

Sitzung vom 26.08.2025
Mitgeteilt am 28.08.2025
Protokoll-Nr. 25-590
Reg.-Nr. 07.03.01

An den Grossen Landrat

Projektierungskredit Verkehrsdrehscheibe Davos Dorf

1. Das Wichtigste in Kürze

Die heutige Verkehrssituation im Dreieck zwischen Bahnhof Davos Dorf, Talstation Parsennbahn und Parsennparkplatz ist insgesamt nicht zufriedenstellend. Insbesondere aus den folgenden Aspekten ergibt sich ein Handlungsbedarf:

- Der Weg vom Bahnhof zur Parsennbahn ist unübersichtlich. Die Skitouristen queren teilweise mehrfach die Hauptstrasse oder steigen für eine kurze Fahrt in einen Bus ein.
- Die Zufahrt zum Parsennparkplatz via Mühlestrasse führt regelmässig zu Rückstau auf die Bahnhofstrasse – insbesondere bei geschlossener Bahnschranke. Das hat grossflächige Auswirkungen auf den gesamten Verkehrsfluss.
- Vor der Parsennbahn entstehen aufgrund der hohen Konzentration an Nutzungen (Bushaltestelle, Hotelbusse, Skischule, Besammlungsort, Fussgängerstreifen, etc.) regelmässig Verkehrsbehinderungen und lange Rückstaus.
- Der Umstieg zwischen Bahn und Bus ist ohne Ortskenntnisse oft schwierig. Die Busse fahren am Bahnhof Davos Dorf an unterschiedlichen Stellen ab. Teilweise muss der Buswendeplatz und die Hauptstrasse überquert werden. Zudem lässt sich der gewünschte Ausbau des Busangebotes mit den heutigen beengten Verhältnissen kaum bewerkstelligen.
- Weder der Bahnhof noch das Busterminal sind heute barrierefrei. Ein Einstieg mit Rollstuhl oder Kinderwagen ist oft nicht ohne fremde Hilfe möglich. Das entspricht nicht mehr den gesetzlichen Vorgaben. Das schweizerische Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verlangt die hindernisfreie Gestaltung aller Bahnhöfe und Haltestellen im öffentlichen Verkehr. Dies macht einen umfassenden Umbau des bestehenden Bahnhofs und Busbahnhofs Davos Dorf notwendig.
- Die Erschliessung für den Langsamverkehr im Perimeter zwischen Bahnhof Davos Dorf und Parsennbahn ist unbefriedigend und der Raum für Begegnung und Flanieren ist durch die Strassenführungen sowie Parkplatzflächen eingeschränkt. Die Veloabstellplätze im genannten Perimeter sind in zu geringer Anzahl vorhanden und nicht attraktiv ausgestaltet.

Wer den Fokus noch etwas ausweitet, sieht bei der Dischmakreuzung weiteren Verbesserungsbedarf. Um diese vielschichtigen Probleme zu beheben, plant die Gemeinde Davos zusammen mit Partnern seit rund fünf Jahren an der Neugestaltung des Zentrums Davos Dorf. Dazu wurde ein Masterplan erarbeitet. Als erste Etappe der Neugestaltung soll nun die Verkehrsdrehscheibe Davos Dorf umgesetzt werden. Es wird ein Projektierungskredit benötigt, um die weitere Planung in Angriff zu nehmen. Der Kredit schafft die Voraussetzung, dass aufbauend auf dem Masterplan ein konkretes Bauprojekt für die Verkehrsdrehscheibe erarbeitet werden kann. Neben den Vorteilen des bestehenden Masterplans werden zusätzlich Lösungen für die Aufhebung der Bahnübergänge Mühlestrasse und Dischmastrasse erarbeitet. Der Projektierungskredit wird dem Parlament und der Stimmbevölkerung vorgelegt, damit sie sich zum Projekt äussern können. Falls der Projektierungskredit angenommen wird, kann die weitere Planung ausgelöst werden. Die Bevölkerung kann sich zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Mitwirkung ausführlich einbringen und mit Sicherheit in einer zweiten Abstimmung zum Baukredit äussern.

2. Ausgangslage

Das schweizerische Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) verlangt die barrierefreie Gestaltung aller Bahnhöfe und Haltestellen im öffentlichen Verkehr. Die Rhätische Bahn muss darum den Bahnhof Davos Dorf in den kommenden Jahren sanieren. Auch das Busterminal beim Bahnhof Davos Dorf entspricht nicht den zeitgemässen Standards und muss ebenfalls barrierefrei umgebaut werden. Der in den strategischen Planungsinstrumenten vorgesehene Ausbau des Busangebotes kann mit dem heutigen Busterminal nicht bewältigt werden. Es fehlen ausreichend Haltekannten. Zudem sollte dabei auch der Umstieg zwischen Bahn und Bus verbessert werden. Das war der Auslöser um die vielschichtigen Herausforderungen gesamtheitlich zu betrachten und auch die Parkierungssituation sowie die teilweise sehr unvorteilhaften Fussgängerströme in eine Gesamtplanung aufzunehmen.

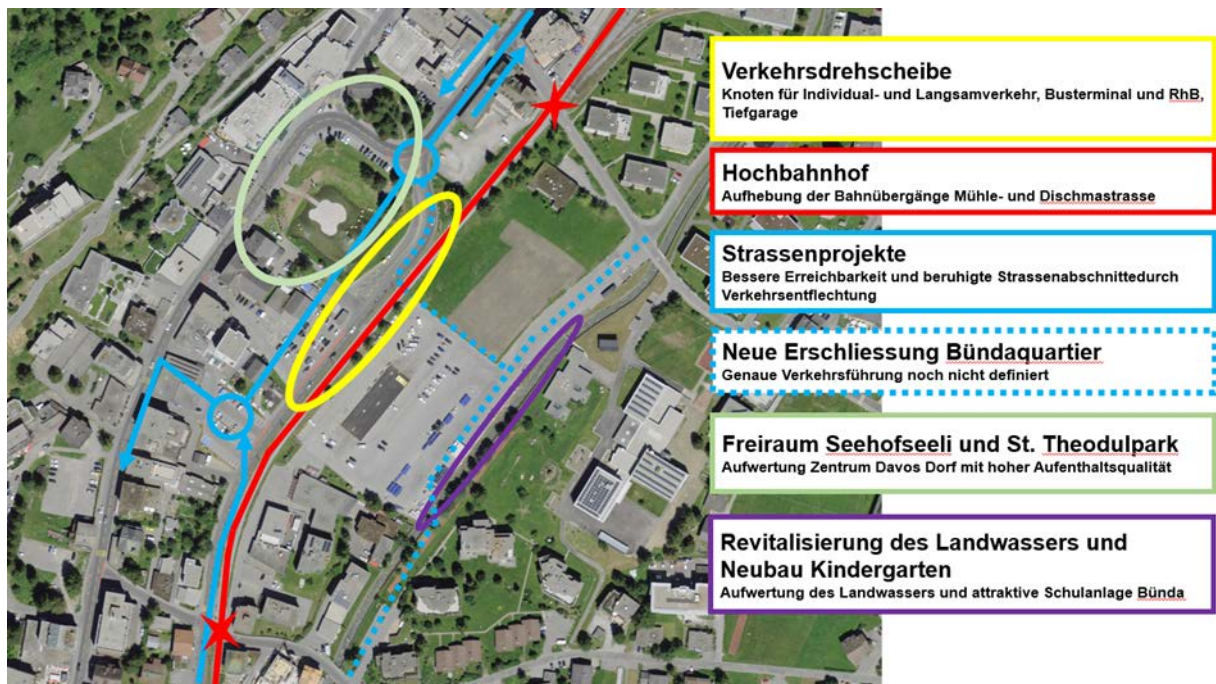
Auf Basis der genannten Herausforderungen wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt und darauf aufbauend ein Masterplan für die Neugestaltung des Zentrums Davos Dorf erstellt. Der Plan verschiebt den Bahnhof Davos Dorf auf die Höhe des heutigen Seehofseelis. Ergänzt wird der Bahnhof mit einem zeitgemässen Busterminal, welches den Umstieg zwischen Bahn und Bus erleichtert. Der Individualverkehr führt in beiden Richtungen am Bahnhof vorbei und wird auf der Höhe des heutigen Migros in das gewohnte Einbahn-Regime von Promenade und Talstrasse aufgeteilt. Die Parkierung erfolgt neu unterirdisch. Der Freiraum rund um das Seehofseeli wird aufgewertet. Der Theodulpark wird mit dem Seehofseeli verbunden und die Promenade wird auf einem Teilstück verkehrsarm.

Der Masterplan wurde vom Kanton Graubünden vorgeprüft und es wurde festgehalten, dass die Umsetzung aus inhaltlicher und raumplanerischer Sicht machbar wäre. Aufgrund von Rückmeldungen aus der Bevölkerung und von Projektpartnern hat der Kleine Landrat entschieden, dass er auch die Aufhebung der Bahnübergänge Mühlestrasse und Dischmastrasse in das Projekt aufnehmen möchte. Aus diesem Grund wird die Mitwirkungsphase im raumplanerischen Verfahren nicht gestartet, anstelle dessen wird das Projekt einer Umstrukturierung zugeführt und die Neugestaltung Zentrum Davos Dorf wird etappiert. Im ersten Schritt soll die Verkehrsdrehscheibe mit den Infrastrukturverbesserungen realisiert werden. Basierend auf dem Masterplan wird dazu ein Vorprojekt erarbeitet, wozu ein Projektierungskredit über 2,1 Millionen Franken benötigt wird. Aus der bestehenden Planung können verschiedene Bestandteile vollständig übernommen werden. In einer späteren Etappe werden die Parzellen auf der gegenüberliegenden Seite des neuen Bahnhofs durch die jeweiligen Eigentümer im Rahmen der Möglichkeiten bebaut.

Die Projektsteuerung für die Umsetzung der Verkehrsdrehscheibe erfolgt partnerschaftlich durch die Rhätische Bahn AG und die Gemeinde Davos. Gemeindeseitig wird das Projekt durch das Departement für Tiefbau und öffentliche Betriebe geleitet. Als Unterstützung wird eine externe Projektleitung beigezogen. Die Vorberatungskommission des Grossen Landrates wird in die laufenden Arbeiten involviert und ist umfassend informiert.

3. Details der Verkehrsdrehscheibe

Die Verkehrsdrehscheibe schafft einen Knoten für Individual- und Langsamverkehr mit einem barrierefreien Bahnhof und Busterminal im Zentrum. Der Fokus liegt auf den Infrastrukturverbesserungen. Die untenstehende Abbildung zeigt die Teilbereiche des Projekts.



3.1. Verkehrsdrehscheibe und Tiefgarage

Die moderne und multimodale Verkehrsdrehscheibe beinhaltet neben der Bahnhofsinfrastruktur einen Busterminal sowie einen Bahnhofsvorplatz mit Haltezone. Die Quartiere Dischmastrasse und Bünda werden durch eine neue Linienführung der Kantons- und Gemeindestrasse erschlossen. Die Erschliessung führt unter dem Bahnhof durch, quert die südwestlich angrenzenden Parzellen und wird dann entlang des Landwassers zur Mühle- bzw. zur Dischmastrasse geführt. Die Hauptverkehrsachse führt im Gegenverkehr am Bahnhof vorbei und separiert sich über einen Kreislauf im Bereich des heutigen Migros-Verkaufsladens auf die Promenade und die Talstrasse. Das neue Busterminal mit sechs Haltekannten ist modern ausgestaltet, die Orientierung wird verbessert und die Zugänglichkeit ist für sämtliche Fahrgäste uneingeschränkt möglich. Der Langsamverkehr sowie die dazugehörige Infrastruktur (Veloparkplätze) können im Bereich der Verkehrsdrehscheibe in geeigneter Anzahl zur Verfügung gestellt werden. Am Bahnhofsvorplatz entstehen neben einer Haltezone (Kiss n' Ride und Kurzparkplätze) sofern umsetzbar auch Einkaufsmöglichkeiten (Kiosk oder Café). So können die Bedürfnisse von Individual-, Langsam- und öffentlichem Verkehr optimal

aufeinander abgestimmt werden und die Situation wird für alle Anspruchsgruppen markant verbessert.

Die bestehenden öffentlichen oberirdischen Parkplätze nordwestlich des neuen Bahnhofs werden in eine eingeschossige Tiefgarage verlegt. Die Tiefgarage wird den örtlichen Gegebenheiten angepasst und entsprechend optimiert. Der Zugang zur Tiefgarage erfolgt über den westlichen Kreis. Die barrierefreien Zugänge aus der Tiefgarage zum Bahnhof, zum Busterminal und zum Seehofseeli bzw. der Parsennbahn sollen gewährleistet werden.

3.2. Hochbahnhof und Aufhebung der Bahnübergänge

Die Rhätische Bahn plant einen neuen barrierefreien Hochbahnhof mit zwei überdachten Perrons sowie einer zeitgemässen Infrastruktur, die auf die Bedürfnisse der Reisenden abgestimmt ist. Der Bahnhof ist zusammen mit dem Busterminal das Herzstück der Verkehrsdrehscheibe Davos Dorf. Mit dem Neubau wird eine moderne und technisch hochaktuelle Anlage erstellt. Anders als heute senkt sich das Bahngleis auf der Höhe des Hotel Montana nicht ab, sondern verbleibt auf dem Niveau des heutigen Bahnhofs und wird erst Richtung Dischmakreuzung abgesenkt. Das schafft die Voraussetzung, dass die neue Erschliessungsstrasse unter den Bahngleisen durchgeführt werden kann (siehe oben) und somit die Bahnübergänge Mühlestrasse und Dischmastrasse aufgehoben werden. Auf die gestalterischen Ansprüche des neuen Bahnhofs sowie der weiteren geplanten Infrastrukturen wird mit hoher Priorität Rücksicht genommen.

3.3. Strassenprojekte

Durch die neue geplante Linienführung der Kantonsstrasse ins Bünda- und der Gemeindestrasse ins Mühlequartier können die beiden Bahnübergänge Mühlestrasse und Dischmastrasse aufgehoben werden. Dadurch werden Stausituationen an beiden Bahnübergängen der Vergangenheit angehören. Damit sind auch die Rückstaus auf die Hauptverkehrsachsen ausgemerzt. Insbesondere bei der Dischmakreuzung kann zudem das Unfallrisiko massiv gesenkt werden. Mit der neuen Querverbindung ist auch bereits die Erschliessung des heutigen Parsennparkplatz sichergestellt. Die Überbauung dieser Parzellen wird in einem zweiten Schritt durch die Davos Klosters Bergbahn AG und die Konsum Immobiliengenossenschaft geplant und umgesetzt – dieses Vorhaben ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projektierungskredites. Die abgeschlossenen Machbarkeitsabklärungen (z.B. bezüglich Lärm) fielen positiv aus und bestätigten die Machbarkeit. Die genaue Linienführung der neuen Kantonsstrasse wird in der weiteren Planung definiert und präzisiert. Damit das erforderliche Land erworben werden kann, wurden bereits Vorgespräche mit den Grundeigentümern geführt. Obschon die ersten Rückmeldungen positiv ausgefallen sind, können definitive Abklärungen zum Landerwerb erst in einer nächsten Phase der Projektierung finalisiert werden.

Durch die Verkehrsentsflechtung vor dem Bahnhof entstehen sicherere Strassenabschnitte und der Bereich ums Seehofseeli sowie vor der Parsennbahn kann beruhigt werden. Die Zufahrt für die anliegenden Unternehmen sowie die Bergbahn ist weiterhin über die Dorfstrasse oder die verkehrsarme Promenade gesichert. Die neu gebauten Strassen ermöglichen ein sicheres Nebeneinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden. Damit entstehen sichere und attraktive Verbindungen für alle. Insbesondere rund um das Schulgelände geniesst die Sicherheit naturgemäss eine sehr hohe Priorität.

3.4. Freiraum Seehofseeli und Theodulpark

Der Freiraum zwischen Theodulkirche und Seehofseeli wird durch den Wegfall der Hauptstrasse miteinander verbunden und stark aufgewertet. Eine neue Anordnung von attraktiven Bestandteilen (Seeli oder Eisfeld, Grünfläche, Bepflanzung, Spielplatz und Sitzmöglichkeiten, etc.) ermöglicht die ganzjährige und vielfältige Nutzung dieses Freiraums für die Bevölkerung und für Veranstaltungen. Die beliebte Oase im Dorf wird dadurch noch attraktiver und kann von allen Generationen genutzt werden. Optional kann der Raum in Zukunft auch mit weiteren Elementen ergänzt werden (z.B. Pavillon, Kaffee). So wird ein attraktiver Ankunftsort geschaffen, der den Ansprüchen unserer Tourismusdestination gerecht wird.

3.5. Revitalisierung Landwasser und Neubau Kindergarten

Der Kindergarten Bünda wurde vor über 50 Jahren erstellt. Da er sich im Perimeter befindet, in welchem der Verlauf des Landwassers aufgrund der neuen Linienführung der Kantonsstrasse verlegt werden muss, wird der Kindergarten durch einen Neubau auf dem Schulareal oder in der nahen Umgebung ersetzt. Die Schulraumplanung steht in direktem Zusammenhang zur Siedlungsentwicklung in Davos Dorf und wird eng im Auge behalten. Das Landwasser wird auf einem Teilabschnitt renaturiert, was das Schulareal aufwertet und es soll eine moderne und attraktive Schulanlage entstehen. Die Schulwege sowie der Langsamverkehr generell können mit der neuen Verkehrsführung im gesamten Projektperimeter sicher und attraktiv ausgestaltet werden.

4. Finanzen

4.1. Grobkostenrechnung

Die Gesamtkosten der Verkehrsdrehscheibe Davos mit allen Bestandteilen (Bahnhof, Busterminal, Tiefgaragen, Strassen, Freiräume, Schulareal) betragen nach heutigem Kenntnisstand etwa 108 Millionen Franken. Der Kleine Landrat hat bereits zu einem früheren Zeitpunkt festgehalten, dass die Obergrenze für den Investitionsanteil der Gemeinde Davos bei netto 70 Millionen Franken liegt. Diese Grenze ist weiterhin gültig und wird eingehalten. Gemäss aktueller Berechnung betragen die Bruttokosten für die Gemeinde Davos rund 66 Millionen Franken (Kostengenauigkeit +/- 20%). Noch nicht einkalkuliert sind dabei die Beiträge, welche Bund und Kanton finanzieren. Mit diesen Beiträgen reduziert sich der Kostenanteil der Gemeinde Davos.

Die Schätzung der Kosten basiert auf den Unterlagen des Masterplans und Detailabklärungen zu einzelnen Teilbereichen (Strassenprojekt, Tiefgarage, Freiräume, Landerwerb). Der Bahnhof wird grundsätzlich durch die Rhätische Bahn geplant, welche auch die Kosten dafür übernimmt. Die Verschiebung und damit der Neubau des Bahnhofs ist jedoch deutlich teurer als die Sanierung des bestehenden Bahnhofs. Daher übernimmt die Gemeinde Davos einen Teil der Mehrkosten. Auch unterschiedliche eidgenössische und kantonale Stellen werden sich an den Kosten der unterschiedlichen Bestandteile beteiligen (z.B. Kantonsstrassen, Renaturierung, Busterminal). Dazu wurden Abklärungen und Sondierungsgespräche durchgeführt und es wurden auch bereits Beiträge mit erhöhtem Beitragssatz in Aussicht gestellt. Allerdings lassen sich zum heutigen Zeitpunkt noch keine festen Beträge definieren, da die Detailkosten nicht bekannt sind. Auch im Rahmen des Agglomerationsprogrammes ist damit zu rechnen, dass sich der Bund an den Kosten beteiligen wird. Die Verkehrsdrehscheibe Davos ist ein zentraler Bestandteil des Agglomerationsprogrammes und abgestimmt auf die anderen Teilbereiche Siedlung und Landschaft.

Bei der Erarbeitung des Bauprojektes und der Detailplanung werden die Finanzen eine zentrale Rolle einnehmen. Der effiziente Mitteleinsatz wird hoch priorisiert und die Tragbarkeit der Investition wird im Gesamtkontext der gesunden Gemeindefinanzen analysiert. Der Objektkredit für die Ausführung der Verkehrsdrehscheibe wird in einer zweiten Vorlage dem Parlament und der Stimmbevölkerung vorgelegt.

Teilbereich	Geschätzte Kosten
Busterminal	4 Mio. CHF
Strassen	17 Mio. CHF
Freiraum Seehofseeli und Theodulpark	4 Mio. CHF
Tiefgarage	19 Mio. CHF
Revitalisierung Landwasser und Kindergarten	4 Mio. CHF
Allgemeine Infrastruktur (z.B. Provisorien)	3 Mio. CHF
Diverses (z.B. Landkauf, Ausgleichszahlung)	15 Mio. CHF
Gesamtkosten Gemeinde (+/- 20%)	66 Mio CHF

4.2. Projektierungskredit

Um die aufgeführten Teilbereiche im Detail auszuarbeiten, müssen wie bei solchen komplexen Bauprojekten üblich Planungsarbeiten an externe Dienstleister vergeben werden. Bei der vorliegenden Kostenschätzung von 66 Mio. Franken wird mit Honorarkosten von rund 8,6 Mio. Franken gerechnet. Gemäss SIA (Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein) muss für die Projektierung des Projekts bis zu einer genügend guten Kostensicherheit mit Leistungsanteilen von rund 22 % gerechnet werden. Im Rahmen der Projektierung können unvorhergesehene Abklärungen notwendig werden und die Angaben zu den Gesamtkosten sind zum aktuellen Zeitpunkt noch mit Ungenauigkeiten versehen, weshalb die berechneten Projektierungskosten um 10% erhöht werden und schliesslich bei 2,1 Millionen Franken liegen. Die Projektleitung innerhalb des Departements für Tiefbau und öffentliche Betriebe wird sämtliche Arbeiten eng begleiten und kontrollieren. Der in der vorliegenden Botschaft beantragte Projektierungskredit über 2,1 Millionen Franken ist gemäss den Standardverfahren hergeleitet worden. Die Rhätische Bahn übernimmt sämtliche Planungskosten für den Bahnhof und die dazugehörige Infrastruktur selbstständig und ohne Beteiligung der Gemeinde Davos.

Wenn der Grosse Landrat und anschliessend die Stimmbevölkerung dem Projektierungskredit zustimmen, starten die Detailabklärungen und werden in den folgenden Monaten intensiv vorangetrieben. Es ist das ambitionierte Ziel, dass der Kredit für die Ausführung der Verkehrsdrehscheibe in der zweiten Jahreshälfte 2027 dem Parlament und der Stimmbevölkerung vorgelegt werden kann. Zu diesem Zeitpunkt sind Detailfragen bezüglich Linienführungen, Landerwerb oder zur Ausgestaltung von Bahnhof, Tiefgarage und Freiräume geklärt. Auch kann aufgezeigt werden, in welchem Umfang sich Dritte an den Investitionskosten beteiligen. Wenn Parlament und Stimmbevölkerung auch dem Kredit für die Ausführung des Projekts zustimmen, startet das Bewilligungsverfahren. Gemäss heutigem Kenntnisstand, erfolgt der Baustart bei optimalem Verlauf und ohne

Verzögerungen frühestens Mitte 2029. Dieser Zeitpunkt passt in die Investitionsplanung der Rhätischen Bahn und ist auch hinsichtlich Agglomerationsprogramm der 5. Generation optimal.

5. Zuständigkeiten

Gemäss Gemeindeverfassung (DRB 10) unterliegen frei bestimmbare einmalige Ausgaben von mehr als 2 Millionen Franken dem obligatorischen Referendum (Art. 13 Abs. 1 lit. d). Der vorliegende Projektierungskredit über 2,1 Millionen Franken liegt über der Grenze, weshalb der Projektierungskredit von der Stimmbevölkerung genehmigt werden muss.

Wenn Grosser Landrat und Stimmbevölkerung dem Projektierungskredit zustimmen, startet die Detailplanung. Der Kredit für die Umsetzung der Verkehrsdrehscheibe wird dann wiederum dem Grossen Landrat und der Stimmbevölkerung vorgelegt.

6. Schlussbemerkungen

Ein attraktives Ortszentrum trägt zur Wettbewerbsfähigkeit des alpinen Wirtschaftsraums im internationalen Umfeld bei. Die Destination und der Wohnort Davos gewinnen durch die neue Verkehrsdrehscheibe an Attraktivität. Der Bahnhof wird an den richtigen Ort verschoben. Dadurch werden die Wege kürzer und sicherer. Das neue Busterminal erleichtert den Umstieg zwischen Bahn und Bus und legt das Fundament für die geplante Verbesserung des Busangebotes. Mit der neuen Verkehrsführung können zwei Bahnübergänge aufgehoben werden, die heute oft zu Problemen führen. Und verbunden mit der neuen Tiefgarage können schwerwiegende Verkehrsprobleme behoben werden. Das verbessert den Verkehrsfluss auf den Hauptzufahrtsstrassen und reduziert die Stauproblematik. Auch für den Freiraum rund um das Seehofseeli bringt das Projekt grosse Vorteile. Der Theodulpark wird mit dem Seehofseeli vereint und die Promenade zwischen Theodulkirche und dem heutigen Migros wird verkehrsarm.

Die Verkehrsdrehscheibe basiert auf dem Masterplan Neugestaltung Zentrum Davos Dorf und ergänzt diesen mit weitergehenden Verbesserungen. Der Projektierungskredit schafft die Voraussetzung, damit die verbesserten Ansätze im Detail erarbeitet werden können und dem Parlament und der Bevölkerung eine umfassende und gut durchdachte Detailplanung vorgelegt werden kann. Bei einer Annahme des Projektierungskredites kann aufgezeigt werden, wie die Verkehrsdrehscheibe im Detail aussehen soll und welche Investitionskosten konkret anfallen. Der Kleine Landrat ist überzeugt, dass mit der Neugestaltung Zentrum Davos Dorf viele Herausforderungen gleichzeitig mit einem gesamtheitlichen Blick angepackt werden können. In diesem Kontext ist es unumgänglich, Zeit und Geld für eine saubere Planung einzusetzen. Genau das wird mit dem Projektierungskredit sichergestellt. Die Stimmbevölkerung kann sich zum Projektierungskredit äussern und damit dem Kleinen Landrat aufzeigen, ob die Stossrichtung bei der Neugestaltung des Ortszentrums Davos Dorf als geeignet befunden wird.

Antrag an den Grossen Landrat:

1. Für die Ausarbeitung eines Vorprojektes der Verkehrsdrehscheibe Davos Dorf wird ein Projektierungskredit über 2,1 Millionen Franken genehmigt.

2. Der Kleine Landrat wird, vorbehältlich der Zustimmung durch die Stimmbevölkerung, mit der Planung der Verkehrsdrehscheibe Davos Dorf in enger Zusammenarbeit mit Projektpartnern beauftragt.
3. Der Projektierungskredit wird der Stimmbevölkerung am 30. November 2025 vorgelegt.

Gemeinde Davos

Namens des Kleinen Landrates

Philipp Wilhelm
Landammann

Michael Straub
Landschreiber



Mitteilung an

- Leiter Stadt- und Raumplanung, Claudio Pajarola
- Leiter Hochbauamt, Till Thomschke
- Leiter Finanzen, Martin Raich
- Leiter Rechtsdienst, Conradin Menn
- Leiter Kommunikation, Severin Bischof