

Region

Samstag, 21. Februar 2026



Baugesuch wurde 2024 eingereicht: Die Schiferbahn im Davoser Parsenngebiet wird auf den Winter 2027/28 durch eine neue Anlage ersetzt. Bild: Stefanie Demarmels

Warterei hat ein Ende: Die neue Davoser Schiferbahn ist amtlich über den Berg

Das Baubewilligungsverfahren für den Ersatz der Schiferbahn zog sich auch wegen einer Einsprache in die Länge. Jetzt kann das Grossprojekt im Davoser Parsenngebiet umgesetzt werden. Die Davos Klosters Bergbahnen AG investiert 35 Millionen Franken.

Béla Zier

Es hat lange gedauert. Im April 2024 reichte die Davos Klosters Bergbahnen AG (DKB) beim Bundesamt für Verkehr (BAV) das Konzessions- und Plangenehmigungsgesuch für den Ersatz der Schiferbahn im Parsenngebiet ein. Bereits im Winter 2026/27 sollte die neue Anlage in Betrieb gehen. Daraus wurde nichts. Mit ein Grund war eine unerwartete Einsprache der Bündner Naturschutzorganisationen WWF und Birdlife. Jetzt kann die DKB dieses wichtige Infrastrukturprojekt umsetzen, denn die im Jahr 1987 erbaute Schiferbahn hat ihr technisches Lebensende erreicht.

«Das Projekt wurde in den vergangenen zwei Jahren eingehend geprüft und weiter optimiert. Vergangene Woche wurde vom BAV die Plangenehmigung erteilt», gab das Davoser Bergbahnunternehmen auf Anfrage bekannt. Der Sachverhalt, die Erteilung der Baubewilligung, wurde vom BAV bestätigt. Der Baubeginn ist für den kommenden Frühling geplant. Die Jungfernfahrt wird in der Wintersaison 2027/28 stattfinden. Baulogistisch sowie finanziell wird es eine grosse Herausforderung.

Mehr Komfort und kürzere Fahrt

Mit einer Gesamtstrecke von 5,3 Kilometern ist die Schiferbahn die längste Anlage in der Region Davos/Klosters. Ihre 160 Sechsergondeln können pro Stunde 1700 Gäste von der Talstation Schifer bis zur Bergstation Weissfluhjoch transportieren. Das mit dieser Anlage erschlossene Wintersportgebiet zählt mit seinen herrlichen Pisten zu den schönsten in der Region Parsenn/Gotschna.

Bei der künftigen Schiferbahn werden 84 Zehnergondeln mit einer stündlichen Transportleistung von 1800 Personen eingesetzt. Die Linienführung der Anlage wurde geringfügig verändert, die bestehende Mittelstation Obersäss wird aufgegeben und nicht ersetzt. Die Skifahrerinnen und Skifahrer können sich nicht nur auf eine komfortablere, sondern auch über eine kürzere Fahrt freuen. Dauert es heute 22 Minuten, erreicht man künftig in 14 Minuten die Bergstation auf dem Weissfluhjoch.

Zunächst werden Fundamente und Stützen erstellt

In der diesjährigen Bausaison werden gemäss Angaben der DKB die 24 Mastfundamente samt Seilstützen erstellt. Im nächsten Jahr folgen dann die Arbeiten für die neue Tal- und Bergstation. Die alte Schiferbahn bleibt in der Wintersaison 2026/27 in Betrieb, mit ihren Abbrucharbeiten soll dann 2027 begonnen werden. Gemäss Angaben der DKB beläuft sich die Gesamtinvestition auf rund 35 Millionen Franken und wird vom Bergbahnunternehmen «aus eigenen Mitteln finanziert».

Ist die Einsprache der Umweltschutzorganisationen vom Tisch?

Tom Bischof, Geschäftsführer Birdlife Graubünden, hatte zur seinerzeitigen Einsprache gegen das Schiferbahn-Baugesuch festgehalten, dass es nur darum gehe, dass die Umweltauswirkungen «sauber abgeklärt und ausgewiesen werden müssen, bevor eine Baubewilligung erteilt werden kann». Zudem sagte er: «Ich möchte betonen, dass wir das Projekt nicht grundsätzlich ablehnen und um jeden Preis verhindern möchten.» Hat sich denn nun mit der Erteilung der Baubewilligung auch die Einsprache von WWF und Birdlife erledigt?

Das BAV schreibt dazu: «Die Anforderungen, die die zwei Organisationen mit ihrer Einsprache eingereicht hatten, wurden entweder im Rahmen des Verfahrens bereits erfüllt oder das BAV hat den Projektträger zur Umsetzung mit entsprechenden Auflagen aufgefordert.» Zudem hält das BAV fest: «Die Einsprecher haben erklärt, dass sie im Falle der Umsetzung ihrer Anträge auf eine Beschwerde verzichten werden, haben aber die Einsprache nicht zurückgezogen.» Grundsätzlich könnten sie somit noch beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen den jetzigen Bauentscheid des BAV erheben.

«Das Verfahren dauerte in diesem Fall nicht besonders lang»

Beim Neubau der Schiferbahn handelt es sich um einen reinen Ersatz einer bestehenden Bergbahnanlage. Es wird kein Wald gefällt, um das Skigebiet mit neuen Pisten auszubauen. Das Plangenehmigungsverfahren, also das Baugesuch, wurde 2024 eingeleitet. Warum dauerte es so lange bis zur jetzigen Genehmigung? Das BAV teilt dazu mit, dass ein solches Verfahren mehrere Etappen sowie die Konsultation verschiedener Stellen enthalte: «Die Dauer hängt von verschiedenen Faktoren ab, insbesondere von den Einsprachen und deren Bearbeitung. Zudem gab es im Verlauf des betroffenen Verfahrens mehrere Projektänderungen, was die Dauer ebenfalls beeinflusste. Das Verfahren dauerte in diesem Fall nicht besonders lange.»

14 Minuten

soll die Fahrt zur Bergstation Weissfluhjoch mit der neuen Schiferbahn dauern. Das sind acht Minuten weniger als heute.