

GROSSER LANDRAT DER GEMEINDE DAVOS

AMTSPERIODE 2021 – 2024

EINLADUNG

zur

9. Sitzung des Grossen Landrats

auf

Donnerstag, 13. Januar 2022, 14:00 Uhr

im Landratssaal

Sehr geehrte Damen und Herren Landräte

Ich gestatte mir, Sie höflich zur Teilnahme an der 9. Ratssitzung einzuladen. Zu den im Januar geltenden Schutzbestimmungen werden wir Sie gegebener Zeit informieren.

Nachfolgend unterbreite ich Ihnen die Traktandenliste:

1. Protokoll

Das Protokoll der Sitzung vom 16. Dezember 2021 sowie alle übrigen Unterlagen, inkl. Aktenaufgabe, sind ab sofort für die Mitglieder des Grossen Landrats zum elektronischen Bezug bereit.

2. Wahl des Präsidenten bzw. der Präsidentin der Geschäftsprüfungskommission für das Jahr 2022

(Art. 50 Abs. 3 DRB 10)

3. Wahl des Präsidenten bzw. der Präsidentin der Raumplanungskommission für das Jahr 2022

(Art. 11 Abs. 2 und 3 DRB 10.3)

4. Postulat Walter von Ballmoos betreffend Auflösung der Bahnübergänge in Davos Dorf (Flüela-, Sand-, Mühle- und Dischmastrasse), Frage der Überweisung

Beilage Nr. 87: Antrag des Kleinen Landrats vom 21.12.2021

Auflageakten: – Postulat Walter von Ballmoos "Auflösung Bahnübergänge Davos Dorf (Flüela-, Mühle- und Dischmastrasse)" vom 19.08.2021

5. Stelle als Leiter*in Bike- und Wanderwege

Beilage Nr. 88: Antrag des Kleinen Landrates vom 21.12.2021

6. Persönliche Vorstösse

7. Mitteilungen des Kleinen Landrats

Meinungsaustausch

Im Anschluss an die ordentliche Sitzung findet – anstelle des normalerweise im Anschluss an die Januar-Sitzung stattfindenden traditionellen Umtrunks und Landratszvieri – im Kongresszentrum ein kurzer Meinungsaustausch zwischen Grossem Landrat und Kleinem Landrat statt. Dieser Meinungsaustausch ist nicht öffentlich und wird ohne Publikum und Medien durchgeführt.

Ich danke Ihnen für Ihre geschätzte Mitarbeit.

Mit freundlichen Grüssen



Christian Thomann, Landratspräsident 2021

Davos, 22. Dezember 2021

Sitzung vom 21.12.2021
Mitgeteilt am 23.12.2021
Protokoll-Nr. 21-1001
Reg.-Nr. B2.2.2

An den Grossen Landrat

Postulat Walter von Ballmoos betreffend Auflösung der Bahnübergänge in Davos Dorf (Flüela-, Sand-, Mühle- und Dischmastrasse), Frage der Überweisung

1. Veranlassung

Landrat Walter von Ballmoos und sechs Mitunterzeichnende haben am 19. August 2021 ein Postulat eingereicht. Dieses nimmt Bezug auf das "Generationenprojekt Bahnhof Dorf – Seehofseeli" und die damit einhergehende Chance, einerseits den Anforderungen an das Behindertengleichstellungsgesetz gerecht zu werden und andererseits das Zentrum von Davos Dorf aufzuwerten und für eine nachhaltige Mobilität zu sorgen.

Die Postulanten weisen dabei auf die verkehrstechnisch problematischen vier Bahnübergänge in Davos Dorf hin (Flüela-, Sand-, Mühle-, Dischmastrasse) und sehen im "Generationenprojekt Bahnhof Dorf – Seehofseeli" die einmalige Möglichkeit, die aufgeführten Bahnübergänge aufzulösen, indem die Bahnschienen im Bereich Seewiese bis Schiabach unterirdisch geführt werden. Dies mit dem Vorteil aus Sicht der Postulanten, dass oberirdisch mehr Platz geschaffen, die Zirkulation ins und vom Bündaquartier erleichtert und der Knotenpunkt beim neuen Bahnhof Dorf gut organisiert werden kann. Auch sei damit der Halbstundentakt einer allfälligen S-Bahn einfacher umzusetzen, es könnte die Basis für weitere Schritte talabwärts gelegt und die im Generationenprojekt aufgeführten Ziele wirkungsvoll erreicht werden.

Konkret wird der Kleine Landrat im Postulat gebeten,

1. in Zusammenarbeit mit der RhB die unterirdische Variante soweit auszuarbeiten, damit die Vor- und Nachteile beider Varianten umfassend beurteilt werden können, sowie
2. am Agglomerationsprogramm bei der nächsten Möglichkeit teilzunehmen.

2. Stellungnahme des Kleinen Landrats

Bereits in einer frühen Phase der Projektierung hatten sich die Projektpartner mit der Frage einer Untertaglegung der Gleise befasst. Organisatorische sowie insbesondere finanzielle Bedenken haben dazu geführt, dass die Variante nicht weiterverfolgt wurde. Allerdings hat damals keine vertiefte Analyse der Machbarkeit oder der Finanzierbarkeit stattgefunden. Aufgrund des eingegangenen Postulats hat der Kleine Landrat das Projektteam beauftragt, zusammen mit der Rhätischen Bahn die Machbarkeit einer entsprechenden Lösung ergebnisoffen abzuklären sowie eine grobe Kostenabschätzung vorzunehmen. Auf dieser Basis soll der Grosse Landrat mit der Beantwortung dieses Postulats entscheiden, ob die entsprechende Variante weiterverfolgt werden soll.

Im Weiteren hat der Kleine Landrat Vorabklärungen zur zweiten im Postulat angeführten Frage betreffend Teilnahme am nächsten Agglomerationsprogramm veranlasst. Es ist zu erwähnen, dass die Gemeinde Davos beim Agglomerationsprogramm der 2. Generation bereits versucht hat, in den Genuss von Bundesgeldern zu kommen. Heute geht es demnach um eine erste Einschätzung, ob eine erneute Teilnahme am Agglomerationsprogramm vertieft geprüft werden soll.

3. Ausarbeitung unterirdische Bahnführung

3.1. Zielüberlegungen

Mit der zu untersuchenden Untertaglegung der Rhätischen Bahn sollen die vier Bahnübergänge Dischmastrasse, Mühlestrasse, Flüelastrasse und Sandstrasse aufgehoben werden. Gemäss Postulanten verursachen diese Übergänge regelmässig grosse verkehrstechnische Probleme. Konkret führen geschlossene Schranken in den Stosszeiten während der Hochsaison zu Rückstauungen beim motorisierten Individualverkehr und in der Folge mindestens teilweise auch beim öffentlichen Verkehr.

Dazu ist im Voraus festzuhalten, dass der Grosse Rat des Kantons Graubünden in der Augustsession 2020 vom Strassenbauprogramm des Kantons für die Jahre 2021-2024 Kenntnis genommen hat. Darin vorgesehen ist die Projektierung des Anschlusses Flüelastrasse Stilli (Flüela-Bypass), mit der eine Neutrassierung von der Salezergalerie Richtung Stilli zwecks Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden soll. Mit der entsprechenden Infrastruktur wäre die Problematik der Bahnübergänge Flüelastrasse und Sandstrasse behoben. Der Zeitpunkt der Realisierung ist heute offen, wird aber im Entwurf zu einem Gesamtverkehrskonzept mit einem Realisierungshorizont bis ca. 2029 veranschlagt. Die Kosten trägt der Kanton, sie sind aber im aktuellen Strassenbauprogramm noch nicht konkretisiert.

3.2. Machbarkeit

Um die vier Bahnübergänge Dischmastrasse, Mühlestrasse, Flüelastrasse und Sandstrasse mit einer Untertaglegung der RhB aufheben zu können, ist ein Tunnel von ca. 850 m Länge notwendig. Um die Steigung ab der Höhe vom bestehenden Gleis an der Oberfläche bis zu dem mehrere Meter tiefer liegenden Trasseeboden zu überwinden, ist beidseitig eine Rampe von je ca. 250 m Länge erforderlich, damit das maximal mögliche Längsgefälle von 40 ‰ nicht überschritten wird.

3.2.1 Gewässerschutz

Der RhB-Tunnel käme im Gewässerschutzbereich Au zu liegen. Da der Flurabstand zum Grundwasserspiegel im Projektgebiet nur rund 2 bis 4 Meter beträgt, ist ein Einbau ins Grundwasser zu erwarten. Ein solcher Einbau bedarf einer gewässerschutzrechtlichen Bewilligung, da nach Anhang 4 Ziff. 211 Abs. 2 GSchV im Gewässerschutzbereich Au keine Anlagen erstellt werden dürfen, die

unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Ausnahmen können bewilligt werden, sofern die betreffenden Anlagen die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem heutigen Zustand um höchstens 10 % vermindern.

Eine grobe Abschätzung des Amtes für Natur und Umwelt des Kantons Graubünden zeigt, dass die Durchflusskapazität um bis zu 7 % vermindert wird, bei einer leicht reduzierten Grundwassermächtigkeit um knapp über 10 %. Entsprechend müssten kompensatorische Massnahmen zur Erhöhung der Durchflusskapazität ergriffen werden, um eine Ausnahmebewilligung überhaupt in Aussicht stellen zu können. Die dafür erforderlichen Massnahmen sind aus heutiger Sicht nicht planbar und entsprechend sind auch die Kosten dafür heute nicht abschätzbar.

3.2.2 Grobkostenschätzung

Die RhB schätzt die Gesamtkosten für den Tunnel und die beiden Rampen anhand vergleichbarer Planungen im Kanton Graubünden auf rund 150 Millionen Franken (+/- 30 %). Sollten die beiden Bahnübergänge Flüelastrasse und Sandstrasse anderweitig gelöst werden können, liesse sich die Tunnellänge auf ca. 400 m reduzieren und die Gesamtkosten beliefen sich auf ca. 107 Millionen Franken (+/- 30 %). Die in Ziffer 3.2.1 erwähnten Kosten für erforderliche Massnahmen zum Gewässerschutz, sofern überhaupt bewilligungsfähig, sind in diesen Kosten noch nicht enthalten.

3.2.3 Zusatzkosten und organisatorische Herausforderungen

Während der Bauzeit von ca. 2 Jahren ist eine Totalsperrung des Zugbetriebs notwendig. Damit ist auch die Durchbindung nach Filisur nicht möglich und über das Prättigau kann der Bahnhof Davos Platz auch nicht erreicht werden. Der Ersatzbetrieb mit Bussen ist in den Gesamtkosten nicht eingerechnet. Der Güterverkehr in Davos Dorf würde während der Bauzeit abgehängt und die Kosten für die Wiederinbetriebnahme sind in den Gesamtkosten nicht enthalten.

3.2.4 Finanzierung

Eine bahnseitige Kostenbeteiligung ist gemäss Angaben der Rhätischen Bahn nur im einstelligen Millionenbereich für den entfallenden Gleisersatz im Rahmen des üblichen Unterhalts zu erwarten. Ebenso schätzt die RhB die Möglichkeit zum Erhalt von Beiträgen zur Bahnfinanzierung durch Bund oder Kanton als nicht gegeben, da der Mehrwert der Untertagelung nicht primär bzw. gar nicht für das Angebot des öffentlichen Schienenverkehrs, sondern im Wesentlichen dem motorisierten Individualverkehr zugutekäme. Auch allfällige Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes können nicht in der für eine Finanzierung dieser Investitionen notwendigen Grössenordnung erwartet werden (siehe dazu auch Punkt 4.3.). Die Finanzierung verbliebe damit zu wesentlichen Teilen bei der Gemeinde.

3.3. Beurteilung Untertagelung RhB-Trasse

Eine unterirdische Bahnführung ist gemäss der vorliegenden Grobkostenschätzung der RhB mit horrenden Kosten im Bereich von 107 bis 150 Millionen Franken (+/- 30 %) verbunden, wobei die Folgekosten für den erforderlichen Güter- und Bahnersatzverkehr sowie die notwendigen Gewässerschutz-Kompensationsmassnahmen in dieser Schätzung noch nicht enthalten sind. Gemäss Rückmeldung des ANU ist eine Machbarkeit aufgrund der vorliegenden Grundwassersituation zudem fraglich. Der Kleine Landrat erachtet eine Realisierung unter diesen Umständen als äusserst unsicher und für die Gemeinde Davos finanziell nicht tragbar. Er empfiehlt deshalb, auf eine noch detailliertere Prüfung der Idee einer unterirdischen Bahnführung zu verzichten.

Immerhin kann aber festgehalten werden, dass mit der durch den Kanton geplanten und durch ihn zu finanzierenden Realisierung des Flüela-Bypasses die Problematik der Bahnübergänge bei der Flüelastrasse und Sandstrasse entschärft werden können. Zudem wird das Gros der öffentlichen

Parkplätze im Bereich der Talstation Parsennbahn künftig nicht mehr über die Mühlestrasse erschlossen, womit bereits drei der vier Anliegen aufgenommen werden. Der Verkehrsberuhigung beim Bahnübergang an der Dischmastrasse kann aus heutiger Sicht nicht mit baulichen Massnahmen, aber allenfalls mit verkehrstechnischen Anordnungen begegnet werden. Zudem kann mit dem geplanten Parkleitsystem die verkehrstechnische Situation entschärft werden.

4. Teilnahme am Agglomerationsprogramm der 5. Generation

4.1. Ausgangslage

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Voraussetzung dafür ist, dass ein Agglomerationsprogramm (AP) die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie die Landschaftsplanung wirkungsvoll aufeinander abstimmt. Das AP dient als Instrument zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen im Bereich Strasse, Schiene und Langsamverkehr. Gestützt auf das Agglomerationsprogramm können Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen beantragt werden (30-50 %).

2011 hat die Gemeinde Davos am Agglomerationsprogramm 2. Generation teilgenommen. Das Programm wurde aber wegen einer zu geringen Gesamtwirkung nicht unterstützt. Die Gemeinde Davos soll nun nach Ansicht der Postulanten im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation eine mögliche Teilnahme prüfen. Der Eingabetermin für das Agglomerationsprogramm 5. Generation ist im Juni 2025. Für die Planung und Vernehmlassung eines Agglomerationsprogramms sind ca. 3 Jahre einzurechnen. Die Arbeiten müssten also im Verlaufe des Jahres 2022 gestartet werden.

4.2. Anforderungen und Ziele

Das AP ist ein Koordinations- und Führungsinstrument für eine gesamträumliche Planung und Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung der Landschaft. Es definiert die mittel- und langfristig angestrebte Entwicklung im Bereich Verkehr, Siedlung und Landschaft und soll als Umsetzungsinstrument für konkrete Massnahmen im Bereich Verkehr und Siedlung sein. Das AP verfolgt folgende Ziele:

- Siedlung und Verkehr abstimmen
- Verkehrslösungen mitfinanzieren
- Siedlung nach innen entwickeln
- Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen
- Handlungsbedarf über Generationen hinweg abstimmen
- Massnahmen umsetzen
- Regionale Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Bund verbessern

4.3. Potenzial

Mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation ist eine wichtige Grundlage für die Gemeinde Davos geschaffen worden. Diese Grundlagen wurde in der Zwischenzeit vertieft und weiterentwickelt. Fehlende Elemente wie das Gesamtverkehrskonzept (GVK) oder das kommunale räumliche Leitbild (KrL) sind in Erarbeitung. Sie bilden gute Anknüpfungspunkte, um die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation aufzuzeigen. Grosses Potenzial wurde dabei in der Synergie zu aktuellen und anstehenden Projekten und Planungsarbeiten der Gemeinde Davos gesehen, welche sich auch im Sinne des Agglomerationsprogramms entwickeln.

Projekte wie das Generationenprojekt zur Arealentwicklung am heutigen Seehofseeli, Arealentwicklungen der Klinikbrachen, der Aufbau eines Wohnforums, die Schaffung von Gewerbearealen, die Gesamtrevision der Zonenplanung (Innenentwicklung), die Entwicklungen Richtung Smart City, die Planung einer weiteren Begegnungszone am Postplatz/Bubenbrunnenplatz, die Aufwertung der Promenade oder der Davoser Seitentäler sowie auch der Umgang mit sensiblen Naturräumen, sind allesamt Projekte, welche sich im Rahmen der Anforderungen und Ziele des Agglomerationsprogramms bewegen.

Unklar ist, in welcher Höhe die Gemeinde Davos überhaupt von finanziellen Mitteln profitieren könnte. Bei der Abschätzung der Teilnahme am Agglomerationsprogramm der 4. Generation schätzte der Kanton Graubünden den finanziellen Nutzen für die Gemeinde Davos auf rund 2 Millionen Franken. Dieser Betrag kann aber je nach Programm und Massnahmen auch durchaus höher ausfallen.

4.4. Mögliche Chancen

- **Synergien mit laufenden oder geplanten Projekten und Planungsarbeiten:** KrL, GVK, Generationenprojekt, aber auch oben erwähnte Projekte im AP zusammenführen.
- **Agglomeration Davos ist eine einzige Gemeinde:** Zusätzliche aufwendige gemeindeübergreifende Abstimmungen entfallen. Die Gemeinde Davos hat durch ihre einzigartige Agglomerationsposition im Vergleich zu anderen Agglomerationen einen gewichtigen Vorteil.
- **Rahmenbedingungen haben sich geändert:** Die neuen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen des AP könnten für die Gemeinde Davos vorteilhaft sein. Neu werden Abzüge und Kürzungen gesprochen für nicht umgesetzte Massnahmen. Da die Gemeinde Davos noch bei keinem AP finanzielle Unterstützung erhielt, können in den Berechnungen auch keine Abzüge für noch nicht umgesetzte Massnahmen geltend gemacht werden.

4.5. Mögliche Risiken

- **Die Anforderungen des Bundes sind hoch:** Trotz neuer Rahmenbedingungen sind die Anforderungen nach wie vor hoch.
- **Aufwendige Erarbeitungsphase:** Die Erarbeitung eines AP's ist intensiv, benötigt Zeit und Ressourcen (Schätzung Planungskosten von 120'000 Franken, wobei der Kanton Graubünden beim Agglomerationsprogramm 2. Generation die Hälfte finanzierte).
- **Erneute Enttäuschung:** Es besteht die Gefahr, dass der Bund erneut keine finanziellen Mittel für die Davoser Verkehrsentwicklung spricht.

4.6. Beurteilung Teilnahme AP

Nach Kenntnisnahme des Potenzials, Abwägung von Chancen und Risiken sowie nach internen und auch externen Konsultationen (auch der Kanton hat seine Unterstützung bei weiteren Abklärungen in Aussicht gestellt) zeichnet sich grundsätzlich eine positive Einschätzung zur weiteren Prüfung einer Teilnahme am Agglomerationsprogramm der 5. Generation ab. Zwar sind die zu erwartenden Bundesbeiträge eher bescheiden. Allerdings stehen verschiedene Planungsarbeiten und damit verbundene Investitionen ohnehin an und es muss mindestens weiter geprüft werden, ob und in welcher Form dafür Mittel aus dem Agglomerationsprogramm generiert werden können.

5. Schlussfolgerung des Kleinen Landrats

Wie ausführlich hergeleitet kommt der Kleine Landrat nach vertiefter Prüfung zum Schluss, dass eine Weiterverfolgung der Idee einer Untertaglegung des RhB-Trassees im Zusammenhang mit dem Generationenprojekt nicht zielführend ist. Zu hoch sind nach heutigem Wissensstand die Unsicherheiten über die Realisierbarkeit und auch die heute bereits bekannten Kosten. Hingegen bzw. trotzdem sieht der Kleine Landrat in der zweiten Forderung der Postulanten Potenzial und beantragt deshalb die teilweise Überweisung des Postulats.

Antrag an den Grossen Landrat:

1. Das von Landrat Walter von Ballmoos und Mitunterzeichnenden eingereichte Postulat vom 19. August 2021 sei in Bezug auf dessen Punkt 1 betreffend Auflösung der Bahnübergänge Davos Dorf (Flüela-, Sand-, Mühle- und Dischmastrasse) nicht zu überweisen.
2. Das von Landrat Walter von Ballmoos eingereichte Postulat vom 19. August 2021 sei in Bezug auf Punkt 2 betreffend Teilnahme am Agglomerationsprogramm 5. Generation im Sinne einer vertieften Prüfung der Chancen und Risiken zu überweisen.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates

Philipp Wilhelm
Landammann

Michael Straub
Landschreiber



Aktenauflage

- Postulat Walter von Ballmoos "Auflösung Bahnübergänge Davos Dorf (Flüela-, Mühle- und Dischmastrasse)" vom 19. August 2021

Postulat gemäss Art. 41 der Geschäftsordnung des Grossen Landrats der Gemeinde Davos

Auflösung Bahnübergänge Davos Dorf (Flüela-, Mühle- & Dischmastrasse)

Auf den Webseiten der Gemeinde Davos und der Rhätischen Bahn (RhB) werden zum «Generationenprojekt Bahnhof-Dorf – Seehofseeli» städtebauliche Argumente und die Lösung von Verkehrsproblemen als Hauptziele im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der Gemeinde Davos informativ beschrieben.

Nebst den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) werden die Probleme, die es zu lösen gilt, wie folgt beschrieben:

«...Zum anderen gilt es, die Verkehrsprobleme auf der Strasse aktiv anzugehen, denn die Verkehrsführung und die vielen Verkehrsteilnehmenden lösen auf der Strecke zwischen Bahnhof Dorf und Talstation Parsennbahn immer wieder Stau aus.» und die RhB schreibt von einer integralen Gesamtlösung für Verkehr und Dorfzentrum: *«... Zum anderen gilt es, die Verkehrsprobleme auf der Strasse vertieft anzugehen, denn die Verkehrsführung und die vielen Verkehrsteilnehmenden lösen auf der Strecke zwischen Bahnhof und Talstation Parsennbahn immer wieder Stau aus.»*

Unter dem Punkt **Ziele** beschreibt die Gemeinde die Chancen für nachhaltige Mobilität und die Aufwertung des Zentrums Davos Dorf wie folgt:

«Die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sollen berücksichtigt werden.» und weiter: *«Das Generationenprojekt soll ausserdem einen grossen städtebaulichen Mehrwert schaffen. Es ermöglicht, das Zentrum Davos Dorf aufzuwerten und ...»* Dazu kommt, dass die RhB Pläne für eine, aus Davoser Sicht sehr zu begrüssende, S-Bahn im Halbstundentakt zwischen Filisur und Landquart hat.

Verkehrstechnisch verursachen die 4 Bahnübergänge in Davos Dorf (Flüela-, Mühle- & Dischmastrasse) heute regelmässig grosse Probleme. Im Rahmen des «Generationenprojekts Bahnhof-Dorf – Seehofseeli» sehen der Postulant und die Mitunterzeichnenden die einmalige Möglichkeit, die aufgeführten Bahnübergänge aufzulösen, indem die Schienen vom Bereich Seewiese bis Bereich Schiabach unterirdisch geführt werden. (Vgl. Beilage)

Dies hat folgende Vorteile:

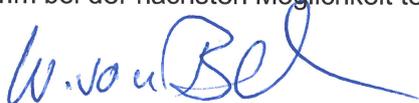
- Der ganze Bereich beim neuen Bahnhof Davos Dorf und damit beim Eingang nach Davos funktioniert als gut organisierter Knotenpunkt für alle Verkehrsteilnehmenden
- die 4 Bahnübergänge werden aufgelöst
- ein Halbstundentakt der angedachten S-Bahn ist einfacher umzusetzen
- oberirdisch wird von der heutigen Flüelakreuzung bis zur Dischmastrasse mehr Platz geschaffen
- die Zirkulation ins Bündaquartier und zurück wird erleichtert
- die Basis für weitere Schritte talabwärts wird gelegt
- die zum Generationenprojekt aufgeführten Ziele werden wirkungsvoll erreicht

Um der Tragweite eines «Generationen-Projekts» Rechnung zu tragen, ist eine Umsetzung mit den erwähnten Zielen (BehiG, Verkehrsprobleme lösen, städtebauliche Mehrwerte, Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen) mit der Variante unterirdischer Bahnhof-Dorf und damit der Auflösung der 4 Bahnübergänge eingehend abzuklären.

Der Kleine Landrat wird mit dem vorliegenden Postulat gebeten:

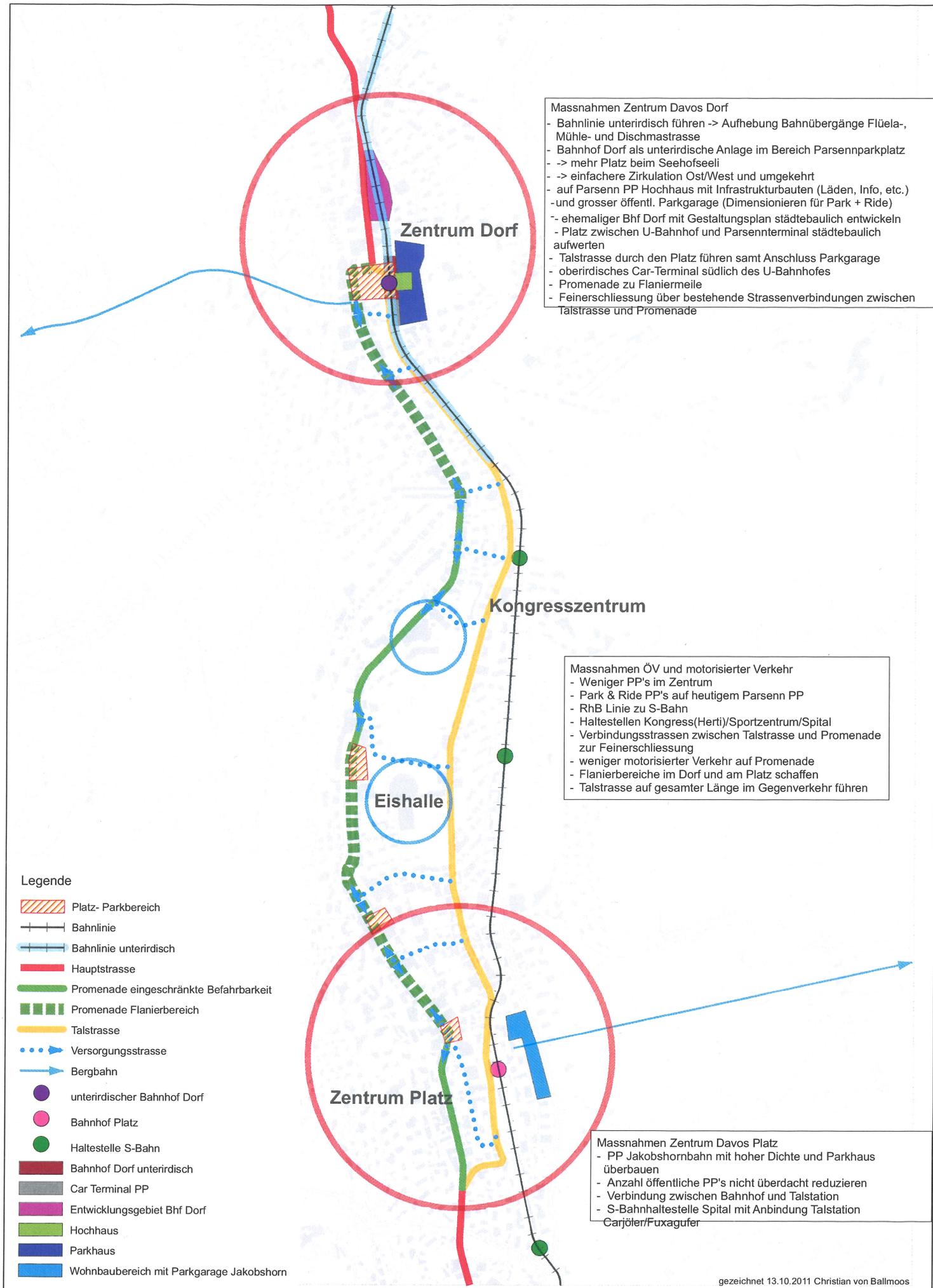
1. In Zusammenarbeit mit der RhB die unterirdische Variante soweit auszuarbeiten, damit die Vor- und Nachteile beider Varianten umfassend beurteilt werden können.
2. Am Agglomerationsprogramm bei der nächsten Möglichkeit teilzunehmen.

Vielen Dank, Walter von Ballmoos



Beilage: Eingabe öffentliche Mitwirkung Agglomerationsprogramm 2011

öffentliche Mitwirkung Agglomerationsprogramm Davos 2011



Parlamentarischer Vorstoss

Titel des Vorstosses: Auflösung Bahnbüchergänge Davos Dorf
(Flitzel-, Mühle-, Dischauerstrasse)

Name	Unterschrift
Adank Heinz (FDP)	
Alioth Ladina (SP)	
Ambühl-Schreiber Andrea (FDP)	
Bossi Alexandra (FDP)	
Gianelli Rita (SP)	<i>R. Gianelli</i>
Hoffmann Kaspar (SVP)	
Kessler Agnes (FDP)	<i>A. Kessler</i>
Kistler Lukas (GLP)	<i>L. Kistler</i>
Mani Seraina (BDP)	
Rhyner Claudio (FDP)	
Rüesch Scott (SVP)	
Stiffler Conrad (SVP)	
Thomann Christian (EVP)	<i>C. Thomann</i>
Valär Hans-Jörg (FDP)	
Vetsch Hans (parteilos)	<i>Hans Vetsch</i>
von Ballmoos Walter (GLP)	<i>W. von Ballmoos</i>
Zaugg Linda (SP)	<i>L. Zaugg</i>

Erstunterzeichner/in und Zweitunterzeichner/in signieren zusätzlich zu dieser Liste auch unterhalb des originalen Vorstosstextes.

Sitzung vom 21.12.2021
Mitgeteilt am 23.12.2021
Protokoll-Nr. 21-1012
Reg.-Nr. P1

An den Grossen Landrat

Stelle als Leiter*in Bike- und Wanderwege

1. Ausgangslage

Durch die steigende Zunahme an Wandernden und insbesondere auch Bikenden auf dem Wegnetz der Gemeinde Davos werden die Verschleisserscheinungen, aber auch die Ansprüche an eine gute Qualität der Unterhaltsarbeiten an den Wegen immer grösser. Zudem werden diverse Optimierungsmassnahmen oder Sanierungen nötig, die in kleineren oder grösseren Projekten zur Ausführung kommen werden.

2. Legislaturziel Wandern und Biken 2021-2024

Der Kleine Landrat hat sich zum Ziel gesetzt, bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Wandern und Biken einen Schritt weiter zu kommen. Dabei wurden einerseits das Wegnetzangebot, andererseits aber auch ein hohes Verkehrsaufkommen verschiedentlich thematisiert.

Bei seinen Arbeiten zur Legislaturplanung zu Beginn der Legislatur legte der Kleine Landrat mit Beschluss vom 23. März 2021 auch ein Legislaturziel "Wandern und Biken attraktiver gestalten" fest. Der Grosse Landrat nahm am 15. April 2021 von dieser Zielsetzung Kenntnis (vgl. Seite 10 des Berichts "Legislaturziele 2021-2024 und Jahresziele 2021" vom 23.03.2021). Gemäss der Legislaturplanung wird der Kleine Landrat nun vor allem mit zwei Projekten diese Zielsetzung zu erreichen versuchen:

- A Erstellung eines Masterplans Wandern/Biken
- B Entflechtung Wandern/Biken auf der Strecke Jakobshorn – Sertig – Rinerhorn

In der Legislaturplanung ist der geschätzte Finanzbedarf von Projekt A nicht bestimmt, während bei Projekt B der Kleine Landrat von einem Finanzbedarf während der gesamten Legislatur von 540'000 Franken ausgeht.

Wie in den Jahreszielen 2022 vermerkt, vom Grossen Landrat am 16. Dezember 2021 zur Kenntnis genommen, will der Kleine Landrat diese Projekte vorantreiben. Bei der Entflechtung auf der Strecke Jakobshorn – Sertig – Rinerhorn beabsichtigt er, eine 1. Etappe umzusetzen.

3. Zunehmendes Arbeitsvolumen

Für die Ausführung der Projekte, aber auch für die gewöhnlichen Unterhalts- und Sanierungsarbeiten sind umfangreiche Vorarbeiten und während der Ausführung eine enge Begleitung notwendig. So sind diverse Eingaben, Abklärungen und Gespräche mit internen und externen Anspruchsgruppen zu tätigen.

Da in der Abteilung Trailcrew kein Abteilungsleiter bzw. keine Abteilungsleiterin tätig ist, wurden diese Arbeiten bis anhin durch den Ressortleiter in Zusammenarbeit mit dem Teamleiter der Trailcrew ausgeführt. Im Hinblick auf die jetzt anstehenden Projekte (Entflechtung Sertig und weitere Projekte, die sich aus dem Masterplan ergeben werden) ist es mit der bestehenden personellen Struktur nicht mehr möglich, diese umfangreichen Arbeiten zu bewältigen und die Projekte im nötigen Mass voranzutreiben.

4. Handlungsbedarf

Der Kleine Landrat hatte bereits auf den Frühling 2021 die Stelle Leiter*in Bike- und Wanderwege in der Planung. Im Budget 2021 ist in der Kostenstelle 4108423 Bike-Trailcrew, unter Konto 3010.00, ein entsprechender Betrag berücksichtigt. Da sich die Entflechtung Sertig aus diversen Gründen verzögerte und die Ausführung erst im Sommer 2022 begonnen werden kann, musste die Stelle im Jahr 2021 jedoch nicht besetzt werden.

Wie oben erwähnt kann mit den Arbeiten im Sertig im Frühling 2022 gestartet werden, ausserdem stehen weitere Sanierungsprojekte und umfassende Unterhaltsarbeiten an. Aus diesem Grund soll die Stelle Leiter*in Bike- und Wanderwege (80-100 %) ausgeschrieben und auf den 1. Mai 2022 besetzt werden können. Der Leiter bzw. die Leiterin Bike- und Wanderwege wird dem Leiter Technische Betriebe unterstellt.

Antrag an den Grossen Landrat:

1. Die Stelle Leiter*in Bike- und Wanderwege (80-100 %) soll ausgeschrieben und auf den 1. Mai 2022 besetzt werden.
2. Die Stelle ist im Budget zur Bike-Trailcrew (Kostenstelle 4108423) enthalten.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates



Philipp Wilhelm
Landammann



Michael Straub
Landschreiber



Mitteilung an

- Leiterin Personalabteilung, Rahel Bähler
- Leiter Finanzverwaltung, Martin Raich
- Leiter Technische Betriebe, Patrick Gurini