist diese Streckenführung zu streichen und stattdessen die als Zwischenergebnis aufgeführte Verbindung zu signalisieren.</p>
MTB. 35	Breil/Brigels, Ilanz/Glion	<b>Suworow - Runde</b>	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	
MTB. 36	Breil/Brigels	<b>Flowtrails Tschuppina</b>	A/F	Signalisation bestehender Angebote	

MTB. 37	Breil/Brigels	Cuolms	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	 <p>Die als Ausgangslage aufgeführte Streckenführung führt durch ein äusserst wichtiges Jagdgebiet. Zum Schutz eines ungestörten Jagdbetriebs ist diese Streckenführung zu streichen und stattdessen die als Zwischenergebnis aufgeführte Verbindung zu signalisieren.</p>
MTB. 38	Obersaxen Mundaun	Inneralp Vorderalp	A/F/Z	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen, abschnittsweise Neuanlagen.	
MTB. 39	Obersaxen Mundaun	Auf Jankas Spuren	A/F/Z /V	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen, abschnittsweise Neuanlagen.	

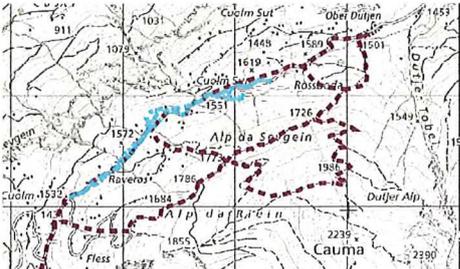
MTB. 40	Ilanz/Glion	Cuolms da Siat	A/F/V	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	 <p>Der letzte Abschnitt vom Kloster Ilanz, oberhalb des Regionalspitals, ist zu streichen. Für das Endstück kann die mit dem schwarzen Pfeil eingezeichnete Strasse verwendet werden. Das Wild nutzt den Wald am Sonnenhang oberhalb von Ilanz vor allem im Winter und im Frühjahr. Im Frühjahr ist es hier schnell schneefrei, so dass die Wildtiere besser zur Nahrung gelangen. Dies sind wichtige Ruhegebiete nach dem Winter, um die verbrauchte Körpersubstanz aufzubauen. Zusätzliche Störung führt hier zu grossen Konflikten.</p>
MTB. 41	Obersaxen Mundaun, Lumnezia	Höhenweg rund um den Mundaun	A/F/Z /V	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen, abschnittsweise Neuanlagen.	<p>MTB: Lumnezia/Obersaxen (Vella): Neu geplante Bikeroute Platetg – Triel</p> <p>Die vorgesehene Bikeroute tangiert sensible Lebensräume verschiedener Wildarten, insbesondere Vögel. Die Störung durch Biker in diesem Gebiet auf Fauna wäre mit der vorgesehenen Linienführung unverhältnismässig hoch. Stattdessen kann am Wanderweg entlang (am Grat) gefahren werden.</p>

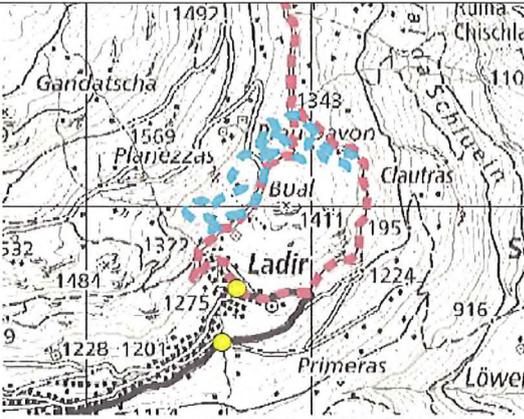
					 <p>Streckenabschnitt Bikestrecke Uaul da Vella - Lavadinas –Triel / Wildruhezone</p>  <p>Die blaue und die orange Linienführung im Waldbereich und am Waldrand sind eine grosse Störung für Birkhuhn, Feldhasen, Reh- und Hirschwild. Hier sind alternative Linienführungen ausserhalb der Wald- und Buschungen zu wählen.</p> <p>→ Die konflikträchtigen Gebiete (rot eingekreist) sind mittels alternativen Linienführungen zu umgehen.</p>
--	--	--	--	--	--

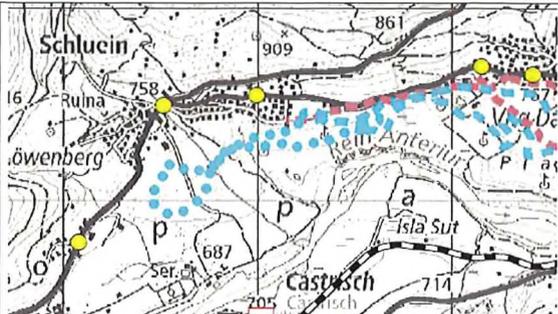
MTB. 42	Sumvitg	Alp Nadels - Val Sumvitg	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	Crest Liandras bis Cuolms da Nadels ist ein ideales Frühlingseinstandsbiotop für Gäms- und Rotwild. Diese wichtigen, störungsfreien Frühlingsweiden ermöglichen diesen Wildarten ihre Reserven, die im Winter aufgebraucht wurden, wiederaufzubauen, bevor sie weiterwandern. Ein zu frühes Befahren dieser Route im Frühjahr hätte erhebliche Störungen von Wildtieren zur Folge. → Keine Schneerräumung der Route zwecks frühzeitiger Befahrbarkeit (inkl. Erschliessungsstrasse Alp Nadels)
MTB. 43	Trun, Sumvitg	Talrunde Trun - Sumvitg	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	Die Routenabschnitt Barcuns Dado - Pigniu ist zu streichen (Prüfung Routenvariante Clavadi-Barcuns Dado). In diesem Gebiet steht im Frühling etliches Rotwild, aber auch Gäms- und Rehwild ein. Diese Rote verläuft parallel zur Kantonsstrasse, die Unfälle mit Wild würden sich häufen. Auch brütet am Grep da Ferm regelmässig ein Wanderfalkenpaar.
MTB. 44	Trun	Cuolm da Munt	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	Die Route Cuolms da Munt Dado bis Suschnas ist zu streichen. Dies ist ein gut strukturiertes Einstandsgebiet, welches viele Wildarten und Vögel beherbergt. Heute ist dies eines der wenigen Biotope, welches durch geringe Freizeitaktivitäten wenig Störung aufweist.
MTB. 45	Trun	Alp Nadels	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	
MTB. 46	Sumvitg	Alp Gliivers	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	Die Route von Alp Crap Ner Sura - Alp Crap Ner Sut - Fallas ist zu streichen. Die Route führt im oberen Höhenbereich durch ein intaktes Birkhuhn-Habitat. Der darunterliegende Bereich (Pkt. 1788 bis Pkt. 1657) führt mitten durch einen wichtigen Auerhuhnlebensraum. Die Fläche ist im Waldentwicklungsplan als Auerhuhnförderfläche ausgeschieden. Die gezielte Förderung des Bikesports in einem Gebiet, dass spezifisch zur Förderung einer störungsanfälligen Art wie dem Auerhuhn ausgewiesen ist, erachten wir als klaren Widerspruch. Die Route wird abgelehnt.
MTB. 47	Sumvitg	Val Sumvitg	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	

MTB. 48	Sumvitg	Lag da Laus (Sumvitg)	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	
MTB. 49	Safiental, Bonaduz	Sculms	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	
MTB. 50	Safiental	Tenna Ausserberg	F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	 <p>Mountainbikeweg auf dem Wanderweg zwischen Acla und Ausserberg streichen Begründung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bis anhin sehr ruhiges, und trotz dem Wanderweg noch wenig begangenes Gebiet. Sehr wichtiger Sommer-Einstand von Hirschen, wichtiges Setzgebiet für Hirsche</li> <li>2. Es soll ja bereits ein neuer Bikeweg über die Strasse geführt werden, diesem steht aus unserer Sicht nichts im Wege. Wird der Bikeweg aber noch zusätzlich über den Wanderweggeführt, werden Nutzungskonflikte provoziert und die Störung in diesem bis anhin ruhigen Gebiet zusätzlich vergrössert.</li> </ol>

MTB. 51	Safiental	Aussersafien	F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	
MTB. 52	Safiental	Tenner Chrüz	A/F	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen	
MTB. 53	Ilanz/Glion, Safiental	Güner-Lückli	A/F/V	Neu zu signalisieren de Route, mehrheitlich auf bestehenden Wegen. Abschnittswiese Neuanlagen.	<p><b>Abschnitt Ilanz – Duvin</b> Die vorgesehene Mountainbikeroute quert die Schluchten Val da Pitasch und Val da Rein. Bei beiden Schluchten handelt es sich um bislang unerschlossene und damit ungestörte Gebiete mit hohem Wert als Lebensraum für verschiedene Säugetier- und Vogelarten sowohl im Sommer wie auch im Winter. Gemäss dem Amt für Wald und Naturgefahren bestehen in den hinteren Bereichen von allen drei Tälern Waldflächen, bei denen gewisse Baumarten wildbedingt zumindest ansatzweise Verjüngungsprobleme aufweisen (Wald-Wild-Bericht Surselva, 2018, <a href="https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/awn/wald/3_4_waldoekologie/wald_wild/Seiten/3_4_4_3_wald_wild_berichte.aspx">https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/awn/wald/3_4_waldoekologie/wald_wild/Seiten/3_4_4_3_wald_wild_berichte.aspx</a>). Bei einer Beeinträchtigung der Wildlebensräume im vorderen Teil der Schluchten ist damit zu rechnen, dass das störungsempfindliche Schalenwild weiter in die Täler hinein ausweicht und sich die dortige Wald-Wild-Problematik damit weiter verschärft.</p> <p>→ Von einer Erschliessung der Täler Val da Rein, Val da Pitasch und Val Usatg ist dringend abzusehen.</p> <p><b>Abschnitt Duvin - Güner Lückli</b> Zurzeit ist der bestehende Wanderweg über das Güner Lückli nicht als Bikeweg ausgewiesen und wird entsprechend auch nur spärlich durch Biker genutzt. Unsere Erfahrung zeigt, dass die Förderung eines Wanderweges als Bikeweg mittelfristig zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen führt sowie erhöhte Unterhaltsarbeiten mit sich bringt. Hat sich das Biken auf einem Wanderweg einmal etabliert, so können diese Probleme nur über die Entflechtung der beiden Nutzergruppen gelöst werden. Der Neubau einer separaten Bikeweges wäre in diesem Fall unausweichlich. Die Förderung eines Bikeweges über das Günerlückli zur Alp Gretg bedeutet einen markanten Anstieg des Störvolumens in einer bis anhin weitgehend ungestörten Geländekammer. Der genannte Wanderweg verläuft zwischen zwei Wildschutzgebieten (WSG Botta Burschina und WSG Muret), die in regem Austausch miteinander stehen. Es handelt sich dabei um ein wichtiges Jagdgebiet mit einer hohen Bedeutung für die Regulierung der Schalenwildbestände während der Hochjagd.</p>

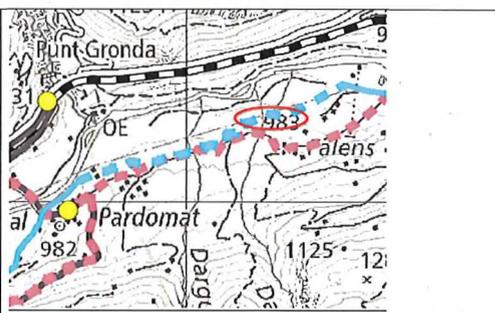
Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		
LL.00	Regiun Surselva (alle Gemeinden)	Langlauf-Netz		F/Z	Das Langlauf-Netz beinhaltet das ganze Langlauf-Netz, das nicht als Route definiert wurde.	<p><u>Grundsätzliche Voraussetzung</u> Die Aktivitäten bei Nacht auf der Loipe sind auf die offiziellen, beleuchteten Abschnitte zu beschränken. Ansonsten zeitliches Verbot zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr.</p> <p><u>Ilanz/Glion: Cuolms da Riein – Castrisch</u></p>  <p>Diese vorgesehene Langlaufloipe befindet sich Diese LL wurde im schneearmen Winter als Ersatz für die LL beim Dorf Castrisch/Sevgein gedacht. Es sollte ein Versuch gemacht werden, ob diese Variante für Langlauf attraktiv gestaltet werden könnte. Eine Umsetzung fand jedoch nicht statt. Die LL liegt nicht in einem Wintereinstandsort vieler Wildtiere. Trotzdem halten sich hier einzelne Hirsch, Gämsen und Rehe auf. Der Wald bei der Alp da Sevgein gilt als Auerhuhlebensraum. Unter Berücksichtigung der folgenden Rahmenbedingungen sind aber keine Störungswirkungen auf Wildtiere zu erwarten, die über das ortsübliche Mass hinaus gehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>keine Nachtbeleuchtung, kein Nachtlanglauf</li> </ul> <p><u>Ilanz/Glion: Ladir</u></p>

						 <p>Das umliegende Gebiet, vor allem der Hügel Bual (südöstlich), beheimatet in einem schneereichen Winter verschiedene Wildtiere. Die Rehe suchen die Sonnenseite am Rand des Waldes für die Nahrungsaufnahme und die Deckung im Wald. Unter Berücksichtigung der folgenden Rahmenbedingungen sind aber keine Störungswirkungen auf Wildtiere zu erwarten, die über das ortsübliche Mass hinaus gehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>keine Nachtbeleuchtung, kein Nachtlanglauf</li> </ul> <p><u>Schluain: Erweiterung LL Schluain - Sagogn</u></p>
--	--	--	--	--	--	---

						 <p>Die Wiese im Gebiet Prada wird im Winter rege vom Wild (Hirsche und Rehe) zur Nahrungsaufnahme aufgesucht. Die Ausdehnung der Langlaufloipe in dieses Gebiet führt zu vermehrten Störungsereignissen für Wildtiere und dadurch zu einem erhöhten Wildunfallrisiko auf der oberhalb liegenden Hauptstrasse. Störungsereignisse während der Nacht (allfällige Präparations- und Beschneigungsaktivitäten oder Nachtlanglauf) sind in diesem Zusammenhang als besonders heikel zu betrachten.</p> <p>→ Die Zusatzschleife ins Gebiet Prada ist zu streichen</p>
--	--	--	--	--	--	--

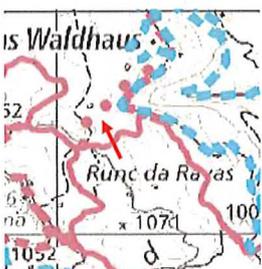
**Langlauf-Route**

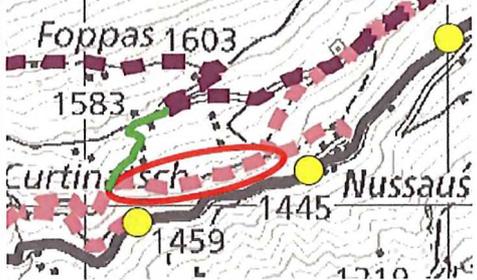
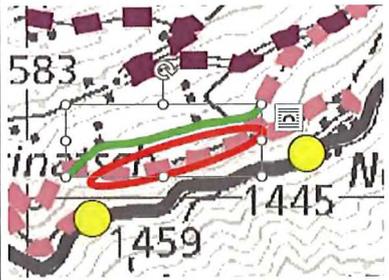
Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		
LL.01	Trun, Sumvitg, Disentis/Mustér, Tujetsch	Nordic-Loipe Trun - Sumvitg - Disentis - Sedrun	A	A/F/Z/V	Bestehende Route, Anpassungen Linienführung als Festsetzung oder als Zwischenergebnis	<u>Bestehende Langlaufloipe Trun-Sumvitg-Disentis:</u>

						 <p>Die Loipe quert zwischen Falens und Pardomat ein Auengebiet von nationaler Bedeutung. Einer zusätzlichen Gewässerquerung ausserhalb des Strassenbereichs kann nicht zugestimmt werden.</p> <p>→ Innerhalb des gesamten Auenperimeters ist die Loipenführung entlang der Strasse zu verlegen.</p> <p><u>Verbindung Mumpé Medel - Cavorgia:</u> Die angestrebte Verbindung der Loipe zwischen Mumpé-Medel und Cavorgia würde durch ein sehr gutes, störungsfreies Wintereinstandsgebiet von Hirsch-, Reh- und Gämswild führen. Es ist eines der seltenen Gebiete wo das Wild noch ungestört überwintern kann! Mit dem Bau dieser Verbindung würden wichtige Wintereinstandsgebiete gestört.</p> <p>→ Die genannte Streckenführung ist zu streichen</p>
--	--	--	--	--	--	--

**Winterwanderwegnetz**

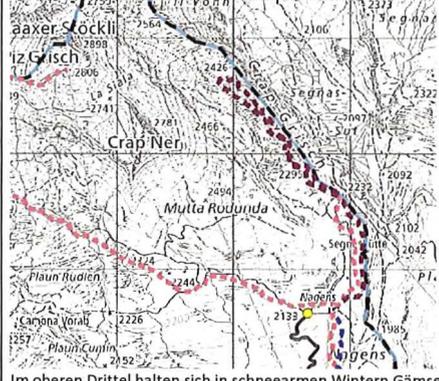
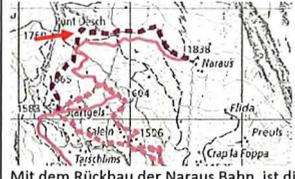
Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		

WW.0	Regiun Surselva (alle Gemeinden)	Winterwanderweg- netz	A/F/Z/V	Das Winterwanderwegnetz beinhaltet alle touristisch zu vermarktenden Winterwanderwege.	<p><b>Winterwandern Naraus Flims</b></p>  <p>Mit dem Rückbau der Naraus Bahn, ist der WWW zu streichen.</p> <p><b>Winterwandern Vallatsch Flims</b></p>  <p>Der Wanderweg (Vallatsch) ist abzulehnen. Siehe Masterplan.</p> <p>Winterwanderweg Lumnezia (Lumbrein): Crest Mulina- Curtinatsch (Senda Lumneziana).</p>
------	--	--------------------------	---------	---	---

					 <p>Im rot eingekreisten Abschnitt des Winterwanderwegs führt dem Waldrand entlang und beeinträchtigt damit einen wichtigen Wintereinstand von Hirschen und Rehen. Dadurch entstehen immer wieder Störungsereignisse mit unmittelbar negativen Auswirkungen für das Wild. Diesen Missstand gilt es zwingend zu bereinigen indem der Winterwanderweg in genügenden Abstand zum Wald verlegt wird.</p>  <p>→ Der rot markierte Abschnitt des Winterwanderwegs ist zu streichen und durch eine der vorgeschlagenen Varianten (grün) zu ersetzen (Abstand zum Waldrand).</p>
--	--	--	--	--	--

Schneeschuhwanderwegnetz

Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		
SS.00	Regiun Surselva (alle Gemeinden)	Schneeschuhwanderwegnetz		A/F/Z/V	Das Schneeschuhwanderwegnetz beinhaltet alle touristisch zu vermerkenden Schneeschuhwanderwege.	<p><u>Grundsätzliche Voraussetzung</u> Die Aktivitäten bei Nacht auf der Loipe sind auf die offiziellen, beleuchteten Abschnitte zu beschränken. Ansonsten zeitliches Verbot zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr.</p> <p><u>Gemeindegebiet Tujetsch</u> Im Tujetsch sind einzelne Touren (z.B. auf den Tgom) falsch eingezeichnet. Diese Tour gibt es offiziell nicht und wird auch nicht signalisiert. Es wird eine grundsätzliche Überarbeitung der Kartengrundlage gefordert.</p> <p><u>Tujetsch: Salez - Mumpje Tujetsch</u> Dieser Trail würde durch ein kleinen, aber vom Wild gut und gerne genutzten Wintereinstand führen. In unmittelbarer Nähe führt die Bahnlinie sowie die Hauptstrasse vorbei. Dies würde zu grossen Störungen für das Wild, sowie zwangsläufig zu vermehrten Wildunfällen führen. Um Konflikte mit dem Wildschutz sowie der Bahn- und Strassensicherheit zu vermeiden, ist diese Strecke zu streichen.</p> <p><u>Disentis/Mustér: Alp Run</u> Einwand seitens Wildhut zum Schneeschuhtrail Alp Run würde vom Dorf Disentis bis zur Walgrenze durch Einstandsgebiet von Hirsch-, Reh- und Gämswild, sowie weiteren Wildarten führen. Im unteren Bereich wird bereits heute ein Winterwanderweg unterhalten welcher vor allem bei viel Schnee eine erhebliche Störung für das Wild bedeutet. Immer wieder sind in diesem Zusammenhang Probleme mit Hirschwild im Dorf zu verzeichnen. Gemäss dem Amt für Wald und Naturgefahren weist das betroffene Waldgebiet Uaul Run wildbedingt Verjüngungsprobleme auf und gilt deshalb als forstliche Problemfläche (Wald-Wild-Bericht Surselva, 2018, <a href="https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diema/awn/wald/3_4_waldoekologie/wald_wild/Seiten/3_4_4_3_wald_wild_berichte.aspx">https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diema/awn/wald/3_4_waldoekologie/wald_wild/Seiten/3_4_4_3_wald_wild_berichte.aspx</a>). Durch zusätzliche Störungen im Gebiet nimmt der Verbissdruck auf den Jungwuchs weiter zu. Der Schneeschuhtrail würde dieses Problem somit weiter verschärfen und ist deshalb abzulehnen.</p> <p>Laax: Crap Grisch</p>

					 <p>Im oberen Drittel halten sich in schneearmen Wintern Gämsen auf. Die verblasenen Kuppen nutzen sie als Nahrungsquelle. Sie können die grosse Distanz zu der Piste und den Skifahrern kalkulieren, so dass sie auch tagsüber am gleichen Ort bleiben. Die Schneeschuhwanderroute endet im Gebiet der Gämsen. Um Störungen zu vermeiden und den Gämsen unnötigen Stress zu ersparen, muss diese Route gestrichen werden. Im ersten Drittel der eingezeichneten Route wäre ein Schneeschuhwanderweg möglich.</p> <p><b>Schneeschuhwandern Narais Flims</b></p>  <p>Mit dem Rückbau der Narais Bahn, ist die Schneeschuhroute zu streichen.</p>
--	--	--	--	--	--

Sommerrodeln

Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand	Massnahme	Beurteilung AJF
-----	----------	------------	--------------	-----------	-----------------

SR.01	Tujetsch	Sommerrodelbahn Calmut - Oberalppass	Alt	Neu Z	Errichtung Sommerrodelbahn auf bereits bestehender Zufahrtsstrasse	
SR.02	Lumnezia	Sommerrodelbahn Triel - Vella		V	Errichtung Sommerrodelbahn im Zusammenhang mit der Umsetzung des Masterplanes <i>Rund um den Piz Mundaun</i>	

#### Schlittelbahn

Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		
SB.00	Regiun Surselva (alle Gemeinden)	Schlittelbahnen		A/Z/F	Das Schlittelbahnnetz beinhaltet alle touristisch zu vermarktenden Schlittelbahnen.	<u>Caischavedra – S. Catrina</u> Der geplante Schlittelweg führt im Gebiet Muot – Plaun Menisch durch eine rechtskräftige Wildruhezone und ist daher abzulehnen.

#### Pumptrack

Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		
PT.00	Regiun Surselva (alle Gemeinden)	Pumptrack		F	Hier werden alle touristisch zu vermarktenden Pumptracks dargestellt.	

#### Skillarea

Nr.	Gemeinde	Objekt/Typ	Koord.-stand		Massnahme	Beurteilung AJF
			Alt	Neu		

PT.00	Regiun Surselva (alle Gemeinden)	Skillarea		F/Z	Hier werden alle touristisch zu vermarktenden Skillarea dargestellt.	
-------	----------------------------------	-----------	--	-----	--	--



Amt für Wald und Naturgefahren  
Uffizi da guaud e privels da la natira  
Ufficio foreste e pericoli naturali

AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG					
/N					
f.	13. Jan. 2021				
CH	RIP	NUP	BAN	GIS	RS AD
	PC				

Amt für Wald und Naturgefahren  
Geschäftsleitung  
Ringstrasse 10  
CH-7001 Chur

Telefon +41 81 257 38 51  
urban.maissen@awn.gr.ch  
www.wald-naturgefahren.gr.ch

Amt für Wald und Naturgefahren, Ringstrasse 10, CH-7001 Chur

**Intern**  
Amt für Raumentwicklung  
Ringstrasse 10  
7001 Chur

Ihr Zeichen  
Ihre Mitteilung vom  
Unser Zeichen  
Zuständig

Ka/ca  
Ueli Eggenberger

Chur, 11. Januar 2021

## Planungsregion Surselva Richtplanung Langsamverkehr Vorprüfung

Sehr geehrte Damen und Herren

Zum vorliegenden Richtplan-Vorhaben äussern wir uns aus forstlicher Sicht wie folgt:

### Allgemein

Der Schutz des Waldes und die nachhaltige Sicherung der gesellschaftlichen, ökologischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit kann aus betrieblichen Gründen nicht entscheidend eingeschränkt werden. Das Amt für Wald und Naturgefahren will sich lösungsorientiert in die touristischen und raumplanerischen Prozesse einbringen und so zur Verbesserung eines qualitativ guten, umweltverträglichen Angebots beitragen.

Holzschläge finden mehrheitlich ausserhalb der Bike-Saison statt. Konflikte können jedoch nicht ausgeschlossen werden. Regelungen in Form von Nutzungsvereinbarungen zwischen Waldeigentümern und Betreibern von Mountainbike-Pisten können helfen, diese zu lösen. So können unter anderem Benutzungszeiten, Details zu Verantwortlichkeit bei Schaden oder Entfernung von künstlichen Bauten definiert werden.

Mountainbike-Routen verlaufen grösstenteils auf bestehenden Walderschliessungen. Waldstrassen dienen in erster Linie der Waldbewirtschaftung. Eine gemeinsame Nutzung ist konfliktträchtig und muss so weit wie möglich vermieden werden.

Einer Erweiterung des Bike-Angebots durch bis anhin noch ungestörte Waldbereiche sind aus Sicht des Waldes zu minimieren. Hier sind Alternativen zu finden. Das Waldökosystem ist so gut wie möglich zu schonen.

Im September 2020 haben wir zum Masterplan Langsamverkehr der Gemeinden Falera, Laax und Sagogn im Rahmen der Ortsplanung Stellung genommen. Gemäss Kapitel A21 wird dieser Masterplan als Gesamtprojekt in den Richtplan Langsamverkehr integriert. Wir gehen davon aus, dass unsere Hinweise und Auflagen übernommen werden.

Die Linienführung bzw. die Digitalisierung der Linien ist teilweise ungenau. Waldspezifischen Auflagen zu den Anlagen werden jeweils im konkreten Baugesuch gemacht.

Nachfolgend aufgelistete Anlagen wurden nicht mit dem Amt für Wald und Naturgefahren vorbeprochen. Es bestehen daher noch offene Fragen. Bei einigen MTB-Routen ist der Planungsstand noch nicht so weit fortgeschritten, um diese schon festsetzen zu können.

## Langsamverkehr Bereich Sommer

### Langsamverkehr Bereich Wandern

Nr. Reg.	Standort	Bezeichnung	Beurteilung/ Hinweis	Begründung
3.510.alle.05	Disentis/ Muster	Verbindung Cavorgia - Ragisch (Mumpe Medel)	Durch geplante Verbindung wird eine bislang im Winter ungestörte Geländekammer erschlossen. Das Gebiet ist ein ausgesprochenes Winter- einstandsgebiet verschiede- ner Wildtierarten. Negative Auswirkungen auch auf den Wald sind zu befürchten. Eine Nutzung <b>nur</b> für den Som- mer-Betrieb ist zu prüfen.	Ungestörtes Winterein- standsgebiet bzw. eine na- türliche Wald-Wild- Schonzone.
3.510.alle.06	Disentis/ Muster	Hängebrücke Sontga Gada - Mompe Medel	Durch geplante Hängebrücke wird eine bislang im Winter ungestörte Geländekammer erschlossen. Das Gebiet ist ein ausgesprochenes Winter- einstandsgebiet verschiede- ner Wildtierarten. Negative Auswirkungen auch auf den Wald sind zu befürchten. Eine Nutzung nur für den Sommer- Betrieb ist zu prüfen.	Ungestörtes Winterein- standsgebiet bzw. eine na- türliche Wald-Wild- Schonzone.
3.510.WA.00	Disentis/ Mu- ster	Wanderwegrunde Stalusa	Geplante Wanderwegrunde war früher bereits als Wan- derweg ausgeschieden und signalisiert. Neu dürfte in dem Fall lediglich die erneute Sig- nalisierung sein.	
3.510.WA.00	Disen- tis/Muster	Optimierung Wegfüh- rung nach Gesamtmeli- oration zwischen Seg- nas und Mumpe Tujetsch	Eine Überquerung der Bahn- gleise mit einer Brücke im Geländeeinschnitt der Eisen- bahnlinie bei Siut wird bevor- zugt.	Schonung des Waldes als Schutzzone.
3.510.WA.00	Tujetsch	Wanderweg Caschle	Das Val Strem ist steinschlag- bedingt gesperrt. Im gesperr- ten Gebiet werden dennoch verschiedene Wander- und Bike-Routen aufgeführt. Die Routen sind zu streichen.	Bedingung für Bewilligungs- fähigkeit des Vorhabens.
3.510.WA.00	Tujetsch	Punktuelle Verbesse- rung Langsamverkehrs- netz	Im Optimierungsprozess ist der Rückbau bestehender In- frastruktur zu prüfen, um Übernutzungen und unnötige Rundschlüsse zu vermeiden.	- Schonung Waldfläche - Minimierung Störungen

Nr. Reg.	Standort	Bezeichnung	Beurteilung/ Hinweis	Begründung
3.510.WA.00	Sumvitg	2'711'820 / 1'175'141	Landabtausch Pardomat (Gebüder Brocca und Gemeinde Sumvitg)	Linienführung anpassen?
3.510.WA.02	Sumvitg	2'711'596 / 1'175'374	Linienführung bei Crest La Resgia ist nicht korrekt dargestellt.	Linienführung anpassen .
3.510.WA.02	Sumvitg	2'715'730 / 1'176'302	Linienführung Runs ist nicht korrekt dargestellt.	Linienführung anpassen .
3.510.WA.00	Sumvitg	2'716'148 / 1'175'917	Grund für neue Linienführung im Waldareal bei Sulagval?	Weg in der Nähe bereits bestehend .
-	Sumvitg	Diverse	Durch die Pro S. Bendetg, Clavadi e contuorn errichtete Wanderwege wurden nicht integriert.	Integrieren.
3.510.WA.00	Trun	2'717'589 / 1'177'324	Linienführung bei der Rheinbrücke Rensch ist nicht korrekt dargestellt.	Korrigieren.
3.510.WA.00	Trun	2'719'373 / 1'178'024	Wanderweg über den Rhein mit Winterwanderweg koordinieren.	Vor allem betreffend Brücke .
3.510.WA.00	Breil/Brigels	2'722'857 / 1'180'370	Grund für neue Linienführung im Waldareal bei Uffiern?	Weg in der Nähe bereits bestehend .
3.510.WA.02	Breil/Brigels	2'726'977 / 1'182'466	Grund für neue Linienführung im Waldareal durch die Val Mulin?	Weg in der Nähe bereits bestehend.
3.510.WA.00	Breil/Brigels	2'721'517 / 1'178'539	Grund für neue Linienführung im Waldareal bei Ruinas?	Weg in der Nähe bereits bestehend.
3.510.WA.00	Breil/Brigels	2'724'867 / 1'181'922	Grund für neue Linienführung entlang des Waldrands?	Weg in der Nähe bereits bestehend.
3.510.WA.00	Breil/Brigels	2'722'123 / 1'178'889	Wieso wird der Weg auf andere Seite der RhB-Bahnlinie verlegt?	Neuer Bahnübergang sinnvoll?
3.510.WA.00	Breil/Brigels	2'725'576 / 1'181'401	Geplante Verbindungsstrasse Brigels - Waltensburg wurde nicht berücksichtigt.	Integrieren.
3.510.alle.08	Ilanz/Glion	Aue Cauma	Die Anpassungen des Wegs sind im Auenwald vorgesehen. Die Aue ist im Inventar von nationaler Bedeutung.	Bei einer allfälligen Anpassung der Wegführung ist dies zu berücksichtigen.
	Lumnezia	Tersnaus - St. Martin	Keine grundsätzlichen Einwände, aber nur sinnvoll, wenn Weiterführung in Aichtung Vals gesichert ist.	Sackgassenweg ohne spezielle Attraktivitäten .

### Langsamverkehr Bereich Mountainbike

Nr. Reg.	Standort	Bezeichnung	Beurteilung/ Hinweis	Begründung
3.510.VE.01	Disentis/Muster und Tujetsch	Veloroute Disentis/Muster - Sedrun - Oberalppass	Nutzungsbeschränkung auf Sommer-Betrieb.	Intakte natürliche Wald-Wild-Ruhezone im Gebiet Mompe Medel.
3.510.MTB.00	Disentis/Muster	Optimierung Wegführung nach Gesamtmelioration zwischen	Eine Überquerung der Bahn- gleise mit einer Brücke im	Schonung des Waldes als Schutzzone.

Nr. Reg.	Standort	Bezeichnung	Beurteilung/ Hinweis	Begründung
		Segnas und Mumpo Tujetsch	Geländeeinschnitt der Eisenbahnlinie bei Siut wird bevorzugt.	
3.510.M TB.04	Tujetsch	Optimierung Bike-reute Nr. 205 (Oberalppass bis Rueras)	Die Route soll neu von Milez nach Crest Liez via Liets nach Ual Liets geführt werden. Der Ual Liets ist aus einem forstlich subventionierten Projekt entstanden (Aufforstung, Entwässerung). Es besteht kein Interesse zur weiteren finanziellen Unterstützung, falls vorhandene Infrastruktur beschädigt wird.	forstliches Projekt.
3.510.MTB.28	Medel/Lucmagn	Vergera	Neue Bikeroute durch ein SWR. Biker sind schnell und haben einen grossen Überraschungseffekt und demzufolge auch ein grösseres Störungspotenzial als Wanderer. <b>Antrag: Zwischenergebnis</b>	Die Bikeroute ist ausserhalb des SWR zu führen - Konfliktpotenzial gross.
3.510.MTB.01 3.510.VE.01	Sumvitg	2'711'820/ 1'175'141	Landabtausch Pardomat (Gebüder Brocca und Gemeinde Sumvitg)	Linienführung anpassen?
3.510.MTB .43	Sumvitg	2'711'596 / 1'175'374	Linienführung bei Crest La Resgia ist nicht korrekt dargestellt.	Linienführung anpassen.
3.510.VE.00	Sumvitg	2'715'730 / 1'176'302	Linienführung Runs ist nicht korrekt dargestellt.	Linienführung anpassen.
3.510.VE.01 3.510.MTB.01	Sumvitg	2'716'148 / 1'175'917	Grund für neue Linienführung im Waldareal bei Sulagval?	Weg in der Nähe bereits bestehend.
3.510.MTB.00	Sumvitg	2'714 '491 / 1'177'177	Linienführung in Planezzas endet mitten auf einem Maisässs.	Fortsetzung im Wald?
3.510.MTB.46	Sumvitg	2'713'695 / 1'177'370	Das Teilstück von Crest Ault nach Murtes quer durch den Wald (Auerwild) ist nicht förderlich. Es kommen noch Auerhühner vor und jede neue Störung ist zu vermeiden. <b>Antrag: Zwischenergebnis</b>	Andere Linienführung.
3.510.MTB.33	Breil/Brigels	2'721'517 / 1'178'539	Grund für neue Linienführung im Waldareal bei Ruinas? <b>Antrag: Zwischenergebnis</b>	Weg in der Nähe bereits bestehend.
3.510.MTB.34	Breil/Brigels	2'724 '867 / 1'181'922	Grund für neue Linienführung entlang des Waldrands? <b>Antrag: Zwischenergebnis</b>	Weg in der Nähe bereits bestehend.
3.510.MTB .33	Breil/Brigels	2'722'123 / 1'178'889	Wieso wird der Weg auf andere Seite der RhB-Bahnlinie verlegt?	Neuer Bahnübergang sinnvoll?
3.510.MTB.35	Breil/Brigels	2'725'576 / 1'181'401	Geplante Verbindungsstrasse Brigels - Waltensburg wurde nicht berücksichtigt.	Integrieren.
3.510.MTB.33	Breil/Brigels	2'721'897 / 1'180'483	Neue Linienführung im Waldareal Spunda da Plaids = Schutzwald Typ A + Lebensraumförderung für das Auerwild. <b>Antrag: Zwischenergebnis</b>	Konfliktpotenzial.

Nr. Reg.	Standort	Bezeichnung	Beurteilung/ Hinweis	Begründung
3.510.MTB.53	Ilanz/Glion	Tissen	Für diese Verbindung müsste eine neue Brücke über das Val da Pitasch gebaut werden. Das Vorhaben befindet sich im Waldareal. <b>Antrag: Zwischenergebnis</b>	Das Gelände ist sehr steil. Es wäre eine sehr lange Brücke notwendig.
	Ilanz/Glion	Aclamanet, Pitasch - Duvin	Vorgesehene Verbindung über das Val da Pitasch setzt eine neue, lange Brücke voraus. Das Vorhaben befindet sich im Waldareal.	Das Gelände ist sehr steil. Es wäre eine sehr lange Brücke notwendig.
	Ilanz/Glion	Signina, Pitasch - Riein	Vorgesehene Verbindung über das Val da Cabiena setzt eine neue, lange Brücke voraus. Das Vorhaben befindet sich im Waldareal.	Das Gelände ist sehr steil. Es wäre eine sehr lange Brücke notwendig.
	Obersaxen Mundaun	Nallwald	Keine neuen Routen festlegen; nur bestehende <b>Hauptwege</b> benutzen .	Sonderwaldreservat Auerhuhn
	Lumnezia	Uaul d'Uors	Alternativen zur Linienführung durch den Wald prüfen: Zapfenzieher von oben her bis auf Höhe 1040 m ü.M. und anschliessend Benützung des bestehenden Wegs Richtung Südwest kann akzeptiert werden. Weiterführung Richtung Nord nur am unteren Waldrand.	Einengung Wildlebensraum führt zur Verdrängung des Wilds und dadurch höherem Verbissdruck im angrenzenden Wald.
	Lumnezia	Cumbel	Weshalb ist der sich im Bau befindliche Mountain-Bike-Cross-Country-Trainingsparcours in Cumbel nicht aufgeführt?	Integrieren.
3.510.MTB.00	Falera	Crap Sogn Gion - Curnius	Aus forstlicher Sicht ist die Streckenführung im untersten Abschnitt vor Curnius zu überarbeiten und nach Möglichkeit ausserhalb des Waldareals zu führen.	Festlegung im Februar 2020.
3.510.MTB.00	Falera	Curnius - Falera	Aus forstlicher Sicht ist die Streckenführung im Gebiet Cauma zu überarbeiten.	Starke Zerschneidung von Waldareal. Festlegung an Begehung vom 29. Juli 2020 mit Amt für Wald und Naturgefahren.
3.510.MTB.00	Laax, Falera	Curnius - Laax Murschetg über Spinass	Aus forstlicher Sicht ist die Streckenführung zu überarbeiten. Es braucht eine Interessenabwägung .	Massive Beanspruchung von Waldareal , Schutzwald, Aufforstungen.
3.510.MTB.00	Laax	Uaul Ravanasc	Aus forstlicher Sicht ist die Streckenführung zu überarbeiten. Es braucht eine Interessenabwägung	Lebensraum für Auerwild gemäss Waldentwicklungsplan .

## Langsamverkehr Bereich Winter

Nr. Reg.	Standort	Bezeichnung	Beurteilung/ Hinweis	Begründung
3.510.L L.01	Disentis/ Muster und Tujetsch	Zusammenschluss Langlaufnetze Disentis/ Muster und Tujetsch	Gemäss Richtplanteil besteht in Kombination mit der Hängebrücke Sontga Gada - Mompe Medel die Möglichkeit, die Loipe schattig, rechtsrheinisch zu führen. Die geplante Linienführung durchschneidet eine bisher ungestörte Geländekammer.	Ungestörtes Wintereinstandsgebiet bzw. eine natürliche Wald-Wild - Schonzone.
3.510.WW. 00	Disentis/ Muster	Optimierung Wegführung nach Gesamtmellioration zwischen Segnas und Mumppe Tujetsch	Eine Überquerung der Bahngleise mit einer Brücke im Geländeeinschnitt der Eisenbahnlinie bei Siut wird bevorzugt.	Schonung des Waides als Schutzzone.
3.510.WW .00	Tujetsch	Wanderweg Caschle	Das Val Strem ist steinschlagbedingt gesperrt. Im gesperrten Gebiet werden dennoch verschiedene Wander- und Bike-Routen aufgeführt. Die Routen sind zu streichen.	Bedingung für Bewilligungsfähigkeit des Vorhabens .
3.510.WW.00	Tujetsch	Punktueller Verbesserung Langsamverkehrsnetz	Im Optimierungsprozess ist der Rückbau bestehender Infrastruktur zu prüfen, um Übernutzungen und unnötige Rundschlüsse zu vermeiden.	- Schonung Waldfläche - Minimierung Störungen
3.510.WW .00	Sumvitg	2'711'820 / 1'175'141	Landabtausch Pardomat (Gebüder Brocca und Gemeinde Sumvitg)	Linienführung anpassen?
3.510.WW. 00	Trun	2'719'373 / 1'178'024	Wanderweg über den Rhein mit Winterwanderweg koordinieren.	Vor allem betreffend Brücke.

### Antrag

Der Richtplan Langsamverkehr Surselva kann mit unseren Angaben weiterbearbeitet werden. Bis zur nächsten Planungsstufe erwarten wir detaillierte Angaben zu oben aufgeführten Linienführungen oder entsprechende Anpassungen gemäss unseren Hinweisen. Für eine konstruktive Zusammenarbeit stehen wir zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Urban Maissen  
Kantonsförster

Kopie per E-Mail an:

Amt für Wald und Naturgefahren, Region Surselva (intern)