

## 2.100\_C\_PLANUNGSBERICHT MOUNTAINBIKE TRAILCENTER RÜTIWALD KLOSTERS 24. September 2023



Allegra Trails GmbH  
Cho d' Punt 10  
7503 Samedan

# ALLEGRA

## TECHNISCHER BERICHT

### INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>ALLGEMEINES</b>	<b>2</b>
1.1	Bauherr.....	2
1.2	Veranlassung .....	2
1.3	Lage .....	2
<b>2</b>	<b>DESIGN</b>	<b>4</b>
2.1	Zugehörige Pläne und Listen .....	4
2.2	Allgemeines .....	4
2.3	Schwierigkeiten/Levels.....	5
<b>3</b>	<b>SCHONENDE BAUWEISE</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>VORBEUGUNG FLÄCHIGE NUTZUNG</b>	<b>7</b>
<b>5</b>	<b>MATERIAL</b>	<b>9</b>
<b>6</b>	<b>UMGEBUNGSGESTALTUNG</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>UNTERHALT</b>	<b>11</b>

#### ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abbildung 1: Übersichtslageplan 1 .....	2
Abbildung 2: Übersichtslageplan 2 .....	3

#### TABELLENVERZEICHNIS:

Tabelle 1: Schwierigkeitsklassen .....	5
--	---



# ALLEGRA

Der Standort Rütiwald (grünes Dreieck) bietet sich an, weil er im untersten Teil der A-Line, der Gotschna Freeride Strecke (rote Linie) liegt. Einerseits kann die Freeride Strecke mit einem zusätzlichen Angebot attraktiver gestaltet werden, zudem bündelt man damit die Mountainbike Angebote. Für Einsteiger bietet sich durch die gute Erreichbarkeit die Möglichkeit, zu üben, ohne die ganze Strecke fahren zu müssen. Im Masterplan Bike ist zudem eine zusätzliche einfachere Singletrail Strecke (hauptsächlich auf bestehenden Wegen, grün eingezeichnet) vom Gotschnaboden bis Rütiwald angedacht. Alle diese Strecken kommen im Trail Center zusammen und bieten einen Treffpunkt an.

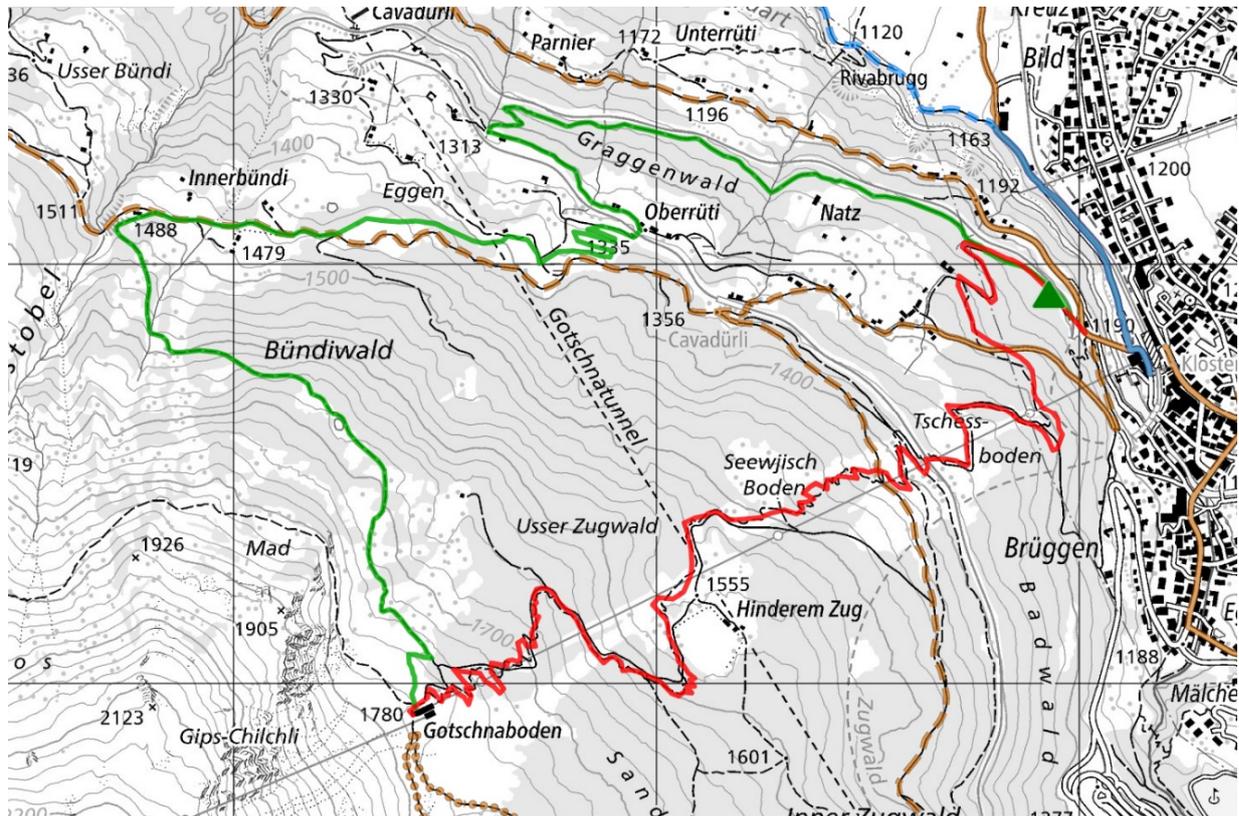


Abbildung 2: Übersichtslageplan 2

## Anschluss Verkehr

Parkplätze stehen bei der Talstation Gotschna zur Verfügung. Der Bahnhof ist in unmittelbarer Nähe. Die Schweiz Mobil Veloroute (blau eingezeichnet), sowie mehrere Mountainbike Routen (ocker eingezeichnet) führen direkt am Trail Center vorbei oder starten in unmittelbarer Nähe auf dem Gotschna Parkplatz.

## Sanitäre Anlagen / Gastronomie

Der Restaurationsbetrieb Gaströchni ist in unmittelbarer Nähe zum Trail Center. Die Sanitären Anlagen können genutzt werden, zudem besteht ein Gastronomie Angebot.

# ALLEGRA

## 2 DESIGN

### 2.1 Zugehörige Pläne und Listen

- 2.101\_P\_Baueingabeplan
- 2.102\_L\_Erläuterungen zu Trails
- 2.103\_L\_Erläuterungen zu Kunstbauten
- 2.104\_L\_Fotos Gelände

### 2.2 Allgemeines

Beim Design des Trail Centers wurde darauf geachtet, ein Angebot für alle Altersgruppen (2-75 Jahre) und Fahrkönnen (Anfänger bis Experten), sowie die Mountainbike Typen (Crosscountry/Allmountain/Enduro) zu gestalten. Das bestehende Waldgelände bietet mit seinen Hügeln und Gefällen eine gute Grundlage und es sind kaum Schüttungen notwendig.

Im Rütivald wird heute schon gebikt. Die Wege, welche durch das Biken im Wald entstanden sind, wurden in der Planung berücksichtigt und in das Projekt integriert. In der Planung wurde darauf geachtet, dass immer ein einfacher Zugang zu den verschiedenen Strecken gewährleistet ist, insbesondere auch bei der Jumphline. Somit wird gewährleistet das keine wilde Pfade im Wald entstehen, um zu den Strecken zu gelangen.

Alle Strecken werden mit einer minimalen Breite ihrer Nutzung entsprechend geplant. Rote und Schwarze Strecken sind 1.0m breit. Blaue und Transferstrecken sind 1.00m breit. Die Jumphline ist 1.5m breit. Insbesondere die Jumphline muss eine Breite von 1.5m aufweisen damit genügend Sturzraum gewährleistet ist.

Das Trail Center wird durch die Transfer Strecke umgrenzt und der Zielbereich aller Strecken bündelt sich, zu einem gemeinsamen Sammelplatz.

Die grossen Skill Elemente werden definiert. Während der Umsetzung des Skill Centers werden entlang der entsprechenden Trails kleine Elemente aus Steinen (Schikanen aus Steinen, einzelne Steine zum Überfahren und ähnliches) gebaut bzw. bestehende Features in den Trail integriert. Ebenso werden die Bereiche zwischen den einzelnen Elementen mit Rollern, kleinen Neigungs- und Richtungswechsell gestaltet. Diese Elemente sind entscheidend für den Fahrspass und das Mountainbike Feeling im Trail Center und können in der Planung auf Papier nicht abschliessend definiert werden. Die Elemente werden auf dem Plan schematisch dargestellt. Die Ausführung erfolgt individuell beim Bau. Erfahrenen Trailbau-Spezialisten bringen dabei ihre Kreativität ein. Die angegebenen Masse der Elemente sind als Richtwerte zu verstehen. Die Fotos dienen als Beispiele.

# ALLEGRA

Das Trail Center beinhaltet folgende Trails:

- T1 Jumphline (Rot)
- T3 MiniFlow (kleiner Sprung, Blau, Laufradtauglich)
- T4 Rockslab (Steinabfahrt, Schwarz)
- T6 Roots and Rocks (Wurzeln und Steine, Rot)
- T7 Switchback (Spitzkehren, Rot)
- T8 Switchback Challenge (Spitzkehrchallenge, Schwarz)
- T9 Transfer (Zufahrtsweg, Blau)

## 2.3 Schwierigkeiten/Levels

Die Trails werden in 3 verschiedenen Schwierigkeiten gestaltet.:

- Blau – Leicht
- Rot – Mittel
- Schwarz – Schwer

Erklärung der Schwierigkeitsgrade:

<b>Blau</b>	<b>Für Anfänger mit wenig Erfahrung auf dem Bike, rollbar</b> Stufen: max. 10cm, Grössere können umfahren werden Max. Höhe über Grund: 50cm Elemente: Rollbar, Fest Holzelemente: min. 90cm breit
<b>Rot</b>	<b>Für Biker mit Erfahrung im Gelände</b> Stufen: max. 40cm Max. Höhe über Grund: 100cm Steinelemente: verblockt, teilweise lose Holzelemente: min. 40cm breit
<b>Schwarz</b>	<b>Für Biker, welche die roten Elemente ohne Probleme &amp; sicher meistern</b> Stufen: max. 70cm Max. Höhe über Grund: 150cm Steinelemente: stark verblockt, teilweise lose Holzelemente: min. 10cm breit, beweglich

*Tabelle 1: Schwierigkeitsklassen*

Die hier definierten Schwierigkeiten orientieren sich an der Fachdokumentation 2.040 Mountainbike-Anlagen, 2019, von der Beratungsstelle für Unfallverhütung und Schweiz Mobil.

# ALLEGRA

## 3 Schonende Bauweise

Für den Bau des Trailcenter wird eine für den Wald schonende Bauweise ausgeführt. Anstatt das Trasse mit vorhandenem Material aufzubauen, wird Material importiert. Somit werden die Wurzeln und das Bodengefüge im Wald geschützt.

Folgender Materialaufbau ist vorgesehen:

- Koffer 0/45 und Feinplanie 0/22 um das Trasse zu erstellen.
- Bindiges Planiematerial 0/22 Andeer Granit od. ähnlich für die Fahroberfläche.

Für den Abtrag der Humusschicht und Erstellen der Trailoberfläche ist teilweise die Unterstützung mittels 3.0to. Bagger vorgesehen. Es ist vorgesehen Baggerunterstützte Strecken mittels Koffermaterial vom bestehenden Gelände zu erhöhen, dadurch wird gewährleistet, dass möglichst wenige Wurzeln verletzt werden und das Gefüge im Wald geschont wird.

Für den Aufbau der der Strecken ist teilweise ein Materialimport (Koffermaterial (0/45) und Planiekies (0/22)) vorgesehen. Das Material wird, wo möglich, mit einem 1.0to. Raupendumper transportiert. Wo die Zufahrt mit Raupendumper nicht möglich ist, wird das Material mittels Winde transportiert.

Die Maschinen fahren nur dort, wo auch schlussendlich ein Trail entsteht. Somit wird gewährleistet das restliche Bodengefüge im Wald möglichst geschont wird und die natürlichen Barrieren durch Jungwuchs bestehen bleibt und somit einer flächigen Nutzung entgegengewirkt wird.

Natürliche Elemente im Wald werden in die Strecken integriert. Vor allem Abfahrten über Steine und Wurzeln. Abfahrten über Wurzeln werden nur bei Wurzelstöcken von toten Bäumen erfolgen.

Vorgesehene Maschinen:

Bagger: 3.0 to.

Radlader: 4.0 to.

Raupendumper: 1.0 to.

Vibrationsplatte: 80 kg

# ALLEGRA

## 4 Vorbeugung Flächige Nutzung

Vom Grundriss her scheint es so das mit der Erstellung der Anlage eine flächige Nutzung des Waldes entstehen könnte. Vor allem im Bereich der Trails T3, T6 und T7. Die Trails wurden so angelegt das sie in die natürlichen Gegebenheiten des Geländes hineinpassen. T6, T7 sind Trampelpfade, welche heute schon vorhanden sind. T3 wird hauptsächlich von Kindern benützt und ist deswegen der Nähe zum Unterstand angelegt.



# ALLEGRA

Im unteren Bild eine Visualisierung dieser Zone. Die Trails haben die gleiche Farbe wie auf dem Grundriss. Mit dieser Visualisierung soll gezeigt werden das eine flächige Nutzung in diesem Bereich nicht entstehen wird. In rotem Raster sind vorhandene Hindernisse in Form von Felsen, Bäumen und Jungwuchs markiert. Zusätzlich werden weitere natürliche Hindernisse (Totholz, Steine) an Orten mit gelbem Raster hinzugefügt.



Somit wird mit natürlichen Abgrenzungen zwischen den Strecken wie Jungwuchs, Steine, Felsen und Totholz, gewährleistet das keine flächige Nutzung entsteht.

# ALLEGRA

## 5 MATERIAL

Für den Bau des Trailparks sollen möglichst regionale Materialien verwendet werden. Es werden folgende Materialien benötigt:

Was	Material	Bemerkung
Koffer	UG 0/45	Frostkoffer und Trassebau
Planiekies	UG 0/22	Trassebau
Planiekies als Fahrbelag	UG 0/22 Bindiges Planiematerial Aundeer Granit od. ähnlich	Gute Verdichtbarkeit. Der hohe mineralische Anteil ermöglicht eine sichere Nutzung des Trail Centers bei allen Witterungsbedingungen
Holz	Lärchenholz -Kanthölzer 10cm x 10cm -Bretter 20-25cm x 4cm -Rundholz	Lärchenholz hat ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis betreffend Robustheit
Vorbausteine	Vorbausteine wild 0.02-0.2m <sup>3</sup>	

# ALLEGRA

## 6 UMGEBUNGSGESTALTUNG

Auf den Waldflächen zwischen den Trails sollen bestehende Sträucher und kleine Bäume bestehen bleiben. Das natürliche Landschaftsbild des Waldes soll erhalten bleiben und die Trails sich bestmöglich in die Natur integrieren. Das gibt der ganzen Anlage ein natürlicheres Bild und verstärkt das Erlebnis Trail Center Rütliwald zusätzlich.

Folgende Infrastruktur braucht der Eingangs-, Aufenthaltsbereich:

- Informationstafel
- Unterstand mit Haken zum Aufhängen von Kleidung und Rucksäcken
- Fahrradständer
- Bänke und Tische
- Abfalleimer

Diese Infrastruktur soll durch eine regionale Firma ausgearbeitet und realisiert werden. ALLEGRA steht dabei beratend zur Verfügung.

# ALLEGRA

## 7 UNTERHALT

Das Trail Center muss wöchentlich auf Schäden überprüft werden. Bei sachgemäßer Verwendung durch die Nutzer beschränken sich die fortlaufenden Unterhaltsarbeiten auf das Mähen der Grünflächen und entfernen von losen Steinen, welche sich aus der Fahrbahn lösen.

2mal pro Jahr muss das Trail Center durch Fachpersonal überprüft und wo nötig repariert/angepasst werden. Die Kosten dafür betragen bei sachgemäßer Nutzung und abhängig von den Nutzerfrequenzen nicht mehr als 5% der Baukosten.

## ÜBER ALLEGRA

Allegra bietet Dienstleistungen bei der Entwicklung von Angeboten für den Langsamverkehr. Der Angebotskatalog beinhaltet die Entwicklung von Masterplänen, die Planung und die Begleitung des Bewilligungsprozesses von der Infrastruktur bis zum Bau, der Unterhalt von Trails sowie die Beratung von Behörden, Tourismusorganisationen und Leistungsträgern.

## Kundenauswahl



## 10'000-fach getestet

Von Allegra erstellte Anlagen bestehen den härtesten Test von allen: die höchsten Nutzerfrequenzen in Europa. Beispielsweise in Sölden, wo jährlich 150'000 Mountainbiker über die mit uns erstellten Trails fahren. Dabei entstehen minimale Unterhaltskosten von circa 5% der Errichtungskosten.