
Gemeinde Davos, Tiefbauamt

Gesamtverkehrskonzept Davos

Synthesebericht

Zürich, 21. Februar 2024



Impressum

Auftraggeber	Gemeinde Davos, Tiefbauamt André Fehr (Projektleitung)	
Arbeitsgruppe	Philipp Wilhelm Stefan Walser André Fehr Andrea Obrecht Daniel Caduff Andreas Willich Fabienne Perret Yasmine Bastug (Gast)	Landamman Gemeinde Davos Statthalter Gemeinde Davos Leiter TBA Gemeinde Davos Leiter techn. Dienste, TBA Kt. Graubünden Projektleiter ÖV, AVE Kt. Graubünden Leiter Unternehmensentwicklung RhB EBP, Gesamtkoordination AP5G Leiterin Fachstelle Stadt- und Landschaftsplanung
Auftragnehmer	Lajo AG (bis 31.12.2023 ewp AG Zürich)	
Projektleitung	Oliver Schümperlin Telefon 044 537 03 00 oliver.schuemperlin@lajo.ch	
Projektteam	Oliver Schümperlin (Projektleitung) Joel Huber (Planer) Christoph Suter (Mitwirkungsprozess, Qualitätssicherung)	
Auftragsnummer	4001002.001	
Version	1.1	

U:\4_Staedte\Davos\4001002_Finalisierung_GVK_Davos\001_Verkehr\07_Berichte\240221_GVK_Davos.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	8
1.1	Ausgangslage	8
1.2	Ziele und Nutzen	9
1.3	Vorgehen und Perimeter	10
1.4	Grundlagendokumente	12
1.5	Abkürzungsverzeichnis	13
2	Abstimmung Siedlung und Verkehr	14
2.1	Kommunales räumliches Leitbild	14
2.2	Innenentwicklungsstrategie (kommunales Konzept)	15
2.3	Freiraumkonzept (kommunales Konzept)	16
2.4	Generationenprojekt	17
2.5	Fuss- und Veloverkehrskonzept	18
2.6	Verkehrsführung MIV im Zentrum	19
2.7	Parkierungskonzept Gemeinde Davos	20
2.8	Anschluss Flüelastrasse – Stilli (Flüela-Bypass)	21
3	Lagebeurteilung	22
3.1	Gesamtverkehr	22
3.2	Fuss- und Veloverkehr	30
3.3	Öffentlicher Verkehr	35
3.4	Strassennetz / MIV	46
4	Zielbild	59
5	Teilkonzepte und Massnahmen	61
5.1	Einleitung	61
5.2	Teilkonzept Gesamtverkehr / Siedlung	61
5.3	Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr	78
5.4	Teilkonzept Öffentlicher Verkehr	82
5.5	Teilkonzept Strassennetz / MIV	87
6	Gesamtfazit und Umsetzung	96
6.1	Gesamtfazit	96
6.2	Umsetzung	96
6.3	Monitoring und Wirkungskontrolle	96

Zusammenfassung

Ausgangslage und Ziele. Die Gemeinde Davos, als eine der wichtigsten Tourismusregionen in Graubünden, hat rund 10'700 Einwohner und Einwohnerinnen und bietet ca. 7'000 Arbeitsplätze (Vollzeit-äquivalente). Neben der langjährigen Tradition als Wintersportort und Kurort hat sich Davos auch im Sommerhalbjahr als beliebter Anziehungspunkt für Aktivitäten wie Biken und Wandern etabliert. Während der Hauptsaison können über 25'000 Personen in der Stadt sein. Das führt zu einer starken Belastung des Strassennetzes und der Parkieranlagen, auch im Fuss- und Veloverkehr ist ein hohes Aufkommen zu beobachten. Die Verkehrsspitzen sind durch die Überlagerung aus Alltags- und Tourismusverkehr bedingt, wobei Engpässe vor allem beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem lokalen Busverkehr auftreten. Um diesen Herausforderungen zu begegnen, hat die Gemeinde beschlossen, ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) für das Zentrum von Davos zu entwickeln. Dieses Konzept bildet gemeinsam mit weiteren Planungen die Grundlage für die bevorstehende Ortsplanrevision und die Teilnahme am Agglomerationsprogramm der 5. Generation des Bundes.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept werden übergeordnete Ziele für die verkehrsplanerische Entwicklung und eine planerische Ordnung inkl. Handlungsbedarf über alle Verkehrsmittel geschaffen. Insbesondere wurde die künftige Verkehrsführung des MIV im Zentrum von Davos abschliessend geklärt. Zur Festlegung der nächsten Arbeiten und Schritte werden Massnahmen definiert und in einem Aktionsplan zusammengefasst und zeitlich gestaffelt.

Abstimmung Siedlung und Verkehr. Die Gemeinde Davos hat ausgelöst von der Überarbeitung des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) 2023 ihr kommunales räumliches Leitbild (KrL) erstellt. In diesem werden die Siedlungsentwicklung, zentrale Raumkonzepte und die Verkehrsentwicklung für die nächsten 20-25 Jahre festgelegt. Für das GVK sind die Zielsetzungen aus dem KrL eine wichtige Grundlage. Zur Umsetzung der Ziele aus dem KrL hat die Gemeinde Davos neben dem GVK auch weitere Planungen in Auftrag gegeben. Die wichtigsten sind das Innenentwicklungskonzept, die Freiraumstrategie, ein Fuss- und Veloverkehrskonzept und das Parkierungskonzept, welche zeitgleich Anfangs 2024 abgeschlossen werden konnten. Die Erarbeitung dieser Planungen fand parallel zum GVK statt und die Arbeitsstände unter den verschiedenen Projektteams wurden laufend abgeglichen und koordiniert. Neben diesen übergeordneten Planungen wurden die Ziele und Massnahmen des GVK auch auf die Planungsstände des Generationenprojekts (Neugestaltung Ortszentrum Davos) und die Untersuchungen des Kantons zum Anschluss Flüelastrasse – Stilli (Flüela-Bypass) abgestimmt.

Lagebeurteilung. In der Lagebeurteilung werden die vier Teilkonzepte Gesamtverkehr / Siedlung, Fuss- und Veloverkehr, Öffentlicher Verkehr und Strassennetz / MIV analysiert und die Stärken aber auch die Defizite in den einzelnen Bereichen hervorgehoben.

Aus *gesamtverkehrlicher* Sicht stellen sich in Davos diverse verkehrstechnische Herausforderungen. Das saisonale Verkehrsaufkommen schwankt stark, Hochsaison ist sowohl im Winter wie auch im Sommer. Während Wochenenden und Ferienzeiten steigt die Gästezahl erheblich an, was das Verkehrsaufkommen erhöht. Die überregionale Anbindung erfolgt über die Rhätische Bahn (RhB) und den MIV hauptsächlich über das Prättigau. Auf kurzen Strecken fallen Reisezeitunterschiede zugunsten des MIV aus, während die Bahn auf längeren Distanzen konkurrenzfähiger wird. Der Modal Split zeigt einen hohen Anteil des MIV, besonders im Tourismusverkehr. Mit der Analyse der Unfallzahlen und Unfallschwerpunkte wird der Handlungsbedarf bei der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt. Die Förderung von kombinierter Mobilität in Davos steht im Aufbau, vereinzelte Angebote wie Car-Sharing und Snow n'Rail bieten Anreize für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Winter.

Der *Fuss- und Veloverkehr* hat aufgrund des kompakten Siedlungsgebietes ein grosses Potenzial in Davos. Das Potenzial wird heute jedoch aufgrund von zahlreichen Mängeln und herausfordernden Bedingungen im Winter noch ungenügend genutzt. Die Infrastruktur ist insbesondere für den Veloverkehr

im Alltagsverkehr vielerorts mangelhaft, so dass erhebliche Defizite bei der Attraktivität und der Sicherheit entstehen. Zudem ist die Anzahl der Veloabstellplätze unzureichend. Die Sicherheit, Attraktivität und Aufenthaltsqualität ist für den Fussverkehr auf wichtigen Achsen ungenügend (z.B. entlang Promenade oder auf der Verbindung Dorf – See) und es fehlen an vielen Orten Fussgängerquerungen.

Der *ÖV-Erschliessung* von Davos ist mehrheitlich gut, primär durch Busverbindungen. Ein kleiner Teil des Siedlungsgebietes weist jedoch Lücken auf. Für Attraktoren mit einem grossen Einzugsgebiet erfolgt die Anreise primär mit der RhB (z.B. Bergbahnen, Eisstadion, Kongresszentrum, Spital, SLF). Mehrere dieser Attraktoren weisen jedoch keine Haltestelle der RhB auf, so dass entweder auf den Bus umgestiegen werden muss oder die letzte Strecke zu Fuss zurückgelegt werden muss. Während Spitzentagen verkehren die Buslinien teilweise mit erheblichen Verspätungen sowie Überlastungen und weisen eine niedrige Betriebsstabilität auf. Mit dem Angebotskonzept Retica 30+ der RhB hat Davos bereits heute einen durchgehenden Halbstundentakt nach Landquart, künftig wird diese Verbindung weiter nach Filisur durchgebunden und die ÖV-Erschliessung so weiter verbessert.

Das *Strassennetz* ist ganzjährig gut ausgelastet, an Spitzentagen kommt es regelmässig zu Überlastungen beim MIV. Handlungsbedarf besteht aufgrund des hohen Anteils des MIV am Binnen- und Tourismusverkehr, während der Durchgangsverkehr von stark untergeordneter Bedeutung ist. Die hohe Anzahl Parkplätze im Siedlungsgebiet beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität und führt zu einer zusätzlichen Belastung durch Parksuchverkehr, da ein Parkleitsystem fehlt. Die Unterführungen der RhB sind aufgrund der Höhenbeschränkung nicht für LKW geeignet, was zu Umwegfahrten durch sensible Bereiche führt. Die Gestaltung der Promenade und der Talstrasse ist stark auf den MIV ausgerichtet, ohne siedlungsgerechte Gestaltung oder Verkehrsberuhigung. Auf den Quartierstrassen wurde mehrheitlich bereits Tempo 30 eingeführt, auf der Promenade und der Talstrasse ist gemäss Lärmsanierungsprojekt des Kantons ebenfalls Tempo 30 als Massnahme gegen die bestehenden und weiter zunehmenden Verkehrslärmemissionen vorgesehen.

Zielbild. In Davos sind Anwohnende und Gäste gleichermaßen mobil und sicher unterwegs. Nachhaltige Verkehrsformen werden bevorzugt, was nicht nur zu geringeren Emissionen, sondern auch zu einer verbesserten Stadt- und Lebensqualität führt. Die Quartiere sind durch ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz und umfassende Fuss- und Veloverkehrsnetze optimal erschlossen. Die Bahnhöfe Dorf und Platz sowie der neu geplante Bahnhof Mitte dienen als attraktive multimodale Drehscheiben, die verschiedene Verkehrsmittel miteinander verknüpfen. Die Promenade wird aufgewertet und mit den Ankunftsorten Dorf und Platz verbunden. Der Parksuchverkehr wird mit einem intelligenten Parkleitsystem minimiert und die Nutzung der vorhandenen Parkfelder effizienter gestaltet. Die Verlagerung von Strassenparkfeldern hin zu zentralen, grösseren Parkieranlagen ermöglicht eine Aufwertung des öffentlichen Raums. So wird mehr Raum für Freiräume, den Fuss- und Veloverkehr und auch das Gewerbe geschaffen. Diese Attraktivität trägt dazu bei, dass der Fuss- und Veloverkehr zunehmen und der ÖV vermehrt genutzt wird.

Massnahmen

Im Teilkonzept Gesamtverkehr /Siedlung gibt es zehn Massnahmen GV-01 bis GV-10. Der Fokus liegt dabei auf den Themen Mobilitätsmanagement und Abstimmung Siedlung / Verkehr (GV-01 und -02), Verbesserungen Querungen RhB (GV-03 und -04), der Sanierung von Unfallschwerpunkten und -häufungsstellen (GV-08) sowie Strassenraum- und Platzaufwertungen (GV-05 bis 07, GV-09 und -10).

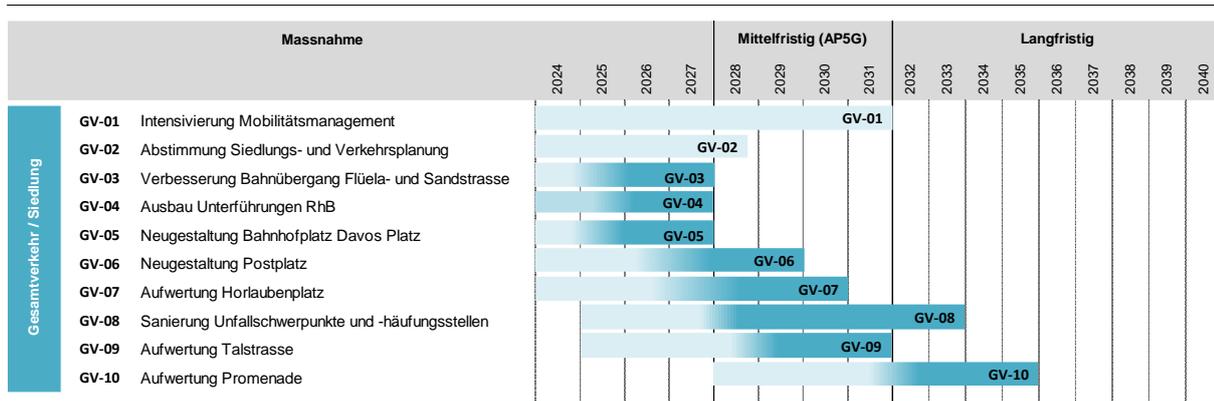


Abbildung 1: Übersicht Massnahmen Gesamtverkehr / Siedlung

Die Massnahmen im Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr orientieren sich an den verschiedenen Massnahmenpaketen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept. Neben kurzfristigen Massnahmen wie Ausbau Veloparkierung (FVV-01) und Anpassungen im Rahmen von kommunalen Ausführungskonzepten (FVV-02) gibt es mittel- bis längerfristige Massnahmenpakete, die abhängig von der Priorisierung der Schwachstellen und der Realisierungsmöglichkeiten kombiniert wurden. Das Fuss- und Veloverkehrskonzept wird bis Mitte 2024 finalisiert und abgeschlossen und die nachfolgenden Massnahmen können sich dadurch noch geringfügig verändern.

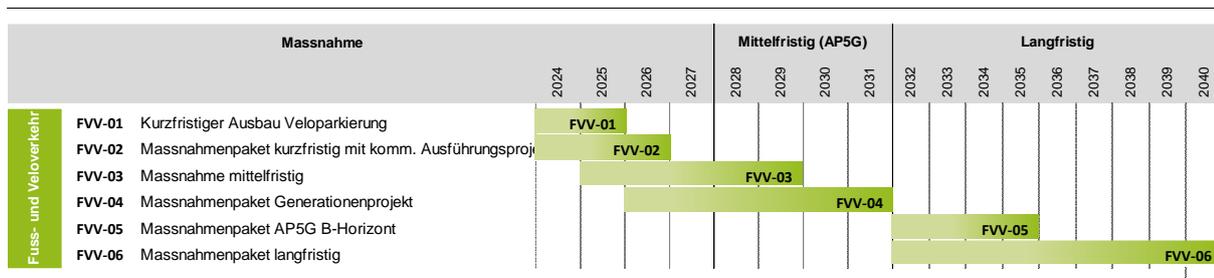


Abbildung 2: Übersicht Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

Im Teilkonzept Öffentlicher Verkehr gibt es insgesamt neun Massnahmen OeV-01 bis OeV-09. Die ersten beiden Massnahmen betreffen den Umbau des Bahnhof Davos Dorf (OeV-01 und -02) und sind Teil des Generationenprojekts (Neugestaltung des Ortszentrums Davos Dorf). Die Massnahmen OeV-03 bis OeV-06 behandeln Verbesserungen bei der Erschliessung in Davos durch den Verkehrsbetrieb Davos. Die letzten drei Massnahmen OeV-07 bis OeV-09 beinhalten Massnahmen aus dem Angebotskonzept Retica 30+ der RhB.

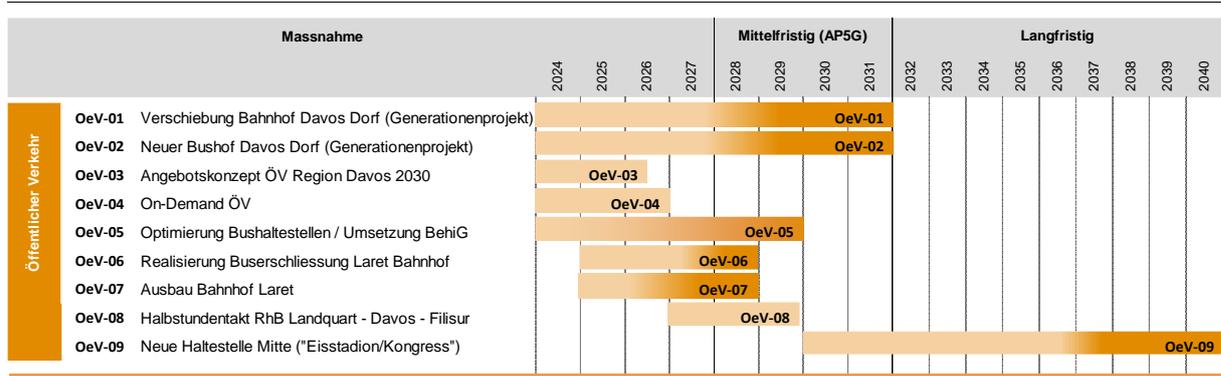


Abbildung 3: Übersicht Massnahmen Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

Im Strassennetz / MIV gibt es insgesamt zehn Massnahmen MIV-01 bis MIV-10. Die Massnahmen beinhalten Anpassungen der signalisierten Geschwindigkeit und am Verkehrsregime (MIV-01 und -02), Fördermassnahme für Elektromobilität und Car-Sharing (MIV-03 und -10), die Umsetzung des Kantonsprojektes Anschluss Flüelastrasse – Stilli (MIV-04) sowie die Massnahmen aus dem Parkierungskonzept (MIV-05 bis -09).

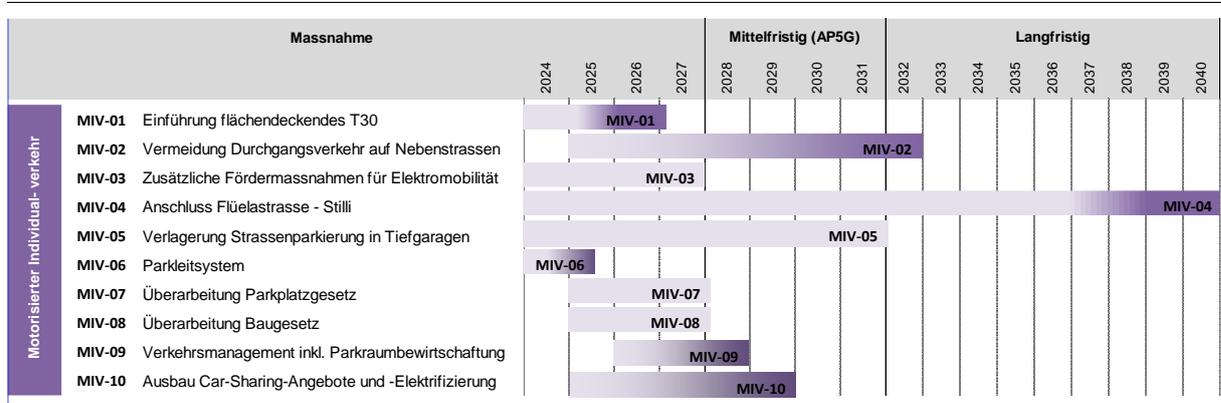


Abbildung 4: Übersicht Massnahmen Teilkonzept Strassennetz / MIV

Um die Umsetzung der Massnahmen aus dem GVK sicherzustellen, wird ein Monitoring durch die Gemeinde gemeinsam mit Kanton und weiteren Stakeholdern (Betreiber Bergbahnen, RhB, Kanton, Bund) vorgeschlagen.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Gemeinde Davos ist eine der wichtigsten Tourismusregionen im Kanton Graubünden mit internationaler Ausstrahlung. Ergänzend zu seiner langjährigen Tradition und Bedeutung als Wintersportort und Kurort entwickelte sich Davos auch zu einem touristischen Anziehungspunkt im Sommerhalbjahr (Biken, Wandern, etc.). Zudem ist Davos auch eine Wissens-, Forschungs- und Kongressstadt. In Davos befinden sich das nationale Institut für Schnee- und Lawinenforschung, das AO Forschungsinstitut, das Weltstrahlungszentrum PMOD, das Forschungszentrum CK-Care und zahlreiche spezialisierte Kliniken und Spitäler. Jährlich findet im Januar das Weltwirtschaftsforum statt. Im Jahr 2022 wies die Gemeinde rund 10'700 Einwohnerinnen und Einwohner auf, davon wohnten 80% zentrumsnah zwischen Davos Dorf und Davos Platz. Die Ortschaft bietet weiter ca. 7'000 Arbeitsplätze. Zusätzlich hat Davos etwa 14'000 Gästebetten und nochmals so viele Betten in Zweitwohnungen zum Eigengebrauch. Während der Hauptsaison können demnach deutlich über 25'000 Personen (exkl. Tagesgäste) in der Stadt sein. Das Verkehrsaufkommen schwankt daher je nach Saison sehr stark.

Die überregionale Erschliessung durch den ÖV erfolgt über das Netz der Rhätischen Bahn (RhB), das durch das Prättigau bzw. nach Landquart und durch das Landwassertal nach Filisur führt. Die Haupterschliessung erfolgt dabei von Norden her über das Prättigau und den Wolfgangpass. Dieses Angebot wird durch ein lokales Busnetz ergänzt. Auf der Strasse ist Davos über die Prättigauer- und Landwasserstrasse gut mit dem kantonalen Strassennetz erschlossen. Zudem führt über den Flüelapass eine weitere Kantonsstrasse ins Unterengadin (nicht ganzjährig offen). Der Hauptzubringer ist die H28 bzw. Prättigauerstrasse von Norden her, welche bereits heute gut ausgebaut ist. In Klosters führt die N28 weiter als Nationalstrasse durch das Prättigau bis zum Anschluss in Landquart an die N13. Im Ortskern von Davos erfolgt die Haupterschliessung über ein grossräumiges Einbahnsystem mit verschiedenen Querachsen. Dabei ist die Promenade als Hauptstrasse Teil des kantonalen Strassennetzes. Die Talstrasse ist eine Gemeindestrasse.

Die werktäglichen Spitzenstundenproblematik, die vor allem Schweizer Städte im Mittelland vor grossen Herausforderungen stellt, ist in Davos weniger stark ausgeprägt. Die verkehrlichen Spitzen sind hauptsächlich durch den Tourismus getaktet und sind bei allen Verkehrsmitteln ausgeprägt. Engpässe bestehen vor allem beim motorisierten Individualverkehr sowie dem lokalen Busverkehr. Insbesondere während grossen Anlässen wie zum Beispiel dem WEF sind die verkehrlichen Belastungen stark erhöht. Die hohe Auslastung des Strassennetzes wirkt sich unter anderem negativ auf das Busangebot aus. Zudem ist die Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Velofahrer während den Spitzenzeiten stark beeinträchtigt. Die Witterungseinflüsse (Schnee, etc.) führen im Winter zusätzlich zu Beeinträchtigungen beim motorisierten Verkehr und beim Fuss- und Veloverkehr.

Anfangs 2023 wurde das kommunale räumliche Leitbild (KrL) als strategisches Instrument verabschiedet, das die räumlichen Stossrichtungen für die Entwicklung von Davos festlegt. Es stimmt die Siedlungsentwicklung mit der Verkehrs- und Landschaftsentwicklung ab. Im KrL wurden auch Stossrichtungen zur Mobilität im zentralen Raum (von Frauenkirch bis Wolfgang) festgehalten. Basierend auf diesen Vorgaben hat die Gemeinde Davos entschieden, ein Gesamtverkehrskonzept für das Zentrum von Davos zwischen Spital und See zu erarbeiten. Gemeinsam mit dem KrL und den weiteren Planungen Fuss- und Veloverkehrskonzept, Freiraumkonzept, Innenentwicklungsstrategie, Wohnraumstrategie und dem Masterplan Generationenprojekt Neugestaltung Ortszentrum Davos wird so die Grundlage für die anstehende Ortsplanrevision und die Teilnahme am Agglomerationsprogramm der 5. Generation des Bundes geschaffen.

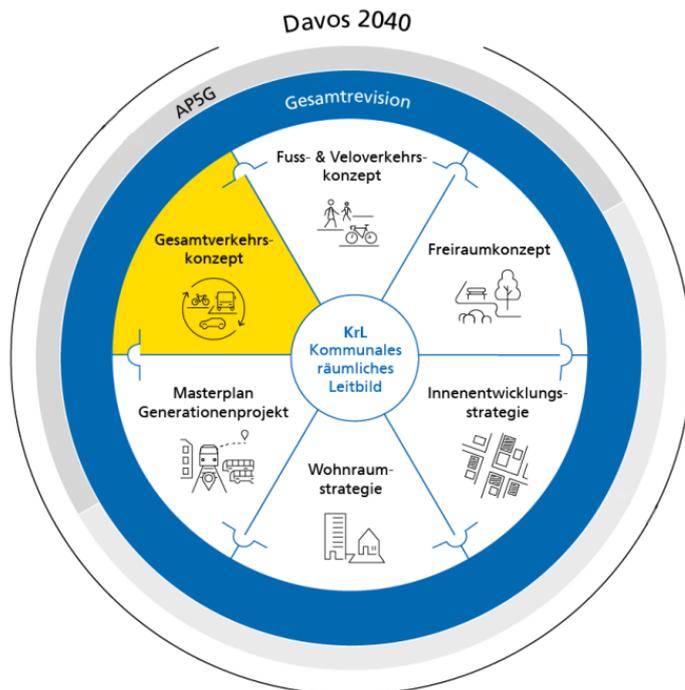


Abbildung 5: Übersichtsgrafik Planungen Davos 2040 (Quelle: Gemeinde Davos)

1.2 Ziele und Nutzen

Die Gemeinde Davos möchte mit dem Gesamtverkehrskonzept auf den vorhandenen planerischen Grundlagen ein verkehrspolitischer Rahmen für die zukünftige Verkehrsplanung setzen. Der Nutzen und die Ziele des zu erarbeitenden Gesamtverkehrskonzeptes 2040 sind dabei wie folgt definiert:

- Mit dem Gesamtverkehrskonzept werden übergeordnete Ziele für die verkehrsplanerische Entwicklung der Gemeinde Davos geschaffen. Dabei sind die Schnittstellen zur Raumplanung und insbesondere zur angestrebten Stadtentwicklung von grosser Bedeutung.
- Mit dem Gesamtverkehrskonzept soll planerisch Ordnung geschaffen und der Handlungsbedarf über alle Verkehrsmittel einheitlich aufgezeigt werden. Es soll ein grober, fortschreibungsfähiger Rahmen geschaffen werden, aus welcher Bedeutung und Zusammenspiel der einzelnen Vorhaben ersichtlich wird und auch Lücken (= fehlende Vorhaben oder Planungen) erkennbar werden.
- Die Lösungsansätze und Massnahmen werden geprüft und bezüglich der Kompatibilität zum Zielbild beurteilt. Schliesslich werden die Massnahmen in einer Strategie eingebettet.
- Die künftige Verkehrsführung des MIV im Zentrum von Davos soll abschliessend geklärt werden.
- Zur Festlegung der nächsten Arbeiten und Schritte werden Handlungsempfehlungen definiert. Die Empfehlungen werden in einem Aktionsplan zusammengefasst und zeitlich gestaffelt. Wo möglich sollen Sofortmassnahmen identifiziert und vorgeschlagen werden.

1.3 Vorgehen und Perimeter

Mit der Erarbeitung des GVK Davos wurde 2019/2020 begonnen. Aufgrund der Unklarheit in Bezug auf die Verkehrsführung im Zentrum von Davos wurden die Arbeiten für das GVK unterbrochen. Anfangs 2023 wurden die Arbeiten nach Verabschiedung des KrL für die Gemeinde und der Erhebung von weiteren Grundlagen wieder aufgenommen. Während mit dem KrL und neuen Verkehrserhebungen einige Grundlagen aktualisiert werden konnten, wurden andere Grundlagen aufgrund der Covid-Pandemie auf dem Stand von 2019/20 belassen, da diese so aussagekräftiger sind.

Das übergeordnete Vorgehen wurde beibehalten und in einem ersten Schritt wird eine Lagebeurteilung in den verschiedenen Teilbereichen durchgeführt, wobei zusätzlich der Gesamtverkehr analysiert wird. Der Bericht gliedert sich jeweils in die nachfolgenden Teilbereiche:

- Gesamtverkehr / Siedlung
- Fuss- und Veloverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Verkehr/Strassennetz

Dabei wird der zentrale Handlungsbedarf ausgewiesen. Basierend auf dem Handlungsbedarf, den definierten Zielen und den politischen Vorgaben wird ein Zielbild definiert, welches den gewünschten Zustand im Jahr 2040 aufzeigt. Als Entscheidungsgrundlage für die weiteren Vertiefungen und Massnahmen wird ein Variantenstudium für die Verkehrsführung im Zentrum Davos durchgeführt und der Prozess und das Ergebnis in einem separaten Bericht festgehalten [9]. Aufbauend auf dem Zielbild und dem Variantenentscheid zur Verkehrsführung im Zentrum werden anschliessend in den vier Teilkonzepten (Gesamtverkehr / Siedlung, Fuss- und Veloverkehr, Öffentlicher Verkehr und Motorisierter Verkehr/Strassennetz) verschiedene Strategien und Massnahmen erarbeitet. Diese werden konsolidiert in einem Aktionsplan und Gesamtfazit festgehalten. Das Vorgehen ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt:



Abbildung 6: Übersicht Vorgehen Gesamtverkehrskonzept Davos

Der Perimeter des GVK Davos erstreckt sich vom Spital im Süden bis zum See im Norden und umfasst den zentralen Siedlungsraum vom Davos. Die Seitentäler und Fraktionen sind nicht Teil des Perimeters. Der Perimeter unterscheidet sich damit von jenem des KrL und jenem des FVV-Konzepts (ganze Gemeinde inkl. Fraktionen). Für vereinzelt Betrachtungen, wo Aussagen nicht abgegrenzt für den GVK-Perimeter getroffen werden können, werden auch Gebiete ausserhalb des Perimeters berücksichtigt.

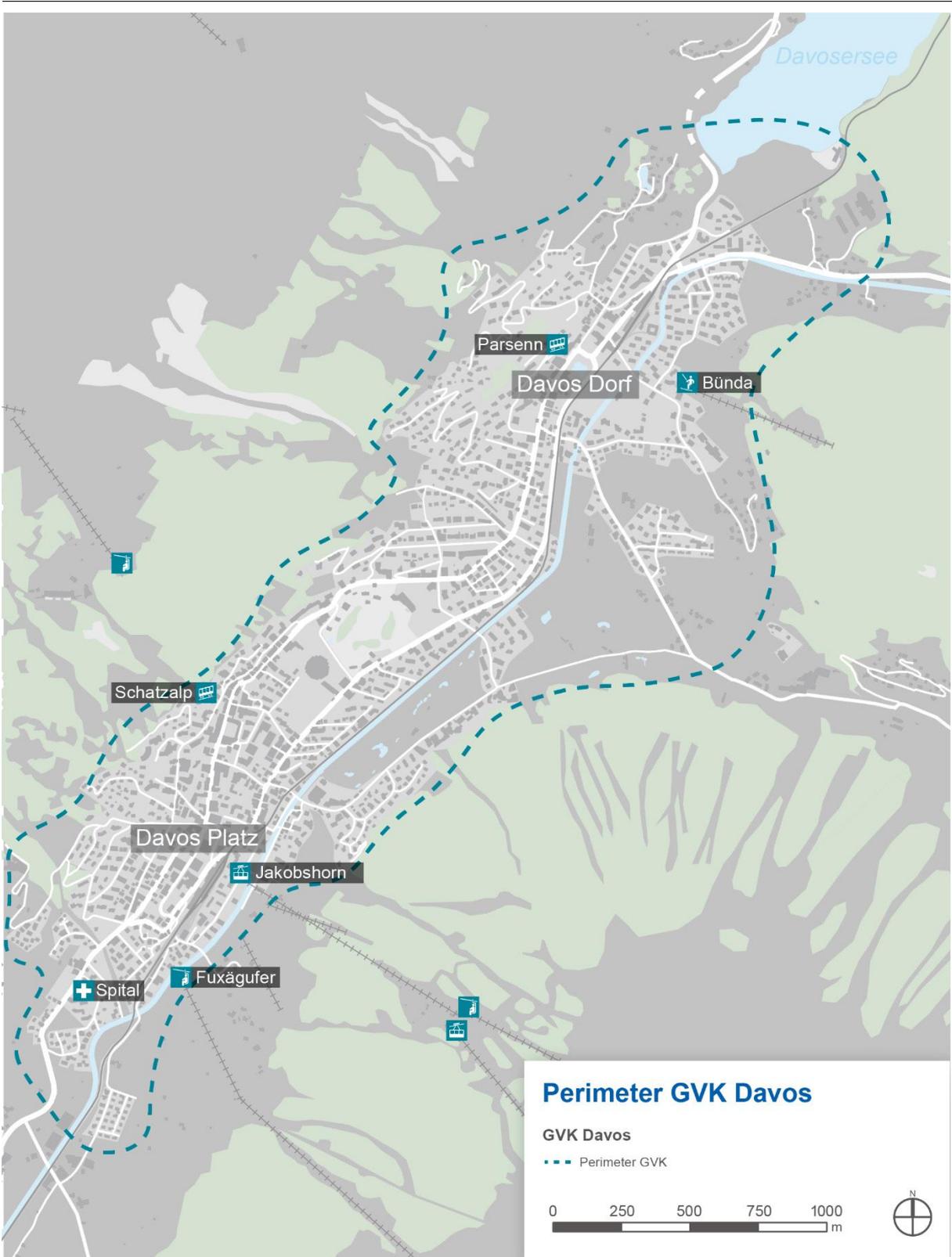


Abbildung 7: Perimeter GVK Davos

1.4 Grundlagendokumente

Gesetze und Verordnungen

Im Folgenden sind die wichtigsten Gesetze und Verordnungen aufgeführt, die für das vorliegende GVK relevant sind.

- [1] Signalisationsverordnung SSV, Stand Januar 2023
- [2] Durchgangsstrassenverordnung, Stand Februar 2020
- [3] Baugesetz der Gemeinde Davos, Gemeinde Davos, Mai 2021
- [4] Parkplatzgesetz der Landschaft Davos, Gemeinde Davos, Januar 2009
- [5] Vollzugsreglement zum Parkplatzgesetz, Gemeinde Davos, Mai 2023

Übergeordnete Konzepte

Im Folgenden sind die wichtigsten übergeordneten Konzepte aufgeführt, die den Raum Davos betreffen und für das vorliegende GVK relevant sind.

- [6] Kommunales räumliches Leitbild (KrL), Gemeinde Davos, Januar 2023
- [7] Lärmsanierungsprojekt Davos, Kuster+Partner, Stand Entwurf Dezember 2022
- [8] Angebotskonzept Retica30+, RhB, Stand Dezember 2023

Parallel erarbeitete Konzepte und Planungen

Das vorliegende Gesamtverkehrskonzept ist eine Synthese folgender Planungen:

- [9] Variantenstudium Verkehrsführung MIV im Zentrum, ewp, November 2023
- [10] Parkierungskonzept Gemeinde Davos, Lajo, Februar 2024
- [11] ÖV-Zielbild 2030 und 2050 Gemeinde Davos, EBP, April 2023
- [12] Herleitung Anzahl Haltekanten Busterminal Davos Dorf, EBP, Juni 2023
- [13] Fuss- und Veloverkehrskonzept Alltagsverkehr Davos – Phase A, Transitec, Dezember 2023
- [14] Freiraumkonzept, S2L, Dezember 2023
- [15] Innenentwicklungsstrategie, 8000.agency, Dezember 2023
- [16] Verkehrsführung Generationenprojekt, Emch + Berger, Stand Oktober 2023

Weitere Grundlagen

- [17] Verkehrsdaten Zählstellen 2022 Davos, ANU, Juni 2023
- [18] Pendlermobilität: Gemeindematrix 2020, Bundesamt für Statistik, 2023
- [19] Gesamtverkehrsmodell Kanton Graubünden, Arendt Consulting, 2012
- [20] Mobilität in Graubünden, ARE GR, Dezember 2023
- [21] Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung, ASTRA 2018
- [22] Gesamtverkehrsmodell Kanton Graubünden, Amt für Natur und Umwelt 2015

- [23] Passagierfrequenz, data.sbb.ch, 2020
- [24] Elektromobilität für Gemeinden – Handlungsleitfragen mit Praxisbeispielen, Bundesamt für Energie BFE, Januar 2022
- [25] Ladeinfrastrukturkonzept Davos, EBP, 2022
- [26] Shared Mobility Agenda 2030 Synthesebericht, energieschweiz, 2022
- [27] Unfallzahlen Gemeinde Davos 2014 – 2023, VUGIS, Stand Januar 2024
- [28] ÖV Güteklassen Graubünden 2023, Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden, Dezember 2023

1.5 Abkürzungsverzeichnis

ANU	Amt für Natur und Umwelt Graubünden
AP5G	Agglomerationsprogramm des Bundes, 5. Generation
ASP	Abendspitzenstunde
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
DDO	Davos Destinations-Organisation
DWV	Durchschnittlicher Werktagerverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
KrL	Kommunales räumliches Leitbild
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSP	Morgenspitzenstunde
OeV	Öffentlicher Verkehr
RhB	Rhätische Bahn
SLF	Institut für Schnee- und Lawinenforschung
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
WEF	World Economic Forum

2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

2.1 Kommunales räumliches Leitbild

Mit der Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) haben sich die raumplanerischen Rahmenbedingungen verändert. Das revidierte RPG verlangt eine Abkehr von der bisherigen Entwicklung der Siedlungen «in die Fläche» hin zur Siedlungsentwicklung nach innen. Die Gemeinde Davos setzte sich unter Mitwirkung der Bevölkerung aktiv mit ihrer längerfristigen räumlichen Entwicklung auseinander und erarbeitete 2022 ein kommunales räumliches Leitbild (KrL), das im Januar 2023 vom kleinen Landrat verabschiedet wurde. Im KrL wird die strategische Ausrichtung der Siedlungsentwicklung mit einem Planungshorizont von 20 – 25 Jahren festgelegt und die damit verbundenen zentralen Aufgaben festgehalten.

Zur Mobilität im zentralen Raum (von Frauenkirch bis Wolfgang) sind folgende Strategien festgehalten:

- Ein sicheres und direktes Wegenetz sorgt für eine hohe Attraktivität des Langsamverkehrs. Zwischen Frauenkirch und Laret wird ein Langsamverkehrsweg im Talboden realisiert, soweit möglich ohne Verbrauch von Kulturland und auf bestehenden Wegen oder im Gewässerraum. Die Querverbindungen werden verbessert.
- Die S-Bahn Davos verbindet die Orte und Einrichtungen. Mit der Station Mitte wird das Zentrum Mitte und die Nutzungen und Quartiere erschlossen. Die ÖV-Anbindung des Davosersee und der Hanglagen wird verbessert.
- Die Parkierung wird besser angeordnet und lokal reduziert und der Verkehr mit einem Parkleitsystem sowie Park+Ride-Parkplätzen gelenkt und reduziert.
- Die Promenade wird als wichtige Verbindung für den Bus und Langsamverkehr sowie als Aufenthaltsraum aufgewertet und verkehrlich beruhigt. Die Talstrasse wird als Hauptverkehrsverbindung im Gegenverkehr ausgestaltet. Durch flankierende Massnahmen bleiben die Wohnattraktivität und die Sicherheit gewährleistet.
- Das Zentrum Mitte wird als funktionaler Schwerpunkt ergänzend zu den bestehenden Zentren Platz und Dorf etabliert und verfügt über einen attraktiven öffentlichen Raum.

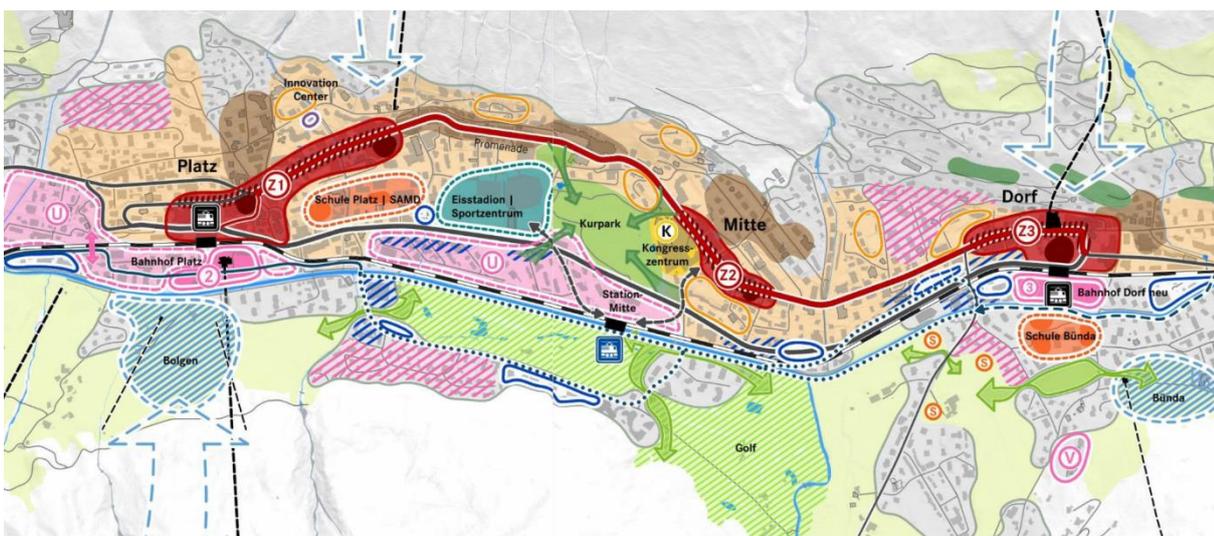


Abbildung 8: Räumliches Konzept zentraler Raum (Frauenkirch bis Wolfgang) (Quelle: KrL)

2.2 Innenentwicklungsstrategie (kommunales Konzept)

Mit der Innenentwicklungsstrategie wurden für das Zentrum von Davos zwischen Spital und See zonierungsrelevante Grundlagen erhoben, Handlungsfelder definiert und räumliche «Case Studies» durchgeführt [15]. Die Resultate werden in einem Vorzonenplan mit Potenzialabschätzung abgebildet. Die Innenentwicklungsstrategie wird Anfangs 2024 vom Kleinen Landrat verabschiedet und bildet die zentrale Grundlage für die anstehende Ortsplanungsrevision. Mit der Innenentwicklungsstrategie Davos werden fünf zentrale Strategien verfolgt:

1. Das Potenzial von Entwicklungsgebieten soll genutzt werden
2. In Bereichen mit bestehender Davoser Typologie soll diese weiterentwickelt werden
3. Die Nutzungsdurchmischung von Gewerbe und Wohnen soll gesichert und gestärkt werden
4. Kleinteilige Strukturen (z.B. Einfamilienhausquartiere) sollen nachverdichtet werden
5. Die bestehenden und geplanten Freiräume und die Nachverdichtung sollen in Einklang gebracht werden

In der nachfolgenden Abbildung ist ein Auszug des Strategieplans mit den fünf zentralen Strategien (Stand Dezember 2023) dargestellt. Für eine detaillierte Version wird auf die 2024 abzuschliessende Innenentwicklungsstrategie verwiesen.

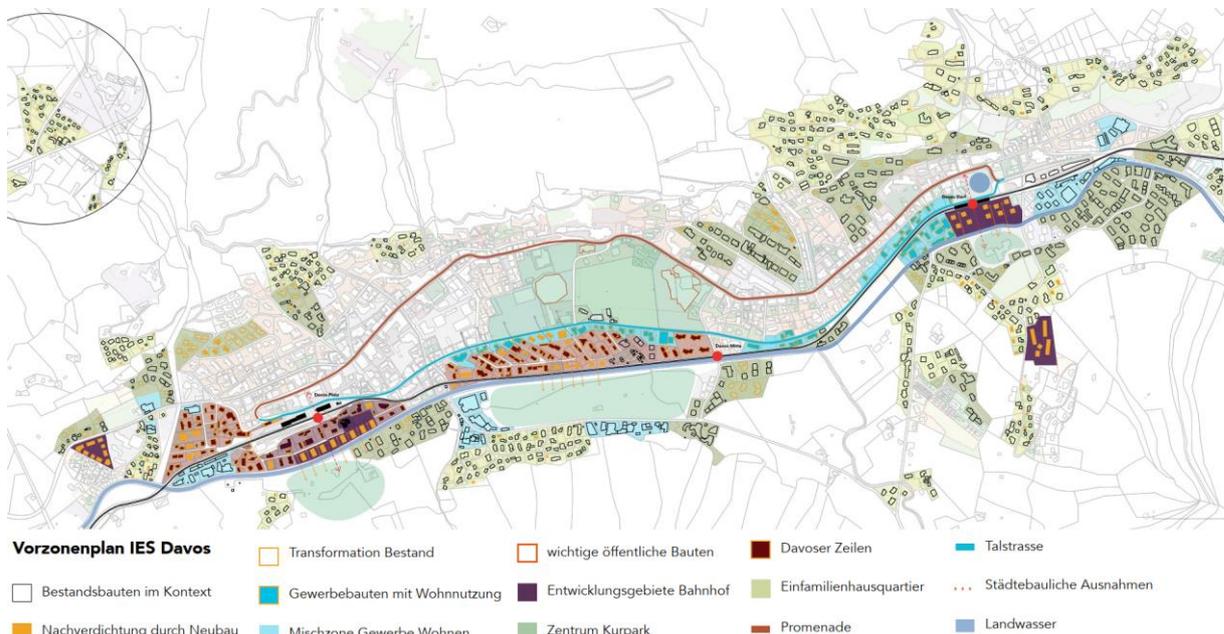


Abbildung 9: Auszug Strategieplan Innenentwicklungsstrategie Davos, Stand Dezember 2023 [15]

2.3 Freiraumkonzept (kommunales Konzept)

Auf Basis einer Analyse der bestehenden Freiräume und Potenziale wurden ein Zielbild und der Handlungsbedarf definiert. Daraus wurden Vertiefungszielbilder und Massnahmen für einzelne Teilräume entwickelt. Im Rahmen von zwei Workshops wurden relevante AkteurInnen beigezogen und diverse Gespräche mit ausgewählten Personen aus Bevölkerung geführt. Das Freiraumkonzept wird Anfangs 2024 vom Kleinen Landrat verabschiedet und bildet eine wichtige ergänzende Grundlage für die anstehende Ortsplanungsrevision und die verkehrlichen Planungen. Das Freiraumkonzept besteht aus sechs zentralen Konzeptbausteinen:

1. Die Potenziale und die Qualität der bestehenden Freiräume sollen ausgeschöpft werden
2. Es sollen Orte des Ankommens mit hoher Aufenthaltsqualität in Davos Dorf (Generationenprojekt) und Platz (Bahnhof Davos Platz und Postplatz) geschaffen werden
3. Im Zentrum von Davos sollen vier abwechslungsreiche Achsen die qualitätsvolle Längsverbindung im Tal stärken und ausbauen. Hierzu gehört neben den bestehenden Achsen Hohe Promenade, Promenade und Talstrasse auch eine neue Längsverbindung im Talboden, die Talpromenade.
4. Die Freiräume im Talboden und an Hanglagen sollen mit feinmaschigen und guten Querverbindungen mit durchgehend hoher Aufenthaltsqualität miteinander verbunden werden.
5. Die zentralen Freiräume mit dem Kurpark, dem Kirchner Park und den Flächen um das Eisstadion sollen zu einer inneren Landschaft als freiräumliches Herzstück der Stadt entwickelt werden.
6. Die Qualitäten der Fliessgewässer sollen für die Bevölkerung und den Tourismus genutzt und sichtbar gemacht werden

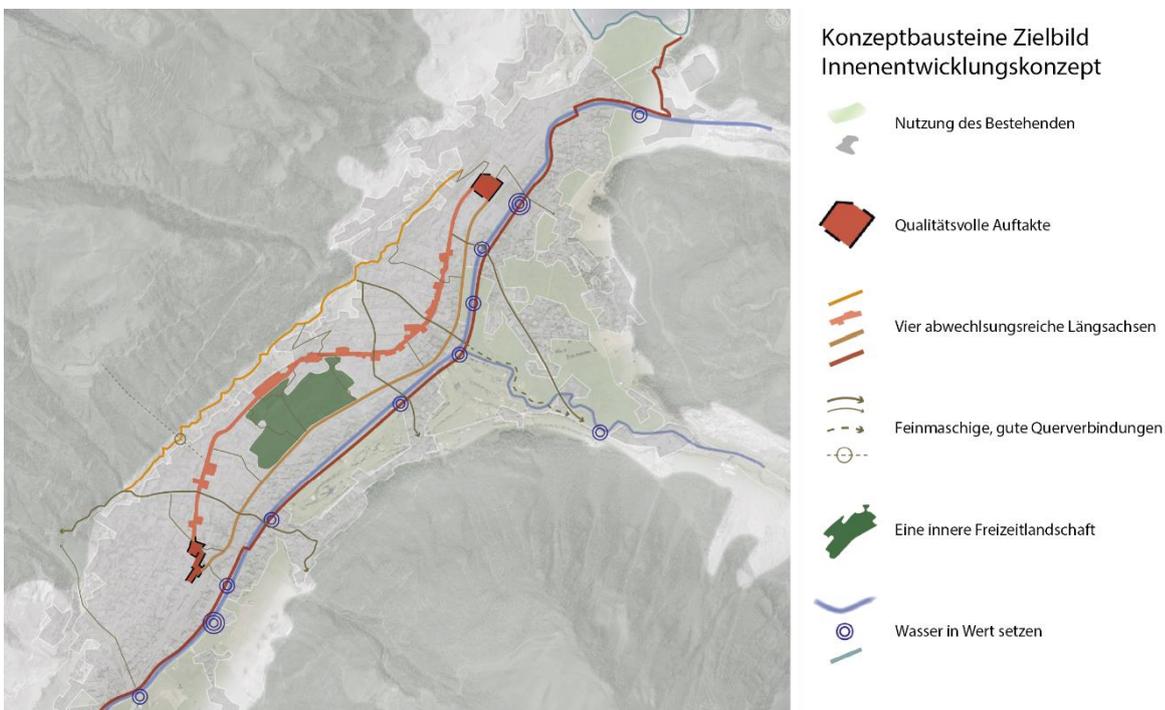


Abbildung 10: Auszug Zielbild Freiraumkonzept Davos, Stand Dezember 2023 [14]

2.4 Generationenprojekt

Der Umbauebedarf und die Defizite des heutigen Bahnhof Dorf haben die Verantwortlichen veranlasst, unterschiedliche Szenarien zu prüfen und zu vertiefen. Mit dem Generationenprojekt soll ein neues Ortszentrum in Davos Dorf entstehen und der bestehende Bahnhof Davos Dorf um rund 400 m in Richtung Davos Platz verschoben werden. Das Projekt wird gemeinsam von der Gemeinde Davos, der RhB, den Bergbahnen Davos Klosters sowie den Grundeigentümern vorangetrieben.

Der neue Bahnhof soll im Bereich Seehofseeli und damit sehr nahe bei der Talstation der Parsennbahn gebaut werden. Beim Bahnhof sind neue Aussenperrons mit einer Unterführung vorgesehen. Vor dem Bahnhof entsteht ein neues, attraktives Busterminal. Zur besseren Vernetzung der beiden Quartiere beidseits der Bahnlinie entsteht eine neue unterirdische Quartierverbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Ergänzend wird das Areal auch städtebaulich aufgewertet. Durch die Verlegung der zahlreichen Parkfelder in die Tiefgarage wird Platz frei für die Steigerung der Aufenthaltsqualität mit aufgewerteten Freiräumen und für Arealentwicklungen südwestlich des Bahnhofs. Das Siegerprojekt aus dem Wettbewerb von 2021 wurde weiterentwickelt und die Bestvarianten für die definitive Verkehrsführung festgelegt. Die Ergebnisse werden in einen Masterplan überführt. Anschliessend sind die Vorprüfung und ein Mitwirkungsverfahren im Frühjahr 2024 vorgesehen. Mit dem Generationenprojekt werden die folgenden massgeblichen Veränderungen im Raum Davos Dorf angestrebt:

- Strategische Lage des neuen Bahnhofes mit kurzen Wegen für alle und attraktiver Anbindung der RhB an Bus, Taxi und das neue Ortszentrum inklusive Parsennbahn.
- Hindernisfreier Zugang Perrons / Busterminals gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)
- Neues Busterminal direkt vor dem Bahnhof mit sechs Bushaltekanten
- Schaffen einer autoarmen Promenade vor der Parsennbahn zwischen der Dorfstrasse und Höhe heutige Migros (Höhe Promenade 147) für den Fuss- und Veloverkehr.
- Einrichten eines attraktiven, zusammenhängenden Freiraums mit autoarmer Promenade, Park, Kirche und Seehofseeli. Der neue Freiraum ist für den Fuss- und Veloverkehr sowohl oberirdisch wie auch unterirdisch (mit der neuen Quartierverbindung) direkt an den neuen Bahnhof und Busterminal angebunden.
- Unterirdische Quartierverbindung zwischen Parsennbahn/Freiraum mit dem neuen Quartier zwischen Bahnhof und Landwasser für den Fuss- und Veloverkehr mit direktem Anschluss an die neuen Perrons und den Vorplatz/Busterminal des Bahnhofs.
- Verlagerungen (und geringfügige Reduktion) oberirdische Parkplätze im Raum Seehofseeli in neue Einstellhalle unter dem Bahnhof mit Zu- und Wegfahrten von der Bahnhofstrasse und Talstrasse
- Die künftige Nutzung des Areals Teil des heutigen Bahnhof Davos Dorf ist noch offen und wird Teil der Ortsplanungsrevision sein. Aus dem GVK resultieren keine Anforderungen an das Areal.

Während der Bearbeitung von GVK Davos und Generationenprojekt fand eine regelmässige Koordination statt, um die Massnahmen des GVK mit dem Generationenprojekt abzustimmen. Die übergeordneten verkehrlichen Auswirkungen gemäss der nachfolgenden Abbildung werden als Grundlage in die Massnahmen und Strategien des GVK eingebunden. Konkret sind dies:

- Verlagerung der oberirdischen Parkplätze in die neue Einstellhalle mit jeweils zwei Zu- und Wegfahrten ab der Bahnhofstrasse und Talstrasse
- Verlängerung der Bahnhofstrasse mit Kreisel als Anbindung an Talstrasse und neue Stichstrasse zur Promenade
- Beibehaltung Bahnübergang Mühlestrasse

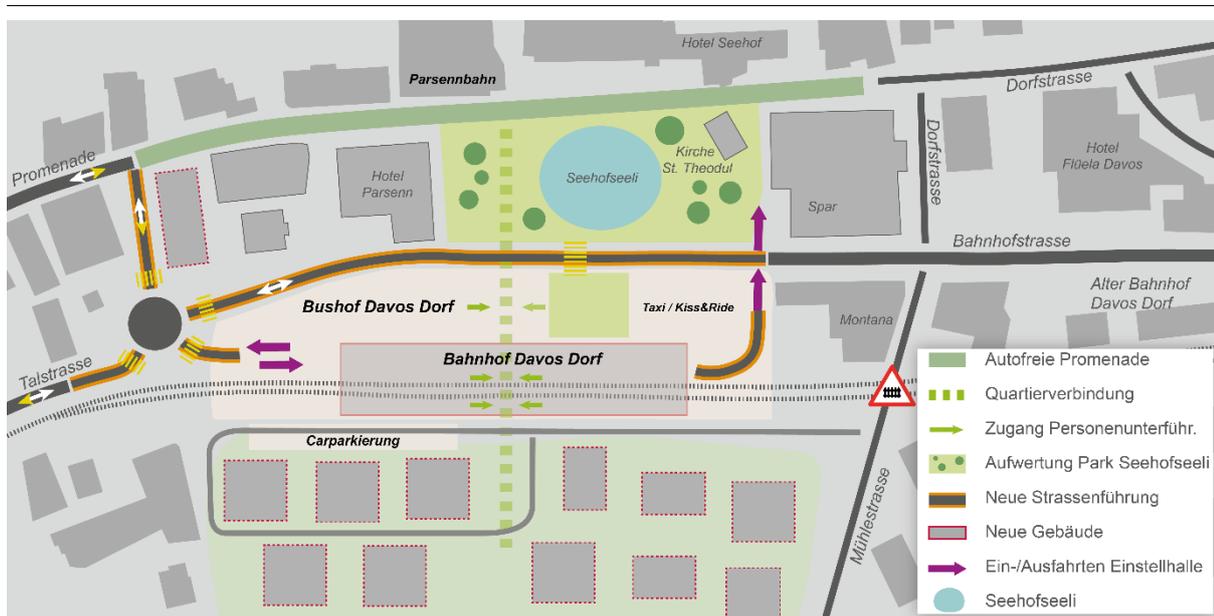


Abbildung 11: Schemaskizze Verkehrsführung Generationenprojekt, Stand Dezember 2023

2.5 Fuss- und Veloverkehrskonzept

Für den Fuss- und den Veloverkehr (FVV) als Pfeiler einer nachhaltigen Mobilität auf kurzen Distanzen wird im Auftrag der Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein Fuss- und Veloverkehrskonzept erarbeitet. Für den FVV sollen darin die strategischen Überlegungen (z.B. kommunales räumliches Leitbild, GVK) und übergeordneten Sachplanungen (z.B. kantonaler Sachplan Velo, Teil Langsamverkehr des regionalen Richtplans) auf kommunaler Ebene vertieft und konkretisiert werden. Der Perimeter des FVV-Konzepts umfasst das gesamte Gemeindegebiet von Wiesen bis Laret inkl. den Seitentälern. Dabei werden nur die Verbindungen zu den Fraktionen im Talboden berücksichtigt, Mountainbike- oder Wander-/Freizeitwege sind nicht Teil des Konzepts.

Für diesen Perimeter wurde 2023 in Abstimmung mit den Arbeiten zum GVK und den weiteren laufenden Planungen die Netze für den Fuss- und Veloverkehr definiert, eine Schwachstellenanalyse durchgeführt und die daraus entstehenden Handlungsfelder priorisiert. Punktuell wurden dazu relevante Akteure im Fuss-/Veloverkehr (Schule, Polizei, Velofahrende, Politik etc.) beigezogen und auch Inputs aus der Arbeits- und Begleitgruppe des GVK aufgenommen. In einer zweiten Phase werden 2024 konkrete Massnahmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton erarbeitet. Das Gesamtkonzept wird voraussichtlich im Sommer 2024 vom Kleinen Landrat verabschiedet und dem Grossen Landrat zur Kenntnisnahme unterbreitet.

Die Erkenntnisse aus der Netzdefinition und der Schwachstellenanalyse inkl. Priorisierung und vorgeschlagenen Massnahmenpakten wurden mit Stand Ende 2023 im GVK aufgenommen. Mit dem Abschluss des FVV-Konzepts im Sommer 2024 resultieren detaillierte Massnahmenblätter zu allen FVV-Massnahmen, welche einen deutlich höheren Detaillierungsgrad als die im GVK vorgeschlagenen Massnahmen aufweisen werden.

2.6 Verkehrsführung MIV im Zentrum

Mit dem im Winter 2022/2023 gestarteten Mitwirkungsverfahren unter Einbezug einer breit abgestützten Begleitgruppe konnte eine tragfähige Verkehrsführung im Zentrum von Davos als Kernelement des GVK entwickelt werden. Mit einem breiten Variantenfaner wurde das Spektrum möglicher Verkehrsführungen weit ausgelotet. Dabei wurde auch der Ansatz untersucht, zur Aufwertung der Promenade eine autoarme Zone zwischen Postplatz und Hotel Panorama und Gegenverkehr auf der Talstrasse einzuführen. Bei den vertieften Abklärungen hat sich gezeigt, dass gewichtige Gründe gegen diese Varianten sprechen.

Die Entstehung der aktuellen Siedlungs- und Bebauungsstruktur entwickelte sich in den letzten Jahrzehnten um die bestehende Verkehrsführung mit dem grossen Einbahnring Talstrasse/Promenade. Ein grosser Systemwechsel ist innerhalb dieser Siedlungs- und Bebauungsstruktur nur mit grossen Eingriffen und damit verbundenen Risiken möglich. Im gemeinsam durchgeführten umfangreichen und ergebnisoffenen Variantenstudium wurde daher die bisherige Verkehrsführung bestätigt. Die im KrL festgehaltenen Schwerpunkte zur Umgestaltung der Promenade als autoberuhigte Verbindung für den Bus/Langsamverkehr wie auch die Umgestaltung der Talstrasse als Hauptverkehrsverbindung im Gegenverkehr konnten so nicht vollumfänglich umgesetzt werden.

Die Mitwirkung ermöglichte die Schärfung des Blicks für Problemzonen sowie für unterschiedliche Anliegen und Bedürfnisse. Anstelle eines kompletten Systemwechsels, der mit grossen Verfahrensrisiken verbunden wäre, hat sich der Ansatz durchgesetzt, die heutige Verkehrsführung beizubehalten, den Strassenraum deutlich aufzuwerten und für alle Verkehrsteilnehmenden zu optimieren.

Auch wenn sich die bestehende Verkehrsführung für Davos als am geeignetsten herausgestellt hat, hat sich während der Erarbeitung der Varianten und mit den Schwerpunkten des KrL gezeigt, dass bei einer Beibehaltung die folgenden Schwerpunkte zur Optimierung des heutigen Verkehrssystems angegangen werden müssen:

- Bedürfnis Aufwertung des Strassenraums der Promenade wie auch der Talstrasse auch mit bestehendem Regime
- Ausbau der Unterführungen auf maximal mögliche Breite und Höhe (ohne Anpassung RhB-Trasse) für bessere Erschliessung Quartiere und sicheres Angebot Fuss- und Veloverkehr unabhängig von der Verkehrsführung
- Tempo 30 zur Minimierung der Lärmbelastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Umnutzung der Strassenparkierung zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs und der Gestaltung des Stadtraums
- Mehr Platz / Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr
- Sanierung der Unfallschwerpunkte

Das Resultat des Variantenstudiums schafft nun die notwendige Planungssicherheit, um die mittel- bis längerfristige Entwicklung von Davos vorantreiben zu können. Die wichtigen Erkenntnisse und Analyse der heutigen Schwachstellen dienen als Grundlage um konkrete Massnahmen in den nächsten Planungsschritten anzugehen.

Das Variantenstudium ist in einem separaten Bericht [9] dokumentiert.

2.7 Parkierungskonzept Gemeinde Davos

Das alte Parkierungskonzept für die Gemeinde Davos stammt aus dem Jahr 2005 und entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Planung in Davos. Mit dem KrL wurden neue Stossrichtungen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr erarbeitet und die Gemeinde Davos hat darauf ein Parkierungskonzept für den Zentrumsbereich von Davos zwischen Spital und See in Auftrag gegeben [10]. Das Parkierungskonzept wird voraussichtlich im Frühling 2024 abgeschlossen.

Im Parkierungsgesetz wird die heutige Situation in Bezug auf die gesetzlichen Grundlagen, den Vorgaben aus dem KrL und dem GVK und auf das Angebot und die Verfügbarkeit der Parkierung analysiert. Basierend auf dieser Analyse wurde das Zielbild und die zugehörigen Stossrichtungen formuliert:

- **Optimiertes Angebot:** Das Angebot an Parkfeldern in Davos wird überprüft, optimiert und lokal reduziert. So kann der begrenzte Raum im Zentrum effizient genutzt werden.
- **Verlagerung in bestehende Tiefgaragen:** Die weitere Bündelung und Verlagerung der Strassenparkierung in bestehende Tiefgaragen (wie z.B. bereits beim Parkhaus Arkaden) schafft mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr und für Freiräume. Gleichzeitig werden die Verkehrsprobleme durch weniger Parksuchverkehr und -manöver reduziert.
- **Verfügbarkeit mit Parkleitsystem erhöhen:** Die Integration der Parkplätze in ein digitales Parkleitsystem ermöglicht eine effiziente Nutzung, reduziert den Parksuchverkehr und erhöht die Verfügbarkeit von freien Parkfeldern für die Fahrzeuglenkenden.
- **Ausrichtung auf den Normalfall:** Das Parkplatzangebot orientiert sich am regulären Bedarf, nicht an wenigen Spitzentagen, um Überkapazitäten zu vermeiden und eine nachhaltige Flächennutzung zu gewährleisten.
- **Einheitliche Bewirtschaftung:** Eine einheitliche, angebotsorientierte Bewirtschaftung minimiert Unterschiede zwischen Parkierungsanlagen und reduziert Parksuchverkehr.
- **Grundsätze für die Veloparkierung:** Für die Veloparkierung werden klare Grundsätze und eine eindeutige Regelung festgelegt. Es werden ausreichend Stellplätze mit zentraler Anordnung zur Verfügung gestellt.

Ausgehend von dieser Zielsetzung wurden die folgenden Massnahmen und Empfehlungen erarbeitet:

- Das Baugesetz der Gemeinde Davos soll überarbeitet werden und so der Grundstein für das künftige Angebot der privaten Parkierung geregelt werden.
- Das Parkierungsreglement (inkl. Vollzugsreglement) soll überarbeitet werden und die Tarife und Parkzeiten für die öffentliche Parkierung angepasst und vereinheitlicht werden.
- Für die Veloparkierung sind kurzfristig mehr Abstellplätze durch Umnutzungen von MIV-Parkfeldern zu erstellen. Mittelfristig soll ein übergeordnetes Konzept für die Veloparkierung erarbeitet werden.
- Der Parkfeldbedarf für den MIV in den Zentrumszonen wurde geprüft und daraus die Anzahl der notwendigen Parkfelder für die geplanten Tiefgaragen Davos Mitte und Seehofseeli (Generationenprojekt) festgelegt. Die Strassenparkierung wurden situativ beurteilt und wo verhältnismässig die Verlagerung in umliegende Parkierungsanlagen empfohlen.
- Für das in der Umsetzung befindliche Parkleitsystem wurden die zu integrierenden Parkplätze und mögliche Standorte für die Wegweisung erarbeitet.
- Das Carsharing-Angebot soll für autoarme Haushalte und öV-anreisende Personen erweitert werden, indem neue Standorte, vorzugsweise in Einstellhallen, geprüft werden.

2.8 Anschluss Flüelastrasse – Stilli (Flüela-Bypass)

Die kantonale Hauptstrasse 28b ist eine der zentralen Verbindungsachsen in Graubünden und führt von Landquart über den Wolfgangpass, den Flüelapass und den Ofenpass ins Val Müstair. Dabei führt die Hauptstrasse durch das Gemeindegebiet von Davos und wird dabei auch kurz durch das Siedlungsgebiet geführt und quert das RhB-Trasse oberirdisch bei den Bahnübergängen Flüela- und Sandstrasse. Schon seit längerem gibt es Bestreben des Kantons, einen Bypass vom Bereich der Salezer-Galerie direkt an die Flüelastrasse zu realisieren, sodass die Hauptstrasse nicht mehr durch das Siedlungsgebiet führt.

Das kantonale Tiefbauamt Graubünden hat 2023 ein Variantenstudium zum Anschluss Flüelastrasse – Stilli gestartet und insgesamt sechs Varianten zur Weiterbearbeitung evaluiert. Es werden sowohl Varianten untersucht, die eine neue Verbindung vom Galerieausgang direkt zur Flüelastrasse als Kernstück enthalten, als auch Varianten, bei denen die heutige Verkehrsführung beibehalten wird und die bestehenden Bahnübergänge optimiert werden. Beim Projekt Anschluss Flüelastrasse – Stilli handelt es sich um ein Kantonsprojekt. Die Gemeinde hat die Anliegen Bushaltestellen am See (inkl. Wendemöglichkeit), Fuss- und Veloverkehrsführung zwischen Davos Dorf und dem Naherholungsgebiet See sowie die Anzahl notwendiger Parkplätze eingebracht. Diese Punkte werden vom Kanton in die Varianten eingearbeitet. Eine Umsetzung ist je nach Variantenentscheid zwischen 2026 (Varianten Optimierung bestehende Bahnübergänge) bis 2035 oder noch später (direkte Verbindung Galerie – Flüelastrasse) möglich.

3 Lagebeurteilung

3.1 Gesamtverkehr

3.1.1 Saisonales Verkehrsaufkommen als Herausforderung

Das Verkehrsaufkommen in Davos schwankt sehr stark nach Jahreszeit und kann in drei Zustände unterteilt werden. Diese unterscheiden sich nicht nur nach Verkehrsaufkommen, sondern auch anhand der auftretenden Spitzenzeiten über den Tag:

- **Hauptsaison:** Während der Hauptsaison im Winter und Sommer und den Ferienzeiten sind zusätzlich zur ständigen Bevölkerung von 12'000 Personen die ca. 14'000 Gästebetten praktisch ausgelastet. Während der Hauptsaison sind demnach über 25'000 Personen (exkl. Tagesgäste) in Davos. Das Verkehrsaufkommen beim MIV liegt in diesem Zustand im Durchschnitt ca. 40% höher als der Durchschnitt über das ganze Jahr. Die massgebenden Spitzenstunden treten am Freitag (8 – 10 Uhr Anreise- und 15 – 17 Uhr Abreiseverkehr) und am Wochenende (8 – 10 Uhr Anreise- und 14 – 16 Uhr Abreiseverkehr) auf.
- **Nebensaison:** Im April, Mai und November ist der Anteil Tourismusverkehr wesentlich geringer als in der übrigen Jahreszeit. Das Verkehrsaufkommen wird primär von der ständigen Bevölkerung und Pendelnden von auswärts generiert und führt zu einem hohen Anteil Binnenverkehr. Die Bedeutung der Spitzenstunden am Freitag und an Wochenenden im (über)regionalen Verkehr ist kleiner als in den anderen Monaten.
- **World Economic Forum (WEF):** In der Woche während dem WEF herrschen die grössten Überlastungszustände. Es kommt zu diversen Einschränkungen im privaten und öffentlichen Verkehr. Es ergeben sich Spitzenzeiten im Regionalverkehr durch die ankommenden und abfahrenden Gäste. Während der Woche ergeben sich Spitzenzeiten im Binnenverkehr. Da es im WEF komplett andere Streckenführungen und ÖV-Angebote gibt, wird dieser Zustand im GVK nicht berücksichtigt.

3.1.2 Überregionale Anbindung und Reisezeit

Mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) ist Davos durch die Rhätischen Bahn (RhB) mit Landquart, Chur und Filisur verbunden. Die RhB ist die grösste Alpenbahn in der Schweiz und hat eine grosse Bedeutung für den Alltags- wie auch Tourismusverkehr im Kanton Graubünden.

Die RhB-Verbindung von Davos nach Landquart und Chur verläuft via Klosters und Schiers. Eine direkte Zugverbindung mit der Kantonshauptstadt Chur fehlt jedoch, weil die Züge heute in Landquart enden. Weiter bestehen regionale Bahnverbindungen Richtung Filisur, St. Moritz, Disentis/Mustér und Sagliains, wobei Filisur ab Davos Platz ohne Umsteigen erreichbar ist. Die Buslinie 183 verkehrt stündlich von Davos Platz via Lenzerheide bis nach Chur (ohne Umsteigen). In den Sommermonaten wird zudem die Verbindung von Davos Platz nach Susch im Engadin über die Flüelapasslinie 331 angeboten.

Mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ist Davos über die Prättigauer- und Landwasserstrasse gut mit dem kantonalen Strassennetz erschlossen. Zudem führt über den Flüelapass eine weitere Kantonsstrasse ins Unterengadin, diese Strasse ist jedoch nicht ganzjährig offen. Der Hauptzubringer ist die H28 bzw. Prättigauerstrasse von Norden her, welche bereits heute gut ausgebaut ist. Ab Selfranga (Klosters) führt die H28 weiter als Nationalstrasse N28 durch das Prättigau bis zum Anschluss in Landquart an die N13. Südlich führt die Landwasserstrasse Richtung Tiefencastel.

Auf der wichtigen Pendlerachse Davos-Klosters beträgt die Reisezeit mit dem Auto knapp 10 Minuten weniger als mit dem Zug. Für die weiter entfernten Zielorte Schiers, Landquart und Chur ergeben sich noch grössere Reisezeitdifferenzen von ca. 20-30 Minuten zwischen Bahn und MIV.

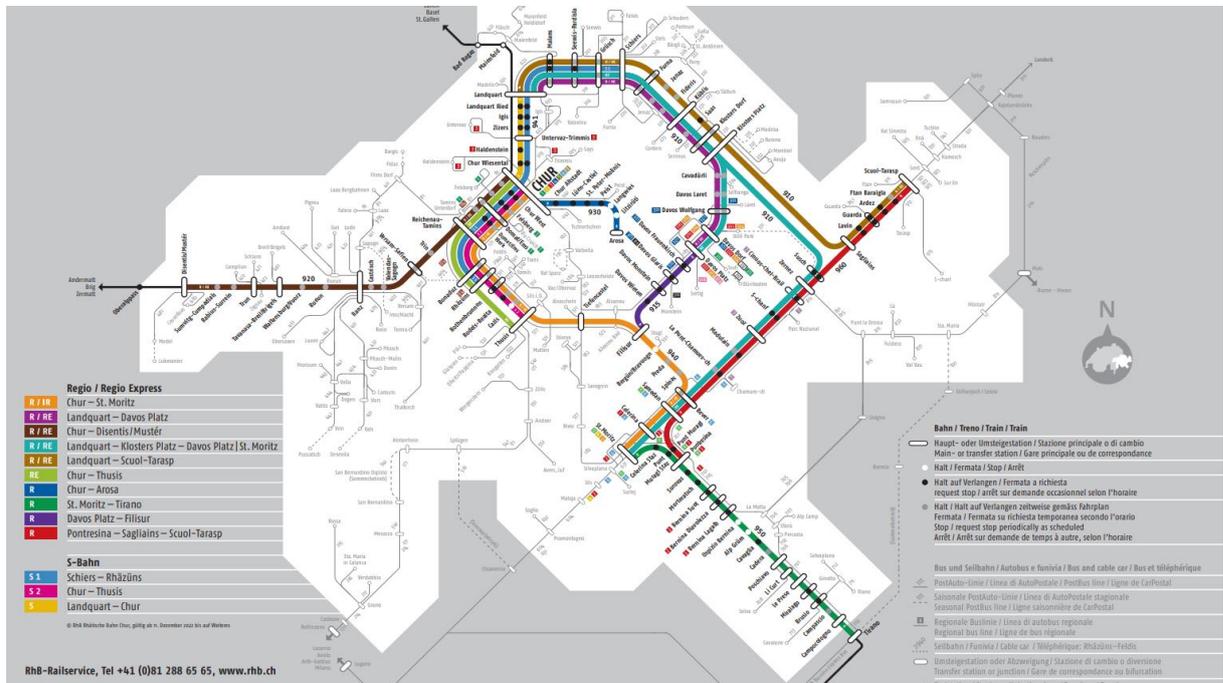


Abbildung 12: Linennetzplan der Rhätischen Bahn

Mit den in den letzten Jahrzehnten erstellten Ortsumfahrungen der Prättigauerstrasse haben sich die Reisezeiten des MIV reduziert, während die Bahn unverändert geblieben ist. Es ist zu beachten, dass dies nur für den unbelasteten Zustand im MIV gilt. Wenn die Strassen überlastet sind (z.B. während der Spitzenstunden), schwinden die Reisezeitdifferenzen zwischen MIV und ÖV. Für regionale Verbindungen ist der ÖV im Vergleich zum MIV aber nicht konkurrenzfähig.

Im überregionalen Vergleich der Reisezeiten relativieren sich die Reisezeitdifferenzen zwischen MIV und Bahn zunehmend. Aufgrund der höheren Reisegeschwindigkeit der SBB und der hohen Verkehrsbelastung in den Städten ist die Bahn auf Relationen in die grossen Schweizer Städte des Mittellandes wieder konkurrenzfähiger. So beträgt die Reisezeit von Davos Platz nach Zürich mit dem Zug 2h und 20 Minuten, mit dem Auto etwas weniger als 2 Stunden ohne Verkehr.

Ab Davos Dorf	Klosters Platz	Landquart	Chur	Zürich
MIV	00:15	00:40	00:56	01:46
ÖV	00:23	01:07	01:25	02:17
Differenz	00:08	00:27	00:29	00:31

Tabelle 1: Fahrzeiten ab Davos Dorf, Quelle: sbb.ch und Google Maps

Innerhalb des Siedlungsgebietes von Davos sind die Reisezeiten zwischen MIV, ÖV und Velo vergleichbar, da hier das ÖV-Angebot gut und das Gelände relativ flach ist. Da das Velo gerade auch abseits der ÖV-Haltestellen eine schnelle Verbindung erlaubt, sind die Reisezeiten im Talboden mit dem Velo auch ausserhalb des Siedlungsgebietes im Vergleich zum Auto konkurrenzfähig.

3.1.3 Pendlerströme und Modal Split

Die regionalen und überregionalen Verkehrsachsen sind besonders für den Tourismus- und Freizeitverkehr von grosser Bedeutung und nur in geringerer Masse für den Pendlerverkehr. Der regionale bzw. über-regionale Pendlerverkehr spielt mit ca. 1'500 Personen, die täglich von/nach Davos pendeln, eine eher untergeordnete Rolle. In Davos pendeln gemäss Pendlermatrix 2020 des Bundesamts für Statistik (vgl. [18]) täglich etwa 600 Personen (Wegpendelnde) in andere Gemeinden zur Arbeit. Im Gegenzug kommen etwa 900 Personen nach Davos zur Arbeit (Zupendelnde). Mit etwa 5'800 Binnenpendelnden wohnen rund 85% der Arbeitskräfte in der Gemeinde. Im Pendlerverkehr sind vor allem die Beziehungen Davos – Chur und Davos – Klosters von Bedeutung.

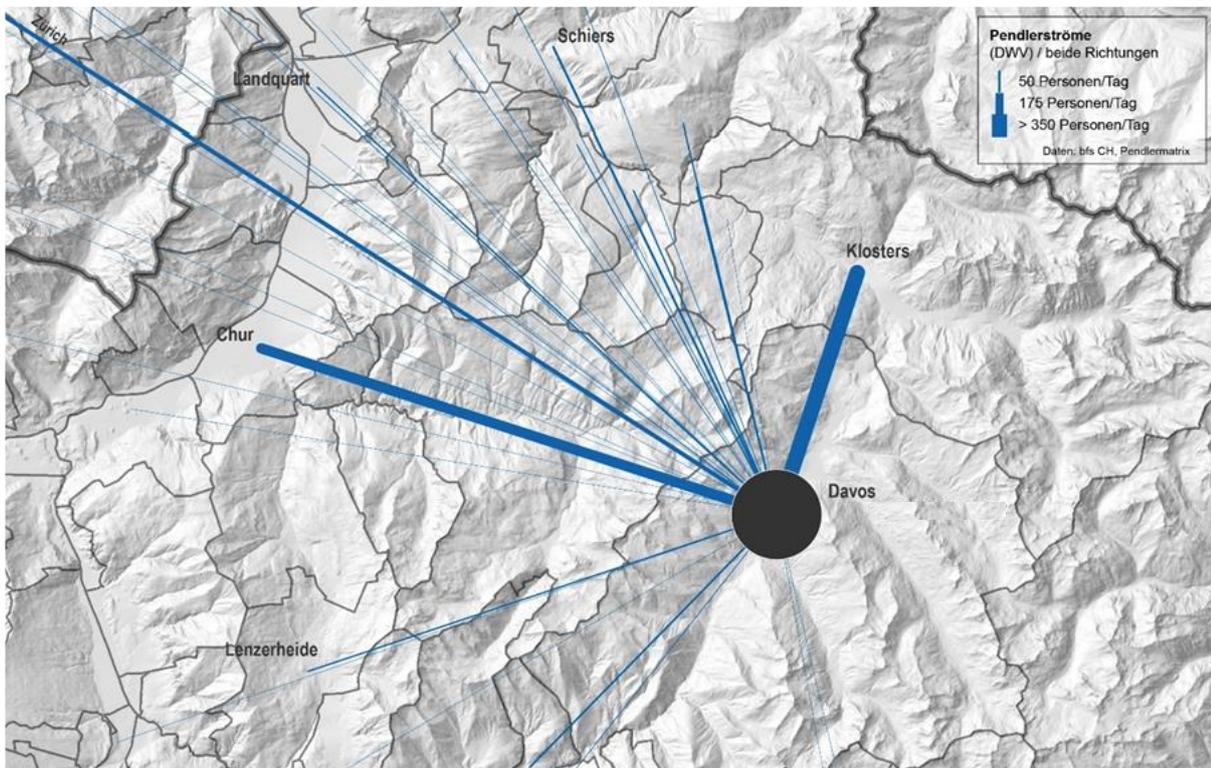


Abbildung 13: Pendlerströme der Gemeinde Davos, Quelle: [18]

Für das Bezugsgebiet Davos liegen keine spezifischen Modalsplit-Auswertungen vor. Die Kennwerte des Modalsplit in Abbildung 14 und Abbildung 15 auf der nächsten Seite beziehen sich auf das Kantonsgebiet lassen sich aufgrund der besonderen Begebenheiten in Davos nicht direkt übertragen. Sie stellen jedoch einen ungefähren Vergleichswert dar und insbesondere der Tourismusverkehr dürfte sich in Davos nicht wesentlich vom restlichen Kanton unterscheiden. Der Anteil des MIV am Modalsplit wird daher als hoch eingestuft. Im Tourismusverkehr ist dieser aufgrund der Reisezeitdifferenzen noch höher, auch wenn die Reisezeitdifferenzen auf grösseren Strecken relativ gesehen nicht mehr so stark ins Gewicht fallen. Durch den hohen MIV-Anteil am Binnenverkehr weist Davos ein verhältnismässig konstant hohes Verkehrsaufkommen innerorts auf, welches dann durch den noch höheren MIV-Anteil im Tourismusverkehr an Spitzentagen weiter erhöht wird.

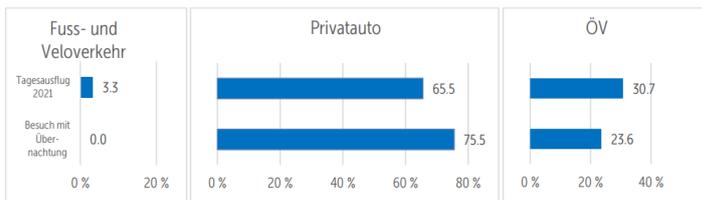


Abbildung 14: Anteil Reisen der Besucherinnen und Besucher Graubündens nach Verkehrsmittel (nur Besuchende aus der Schweiz) [20]

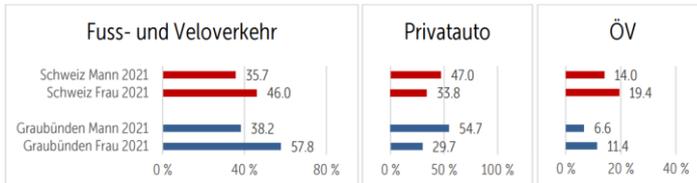


Abbildung 15: Etappen nach Verkehrsmittel und Geschlecht im Arbeitsverkehr [20]

3.1.4 Verkehrssicherheit

Für die Analyse der Verkehrssicherheit wurden die Unfalldaten für die Jahre 2010 bis 2019 berücksichtigt. Auf eine Aktualisierung der Verkehrszahlen auf den Stand 2022 wurde verzichtet, da das Verkehrsaufkommen 2020 und 2021 stark durch die Covid-Pandemie geprägt war. Einzig für die Beurteilung der Unfallschwerpunkte wurden die Daten bis 2023 betrachtet. In der Untersuchungsperiode haben sich in Davos rund 380 polizeilich registrierte Unfälle ereignet. Innerhalb dieses Zeitraums sind an drei Knoten Unfallschwerpunkte identifiziert worden (Unfallschwerpunkte gemäss VUGIS bzw. VSS-Norm 41 724). Die meisten Unfälle ereigneten sich erwartungsgemäss auf der Promenade und der Talstrasse, besonders betroffen sind die Knoten und Fussgängerstreifen. Bei gewissen Kurven zeichnet sich zudem eine Häufung von Selbstunfällen ab, welche sich bei schneebedeckter oder vereister Fahrbahn ereignen haben. Folgende Knoten fallen in den angegebenen Zeitfenstern in die Kategorie Unfallschwerpunkt:

Jahr	Zeitraum	Knoten
2011	01.01.2009 - 31.12.2011	Tanzbühlstrasse / Promenade
2014	01.01.2012 - 31.12.2014	Promenade / Postplatz
2014	01.01.2012 - 31.12.2014	Talstrasse / Dischmakreuzung
2015	01.01.2013 - 31.12.2015	Talstrasse / Dischmakreuzung
2016	01.01.2014 - 31.12.2016	Talstrasse / Dischmakreuzung
2023	01.01.2021 - 31.12.2023	Talstrasse / Dischmakreuzung 1

Tabelle 2: Unfallschwerpunkte zwischen 2010 und 2023, Quelle: VUGIS / TBA Kt. Graubünden [27]
1 USP noch nicht verifiziert, da Unfalleingaben 2023 erst im Februar 2024 abgeschlossen werden

Die Knoten Tanzbühlstrasse / Promenade und Promenade / Postplatz sind seit 2011 resp. 2014 keine Unfallschwerpunkte mehr, jedoch kam es in dieser Zeit immer wieder zu Unfalldhäufungen an diesen Knoten. Der Knoten Talstrasse / Dischmakreuzung fiel 2014 bis 2016 jeweils in die Kategorie Unfallschwerpunkt und fällt gemäss den provisorischen Daten für die Periode wieder in die Kategorie Unfallschwerpunkt.

Unfalldhäufungen sind zusätzlich an den folgenden Stellen aufgetreten.

- Knoten Knoten Hertistrasse/Promenade/Richtstattweg
- Knoten Tobelmühlestrasse/Promenade
- Knoten Hertistrasse/Talstrasse
- Knoten Kurgartenstrasse/Talstrasse
- Knoten Mattastrasse/Promenade/Guggerbachstrasse

Am häufigsten sind Selbstunfälle mit 101 Unfällen, gefolgt von den Einbiegeunfällen (62), den Auffahr-
unfällen (49), den Parkierunfällen (48) und den Fussgängerunfällen (43). Bei der Erarbeitung von Mas-
snahmen werden die Unfallhäufungen jeweils ortsspezifisch miteinbezogen, die Unfallschwerpunkte
werden dabei besonders berücksichtigt.

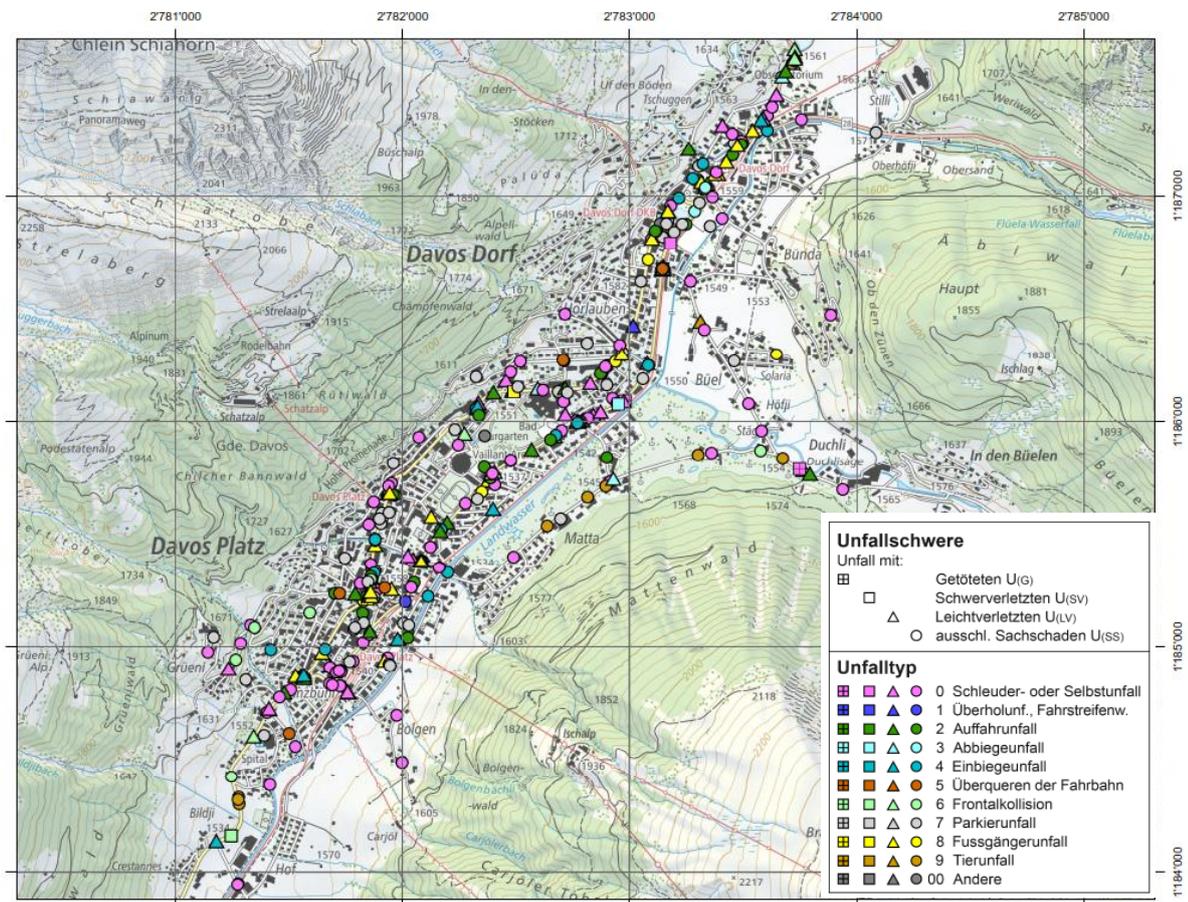


Abbildung 16: Übersicht über alle polizeilich registrierten Verkehrsunfälle aus VUGIS zwischen dem 01.01.2010 und dem 31.12.2019

Nachfolgend finden sich detailliertere Abbildungen zu den Knoten, die im Betrachtungszeitraum 2010 – 2023 in die Kategorie Unfallschwerpunkte fielen:

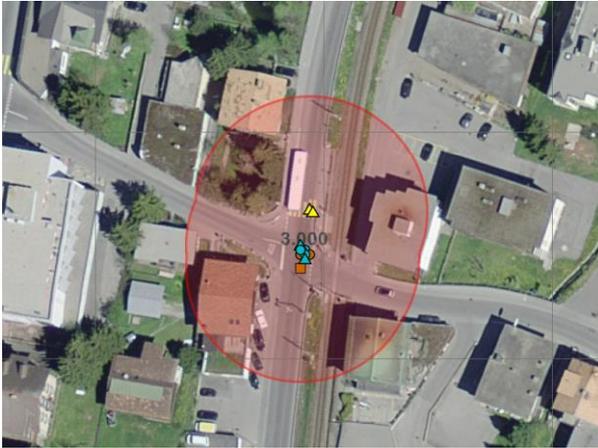


Abbildung 17: Unfallschwerpunkt 2016 Dischma-/Talstrasse [27]

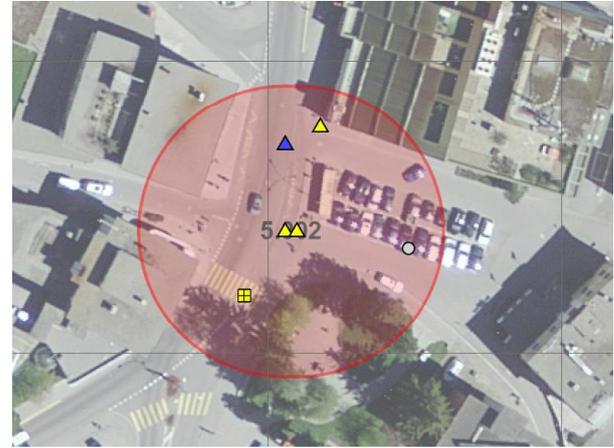


Abbildung 18: Unfallschwerpunkt 2014 Postplatz [27]

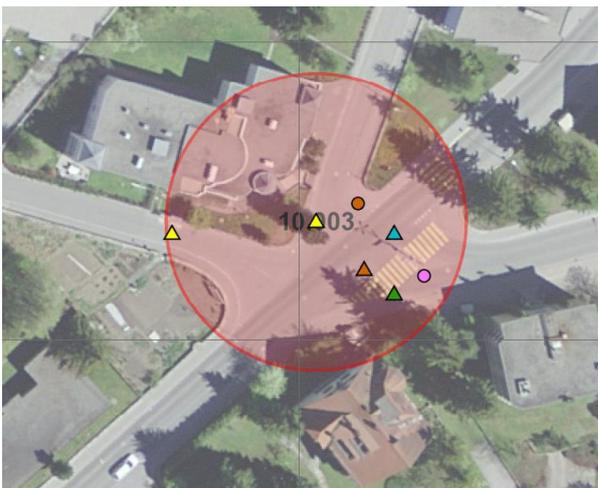


Abbildung 19: Unfallschwerpunkt 2011 Tanzbühlstrasse /
Promenade [27]

3.1.5 Kombinierte Mobilität

Unter kombinierter Mobilität wird die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel verstanden. Dank der kombinierten Mobilität können die Vorteile mehrere Verkehrsmittel gezielt genutzt werden. Dies soll den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr fördern, zudem kann so das Siedlungsgebiet vom MIV entlastet werden. Um die kombinierte Mobilität zu fördern, müssen jedoch entsprechende Angebote vorhanden sein. In Davos gibt es heute die folgenden Angebote:

- Park+Rail: Heute besteht übergeordnet mit dem Angebot P+R Landquart bereits ein Angebot für die Anreise nach Davos
- Car-Sharing: Im Parkhaus Silvretta stehen zwei Mobility-Fahrzeuge zur Verfügung.

- Shuttle-Services: Shuttle vom Bahnhof zum Zielpunkt (insbesondere Hotels), so dass die Anreise mit dem Zug erfolgen kann
- Gepäck-Services: Gepäcktransport zum Zielort, so dass die Anreise mit dem Zug erfolgen kann
- Aare Linth- und RhB-Extrazüge An- und Abreise an Heimspiele des HC Davos
- Im Sommer wird für Touristen ein Bike-Shuttle zu diversen Ausgangspunkten angeboten



Abbildung 20: Bike-Shuttle in Davos, Quelle: davos.ch

Die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr wird im Winter mit dem Angebot Snow n'Rail von den SBB und den Bergbahnen Davos Klosters gefördert. Die Anreise mit dem ÖV ist im Winter 20% günstiger und das Skiticket wird ebenfalls vergünstigt angeboten.

3.1.6 Fazit Lagebeurteilung Gesamtverkehr

Die Defizite beim Gesamtverkehr in Davos werden aufgrund der Analyse folgendermassen zusammengefasst:

- Die Verkehrsprobleme sind aufgrund des stark schwankenden Verkehrsaufkommens während des Jahres sehr unterschiedlich ausgeprägt.
- Der Anteil MIV am Binnenverkehr ist hoch, auch auf kurzen Strecken. Dies führt zu einem verhältnismässig hohen Anteil MIV-Fahrten innerhalb von Davos.
- Der Anteil MIV im Tourismusverkehr ist sehr hoch. Die Reisezeit beim MIV ist in den letzten Jahrzehnten durch verschiedene Infrastrukturmassnahmen gesunkenen, insbesondere bei der Rückreise kommt es im Prättigau aber regelmässig zu Stau und die Reisezeiten erhöhen sich dadurch wieder. Die Reisezeiten für die Anreise mit dem ÖV sind höher als mit dem MIV, sodass der ÖV insbesondere auf kurzen Strecken nicht konkurrenzfähig ist. Auf längeren Strecken relativiert sich der Reisezeitunterschied.
- Angebote der kombinierten Mobilität sind noch nicht in genügendem Masse vorhanden. So ist die Verknüpfung zwischen ÖV und LV und zwischen MIV und Bus noch nicht optimal. Ausserdem fehlen ergänzende Angebote.
- Die Verkehrssicherheit ist punktuell ungenügend und es sind mehrere Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen vorhanden.

3.2 Fuss- und Veloverkehr

3.2.1 Fussverkehr

Der Fussverkehr hat aufgrund des kompakten Siedlungsgebietes ein grosses Potenzial in Davos. Ausserdem sind viele Strassenabschnitte der Haupt- und Nebenstrassen Teil des nationalen Wanderweges. Ein kommunales Fusswegnetz ist in Erarbeitung und soll im Sommer 2024 vorliegen. Vorher gab es keine übergeordnete Fussverkehrsplanung. Teilweise ist ein hohes Fussverkehrsaufkommen zu verzeichnen, obwohl die Infrastruktur teilweise ungenügend oder nicht vorhanden ist und so Sicherheitsdefizite bestehen. Entsprechend sind im Siedlungsgebiet auch mehrere Fussgänger-Unfälle registriert worden.

Der Fussverkehr in Davos im Bestand weist folgende Stärken und Potentiale auf:

- Es gibt bereits an vielen Orten Trottoirs, die teilweise eine grosszügige Breite aufweisen
- Davos hat bereits einige schöne Plätze und Fusswege
- Die Wege im Zentrum zwischen Dorf und Platz sind kurz und gut zu Fuss zu bewältigen
- Der Talboden ist auf der Längsbeziehung Platz – Dorf mehrheitlich flach
- Das Potenzial für den Fussverkehr wird aufgrund der kurzen Wege als hoch eingeschätzt.

Neben den aufgeführten Stärken gibt es verschiedene Schwachstellen. Nachfolgend werden die zentralen Abschnitte mit fehlenden Anlagen für den Fussverkehr aufgeführt:

- Neuralgische Punkte zwischen Dorf und Platz sind MIV-orientiert mit ungenügender Sicherheit für den Fussverkehr und mangelnder Attraktivität und Aufenthaltsqualität
- Die querenden Nebenstrassen zwischen Promenade und Talstrasse weisen in der Regel nur auf einer Seite ein Trottoir auf, teilweise wird der Fussverkehr im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Einige von diesen Querstrassen (Dischma-, Herti- und Guggerbachstrasse) sind Teil des Wanderweges und befinden sich in der Nähe von wichtigen Attraktoren, wie z.B. vom Kongresszentrum und vom Eisstadion.
- Die RhB Unterführung an der Bolgenstrasse weist kein Trottoir auf. Diese Unterführung ist Teil des Wanderweges.
- Bei der RhB-Unterführung Skistrasse ist ebenfalls kein Trottoir vorhanden, bei der Mattastrasse ist dieses zu schmal.
- Die Überlastung durch den MIV schränkt die Qualität für den Fussverkehr ein
- Im Winter entstehen durch die Witterung und Schneeräumung der Strassen häufig erschwerte Bedingungen und Gefahrenstellen für den Fussverkehr

An vielen Orten fehlen Fussgängerquerungen und bei folgenden bestehenden Fussgängerquerungen ereignen sich oft Unfälle mit Fussgängern:

- Postplatz: Hier sind einige Fussgängerunfälle auch auf Fussgängerstreifen erfasst worden. Die Fussgängerstreifen sind daraufhin angepasst und teilweise mit einer Mittelinsel ergänzt worden.
- Der Fussgängerstreifen vor der Parsennbahn weist ebenfalls eine leichte Häufung an Fussgängerunfällen auf.
- Beim Fussgängerstreifen vor der Leihbibliothek (zw. Kongresszentrum und Scalettastrasse) haben sich in den letzten 10 Jahren drei Unfälle ereignet, davon einer mit einer schwerverletzten Person.

- Am Knoten Promenade-Tobelmühlestrasse sind in den letzten fünf Jahren in der Nähe von Fussgängerstreifen zwei Unfälle mit Fussgängerbeteiligung (Leichtverletzte) passiert.

Die Sicherheitsdefizite und Unfallhäufungen liegen teilweise auch im Umfeld von Schulen, so dass diese zumindest teilweise auch die Schulwegsicherheit beeinträchtigen. Im Zentrum besteht abgesehen von den Defiziten bei der Sicherheit weiterer Handlungsbedarf: Die Attraktivität und die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr sind teilweise ungenügend. Die folgenden Faktoren führen zu einer Reduktion der Aufenthaltsqualität:

- Auf der Promenade und der Talstrasse sind hohe MIV Belastungen vorhanden
- Viele Flächen mit Potenzial für Flanieren und Aufenthalt (Platzsituation) werden für die Parkierung benutzt. Beispiele sind der Postplatz, die Umgebung von den Bahnhöfen Davos Platz und Dorf, aber auch kleinere Parkflächen entlang der Talstrasse, Promenade und auf den Nebenstrassen.
- Die Trottoirs entlang der Promenade sind mehrfach zu schmal und sind nicht durchgängig. Teilweise liegt dies auch daran, weil Parkfelder auf dem Trottoir angeordnet sind. Dies beeinträchtigt Personen mit einer Behinderung (z.B. Rollstuhl) und reduziert die Aufenthaltsqualität. Weiter wird häufig an nicht zulässigen Orten gehalten / parkiert, was zu weiteren Beeinträchtigungen des Fussverkehrs führt.

Als weiteres zentrales Defizit ist die teilweise ungenügende Netzdichte aufzuführen. Einerseits führen das Landwasser und die Bahnlinie zu einer Trennwirkung, andererseits fehlen teilweise kurze Teilstücke eines Weges, so dass gewisse Gebiete nur indirekt mit dem Fussverkehr angebunden sind. Dies verschlechtert den Zugang zum öffentlichen Verkehr, weil ein Umweg notwendig ist. Dies betrifft die Gebiete Bünda, Matta und Palüda.

Im Fuss- und Veloverkehrskonzept wurde basierend auf der Netzhierarchie, den identifizierten Wunschlinien sowie der angestrebten Netzdichte für den Fussverkehr ein Netzkonzept erstellt (siehe Abbildung 21). In einem weiteren Schritt wurde das Netzkonzept auf das tatsächliche Strassen- und Wegnetz umgelegt, woraus die detaillierten Netzpläne entstehen. Daraus wurden dann gemeinsam mit dem Veloverkehr die Massnahmenpakete für die weitere Bearbeitung festgelegt (siehe 5.3).

Fussverkehrskonzept

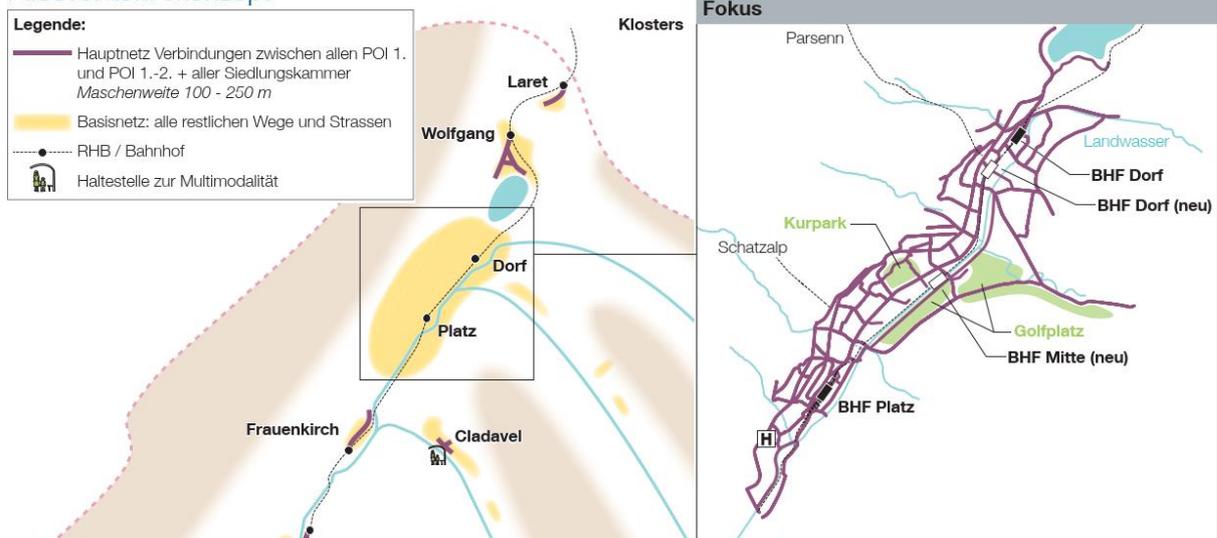


Abbildung 21: Übersicht Fussverkehrskonzept gemäss FVV-Konzept, Quelle: Transitec [13]

3.2.2 Veloverkehr

Das Velonetz in Davos besteht aus zwei Velonetzen gemäss dem kantonalen Sachplan Velo, dem Alltags- und dem Freizeitnetz. Ein ergänzendes kommunales Velonetz, eine systematische Schwachstellenanalyse und definierte Qualitätsstandards sind mit dem Fuss- und Veloverkehrskonzept in Erarbeitung und sollen im Sommer 2024 vorliegen. Das Gesamtverkehrskonzept bezieht sich auf das Alltagsnetz, auf welchem Arbeits-, Ausbildungs- und Einkaufswege, aber auch Wege zu Freizeiteinrichtungen zurückgelegt werden. Das Freizeitnetz ist für den Freizeit- und Tourismusveloverkehr bestimmt, welcher vorwiegend auf den bestehenden Veloland- und Mountainbikeland-Routen bzw. auf dem Strassennetz (Rennvelo) verkehrt und andere Ansprüche als das Alltagsnetz hat.

Das grösste Siedlungsgebiet von Davos zwischen dem See und dem Spital ist relativ flach und erstreckt sich über eine Strecke von 4 Kilometern, was einer 10-15 minütigen Velofahrt entspricht. Zwischen den verschiedenen Quartieren in diesem Gebiet und dem Zentrum liegen 500 Meter bis zwei Kilometer. Somit ist das Velo hinsichtlich der Fahrzeit mit dem Auto und dem öffentlichen Verkehr für den Binnenverkehr konkurrenzfähig. Im Siedlungsgebiet von Davos verläuft das kantonale Grundnetz Alltagsverkehr auf der Promenade. Entlang dem Landwasser ist das Grundnetz ebenfalls eingetragen, gleichzeitig ist dort jedoch eine Schwachstelle vermerkt, weil der Weg noch nicht vorhanden ist. Südlich vom Siedlungsgebiet verläuft die Route entlang der Hofstrasse und via Brüchweg in Richtung Landwasserstrasse. Nördlich des Siedlungsgebiets verläuft das Grundnetz auf der Bahnhofstrasse entlang des Davosersees Richtung Laret. Zwischen Klosters und Davos müssen die Velofahrenden die vielbefahrene, enge und ohne Radstreifen ausgestattete Kantonsstrasse befahren. Auf diesem Abschnitt ist eine separate Radführung in Planung. Das Ergänzungsnetz besteht aus der Clavadelerstrasse und ein Teil der Dischmastrasse.

Der Veloverkehr in Davos im Bestand weist folgende Stärken und Potentiale auf:

- Durch die Einführung des Gegenrichtungsverkehrs für das Velo auf Talstrasse und Promenade hat sich die Situation für den Veloverkehr deutlich verbessert und die Wege wurden verkürzt.
- Mit der Zunahme von Elektrovelos können in Davos auch die Höhenunterschiede quer zur Hauptrichtung Dorf – Platz gut überwunden werden.
- Der hohe Anteil von Binnenpendelnden kombiniert mit den kurzen Strecken im Zentrum von Davos führt zu einem sehr hohen Potenzial für den Veloverkehr.
- Auf den Querstrassen herrscht ein geringes Verkehrsaufkommen des MIV, dieses konzentriert sich hauptsächlich auf die Talstrasse und Promenade



Abbildung 22: Auf der Promenade fehlt in Einbahnrichtung ein Veloangebot, auf der Busspur sind Velos zugelassen

Neben den aufgeführten Stärken gibt es im Alltagsnetz verschiedene Schwachstellen und Defizite:

- Es gibt fast keine Veloinfrastruktur (Velostreifen oder Velowege), der Veloverkehr wird im Mischverkehr mit dem MIV geführt.
- Neuralgische Punkte sind MIV-orientiert mit ungenügender Sicherheit und mangelnder Attraktivität und Aufenthaltsqualität.
- Verschiedene Querverbindungen fehlen (u.a. wegen dem Landwasser / RhB) und es bestehen Netzlücken (z.B. Verbindungen im Talboden zwischen Platz und Dorf entlang dem Landwasser).
- Die Verbindung zwischen dem ÖV und dem Veloverkehr ist ungenügend und es fehlen Angebote.
- Es gibt wenige öffentliche Veloabstellplätze und es ist oft unklar, wo diese liegen.
- Im Winter führt die Witterung und die Schneeräumung zu erschwerten Bedingungen beim Veloverkehr. Diese erschwerten Bedingungen sind nur teilweise zu minimieren (z.B. höhere Priorität Räumung Velowege), Einschränkungen wie z.B. während Schneefall bleiben bestehen.
- Enge und unübersichtliche Unterführung Bolgenstrasse im Mischverkehr MIV/Velo.
- Unübersichtliche Situation Bahnhof Platz aufgrund von hohem DTV und unklarer Führung Velo.
- Aufgrund der engen Breite (teilweise unter 6.5 m) der Einbahnstrassen Promenade und Talstrasse mit Bus im Gegenverkehr kommt es zu gefährlichen Überholmanövern durch den MIV.
- Auf der Bahnhofstrasse in Davos Dorf ist der DTV hoch und die Strassenbreite ist gering (7.0 m).

Im Fuss- und Veloverkehrskonzept wurde basierend auf der Netzhierarchie, den identifizierten Wunschlinien sowie der angestrebten Netzdichte für den Veloverkehr ein Netzkonzept erstellt (siehe Abbildung 23). Dieses sieht ein Netz von Hauptverbindungen entlang der Promenade und Talstrasse mit regelmässigen Querverbindungen vor. Ergänzt wird das Netz mit Nebenverbindungen, insbesondere auf der südöstlichen Seite des Landwassers und in den Quartieren oberhalb der Promenade. In einem weiteren Schritt wurde das Netzkonzept auf das tatsächliche Strassen- und Wegnetz umgelegt, woraus die detaillierten Netzpläne entstehen. Daraus wurden dann gemeinsam mit dem Fussverkehr die Massnahmenpakete für die weitere Bearbeitung festgelegt (siehe 5.3).

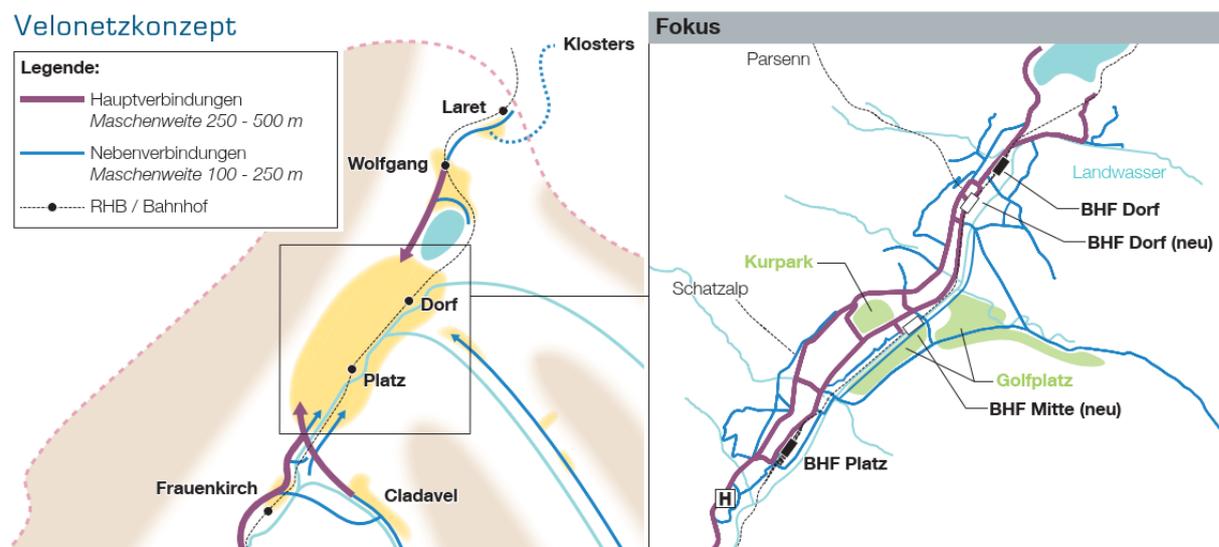


Abbildung 23: Übersicht Velonetzkonzept gemäss FVV-Konzept, Quelle: Transitec [13]

3.2.3 Fazit Lagebeurteilung Fuss- und Veloverkehr

Die Defizite und das Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr in Davos werden aufgrund der Analyse folgendermassen zusammengefasst:

- Der Fuss- und Veloverkehr in Davos weist ein hohes Potenzial auf, wird jedoch aufgrund von zahlreichen Mängeln (z.B. mangelnde Veloinfrastruktur) und herausfordernden Bedingungen im Winter (z.B. nicht geräumte Veloabstellanlagen) ungenügend genutzt.
- Die Infrastruktur für den Veloverkehr ist im Alltagsverkehr vielerorts mangelhaft. Es ist oft keine eigene Infrastruktur vorhanden, so dass erhebliche Defizite bei der Attraktivität und der Sicherheit entstehen. Dies ist im Besonderen auf den wichtigen Achsen Talstrasse und Promenade ein Problem, wo der Veloverkehr in eine Richtung die Busspur benutzen darf, in der Gegenrichtung aber bei hohem DTV ohne Infrastruktur im Mischverkehr geführt wird.
- Für den Veloverkehr sind nicht genügend Abstellplätze vorhanden, es ist zudem unklar, wo diese liegen.
- Die Sicherheit, Attraktivität und Aufenthaltsqualität ist für den Fussverkehr auf wichtigen Achsen ungenügend. Insbesondere auf der Promenade bestehen diesbezüglich Defizite: Die Seitenbereiche für den Fussverkehr sind zu schmal und die Querungen unsicher, so dass diese auch in der Unfallstatistik entsprechend erfasst sind.
- Das Landwasser und die RhB-Linien entfalten eine erhebliche Trennwirkung, weil teilweise Querungen fehlen. In gewissen Gebieten fehlen zudem Fusswegverbindungen, so dass vermeidbare Umwege entstehen.

3.3 Öffentlicher Verkehr

3.3.1 Angebot

Der Regionalverkehr in Davos besteht aus den RhB Linien 910 (nach Landquart) und 915 (nach Filisur) und aus den Postautolinien 183 (nach Wiesen - Lenzerheide - Chur) und 331 (nach Susch via Flüelapass, nur in den Sommermonaten). Davos Platz ist der Endbahnhof für beide Linien 910 und 915. Die regulären Reisezeiten und Frequenzen der regionalen Verbindungen sind in der Tabelle 3 zu sehen.

Es ist ersichtlich, dass die RhB Linie 910 gewisse Unregelmässigkeiten aufweist. Grundsätzlich wird fast durchgehend ein Halbstundentakt angeboten. Nur zu Tagesrandzeiten liegt die Frequenz bei einem Kurs pro Stunde. Zudem variieren die Reisezeiten leicht und die Abfahrtszeiten sind zu Tagesrandzeiten teilweise unregelmässig verteilt. Die Haltestellen Cavadürli, Davos Laret und Davos Wolfgang haben einen Halt auf Verlangen, welcher meist im Stundentakt angeboten wird.

Linie	Verbindung	Reisezeit Linie	Min. HVZ Frequenz	Min. NVZ Frequenz
910 (RhB)	Nach Klosters-Platz	00:26 - 00:33	2 Kurse/St.	2 Kurse/St. ¹
	Von Klosters-Platz	00:25 - 00:30	2 Kurse/St.	2 Kurse/St. ¹
	Nach Landquart	01:09 - 01:14	2 Kurse/St.	2 Kurse/St. ¹
	Von Landquart	01:08 - 01:14	2 Kurse/St.	2 Kurse/St. ¹
915 (RhB)	Nach/Von Filisur	00:24 - 00:25	1 Kurs/St.	1 Kurs/St.
331 (PostAuto)	Nach/Von Susch	01:00	4 Kurse/Tag	4 Kurse/Tag.
	Nach/Von Flüela Ospiz	00:25	3 Kurse/Tag	3 Kurse/Tag
183 (PostAuto)	Nach/Von Chur	01:07	1 Kurs/St.	1 Kurs/St.

Tabelle 3: Regionale Direktverbindungen von Davos Platz (reguläre Verbindungen und Fahrpläne)

Der RhB Fahrplan unterscheidet sich je nach Saison. Im Winter gibt es auf der Linie 910 5 Zusatzkurse pro Tag und Richtung, während das Angebot der Linie 915 unverändert bleibt.

Die aktuelle Planung von Kanton und RhB (Retica 30+) sieht vor, dass ab 2029 ein Halbstundentakt zwischen Chur und Davos Platz mit Durchbindung bis nach Filisur eingeführt wird. Dazu muss die Bedienung des Bahnhof Wolfgang aufgehoben werden und der Bahnhof Laret ausgebaut und mit dem Bus erschlossen werden. Bereits seit dem Fahrplanwechsel 2023 fahren gekoppelte Triebzüge von Landquart im Halbstundentakt bis Klosters Platz und werden dort «geflügelt»: Ein Triebzug fährt nach Davos Platz (und ab 2029 weiter nach Filisur), der andere Zug verkehrt durch den Vereinatunnel nach Scuol-Tarasp bzw. nach St.Moritz. In die Gegenrichtung werden die Züge in Klosters vereint und fahren dann zusammen bis nach Landquart. Künftig wird in Landquart einer der beiden Zugsteile bis nach Chur durchgebunden, es muss jedoch von Davos herkommend der Zugsteil gewechselt werden. In Chur wird der Zug dann ebenfalls durchgebunden und verkehrt weiter nach Disentis/Muster.

Innerhalb von Davos besteht das Angebot aus 7 Buslinien des Verkehrsbetriebs Davos (VBD) und den 2 Postauto Linien 331 und 183.

¹ Grundsätzlich 2 Kurse / St.; zu Tagesrandzeiten jedoch nur 1 Kurs / St.

3.3.2 ÖV Güteklassen und Zielbilder

Die ÖV-Güteklassen geben Aufschluss darüber, wie gut ein bestimmtes Gebiet mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Die Güteklassen in Davos sind von B (gut) bis E (keine Erschliessung) abgestuft und werden durch das ÖV-Angebot an der entsprechenden Haltestelle bestimmt. Als „gut mit dem ÖV erschlossen“ gelten Gebiete, welche die Güteklasse C oder besser aufweisen. Die Berechnung der ÖV-Güteklassen Graubünden des Amt für Raumentwicklung Graubünden [28] erfolgt angelehnt an die alte VSS-Richtlinie SN 640 290 und die Berechnungsmethodik des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE. Im Kanton Graubünden wird bei der Fusswegdistanz zusätzlich die Höhendifferenz berücksichtigt.

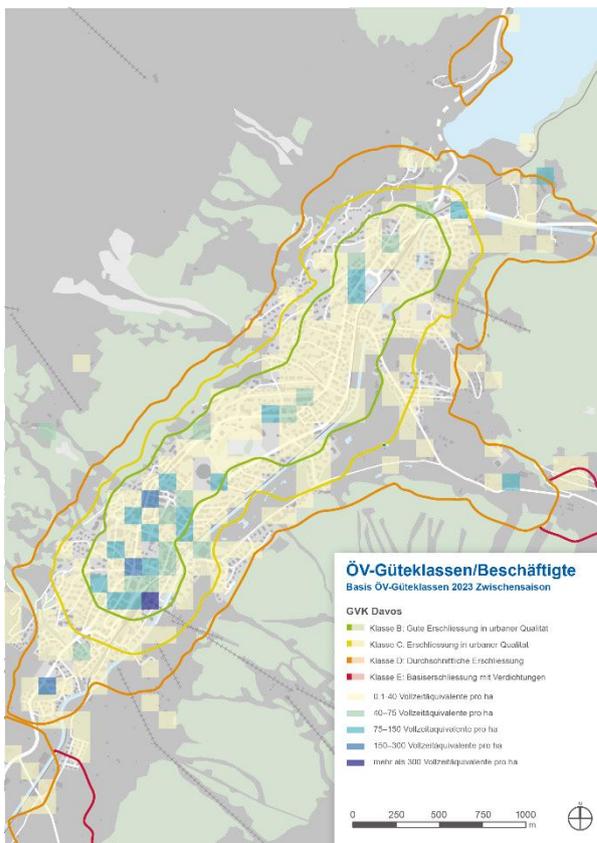


Abbildung 25: ÖV-Güteklassen und Beschäftigtendichte, Datengrundlage: Amt für Raumentwicklung Kt. Graubünden [28]

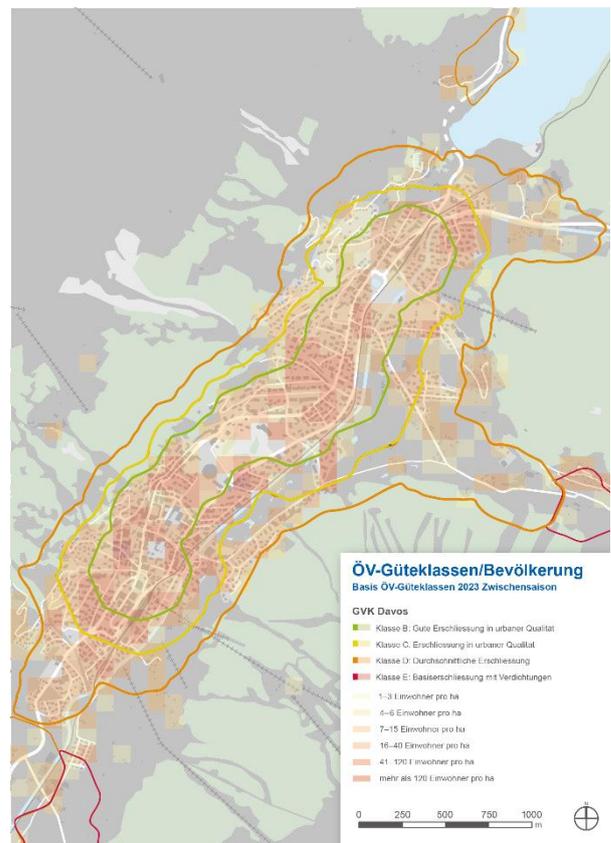


Abbildung 26: ÖV-Güteklassen und Bevölkerungsdichte, Datengrundlage: Amt für Raumentwicklung Kt. Graubünden [28]

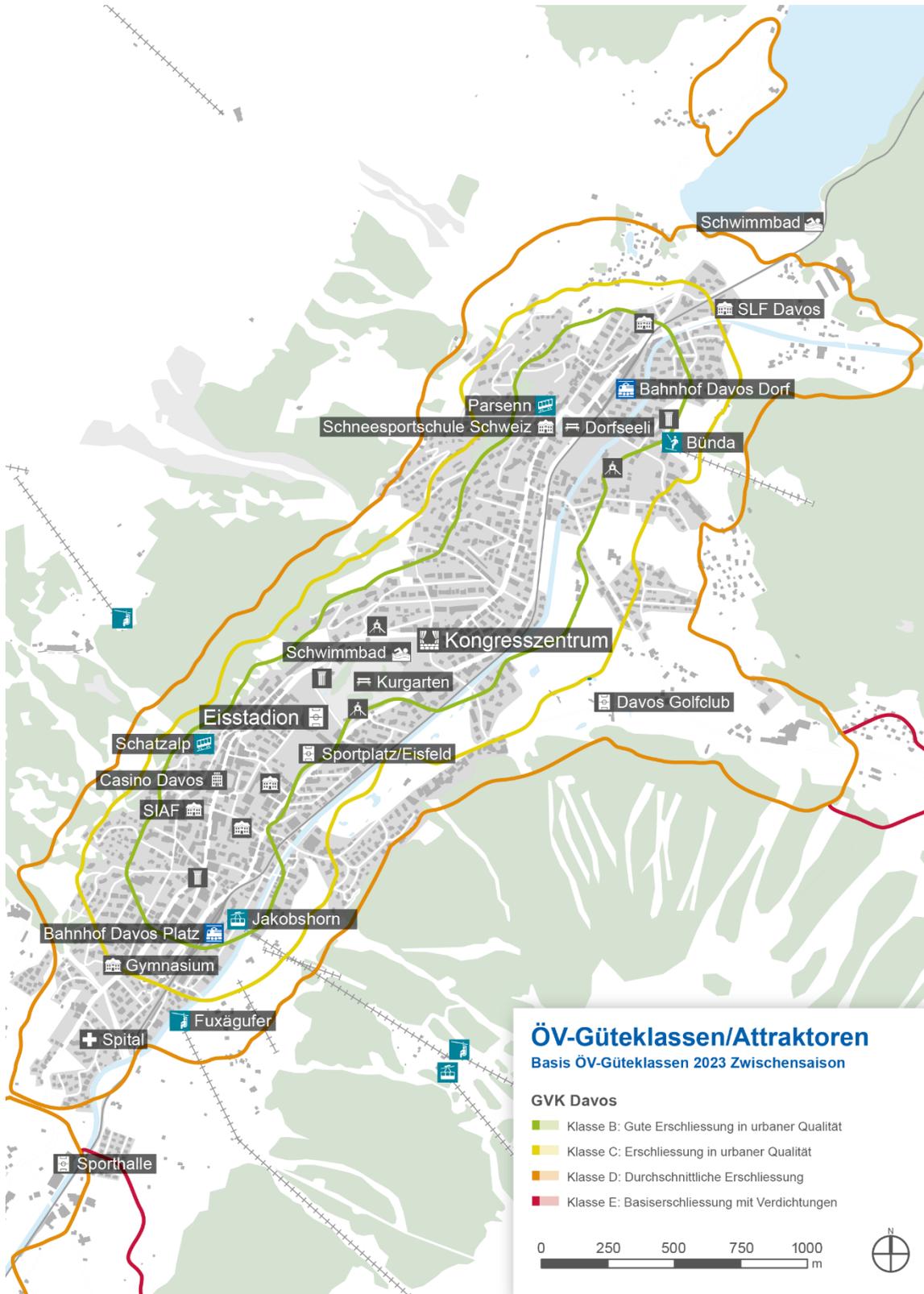


Abbildung 27: ÖV-Güteklassen (Zwischensaison 2023) mit den wichtigsten Attraktoren

Nachfolgend sind die wichtigsten Schlussfolgerungen aus der Analyse der ÖV-Güteklassen zusammengefasst:

- Ein grosser Teil des Siedlungsgebietes befindet sich in der ÖV Güteklasse B (gut erschlossen).
- Die Gebiete mit den grössten Einwohnerdichten (> 120 EW/ha) befinden sich in den Güteklassen B (Bahnhof Davos Platz) und C (Tourismuszentrum Davos Platz). Die Einwohnerdichte konzentriert sich vor allem entlang der Talstrasse und Promenade, sowie in den Gebieten der Zentren Dorf und Platz.
- Das Regionalspital Davos, das Institut für Schnee- und Lawinenforschung SLF Davos sowie das Physikalisch-Meteorologisches Observatorium sind nur durchschnittlich mit dem ÖV erschlossen (Güteklasse D). Keine Erschliessung (Güteklasse E) weisen die AO Foundation und die Hochgebirgsklinik Davos auf.
- Einzelne Wohn-/Arbeitsplatzgebiete werden nur maximal durchschnittlich erschlossen (Davosersee, Teile von den Gebieten Horlauben, Duchli, in den Büelen, Matta, Bolgen und Grüeni).
- Das Eisstadion und Kongresszentrum befinden sich in der Güteklasse B. Diese überregionalen Attraktoren sind überregional nur ungenügend angebunden, da von der Bahn auf den Bus umgestiegen werden muss und der Fussweg zu lang ist. Während des WEF's wird eine provisorische RhB-Haltestelle in der Nähe davon provisorisch eingerichtet und die Erschliessung so verbessert.

Basierend auf den heutigen Defiziten und im Abgleich mit den Vorgaben aus dem KrL wurden 2023 im Auftrag der Gemeinde die ÖV-Zielbilder 2025-2030 und 2040-2050 erarbeitet [11]. Für das Zielbild 2025-2030 wurden für die Zwischensaison basierend auf den ÖV-Güteklassen 2023 die folgende Zielsetzungen für die ÖV-Erschliessung in Davos festgehalten:

- Im Gebiet Flüelastrasse soll die ÖV-Güteklasse B erreicht werden
- In den Gebieten Valbella und Spital/Färbi soll mindestens die ÖV-Güteklasse C erreicht werden

Für das Zielbild 2040-2050 wurden für die Zwischensaison basierend auf den prognostizierten ÖV-Güteklassen 2035 die folgende Zielsetzungen für die ÖV-Erschliessung in Davos festgehalten:

- Im Gebiet See soll die ÖV-Güteklasse C erreicht werden
- In den Gebieten Davos Mitte und Spital/Färbi soll mindestens die ÖV-Güteklasse B erreicht werden

Die Zielbilder mit den Gebieten mit erhöhter ÖV-Güteklasse sind den nachfolgenden Abbildungen zu entnehmen.

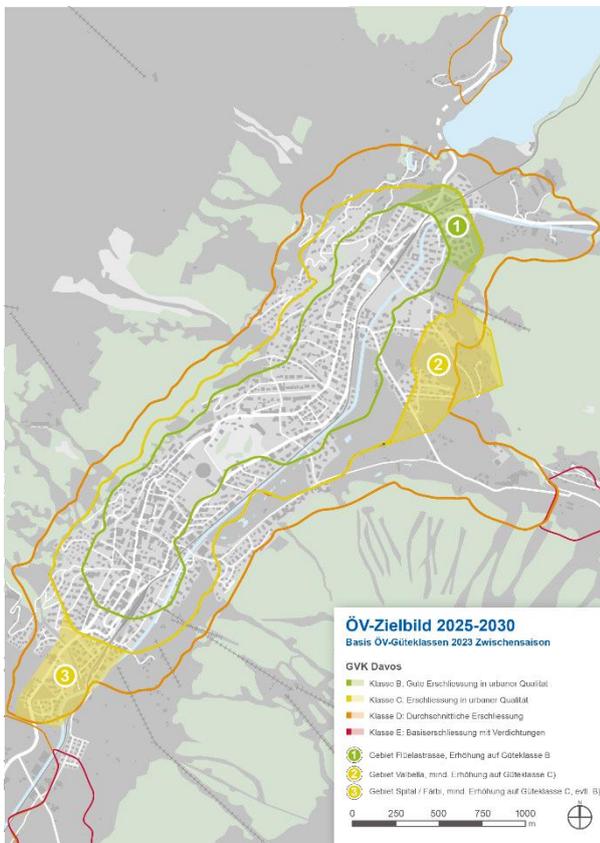


Abbildung 28: ÖV-Güteklassen Zielbild 2025/2030 (Zwischensaison), Datengrundlage: EBP

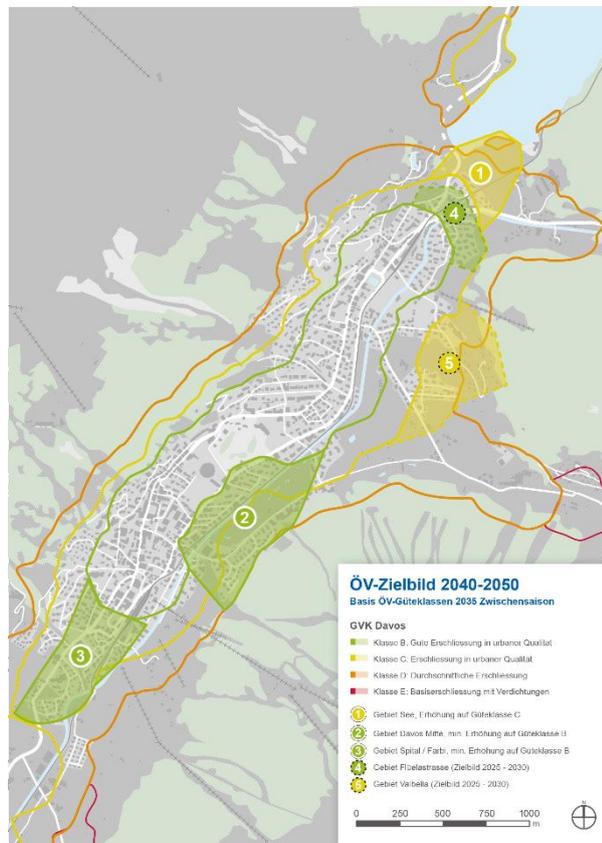


Abbildung 29: ÖV-Güteklassen Zielbild 2040/2050 (Zwischensaison), Datengrundlage: EBP

3.3.3 Nachfrage

Die Nachfrage variiert sehr stark nach Saison. Die monatliche und tägliche Verteilung der Fahrgäste der Züge ab Bahnhof Davos Dorf für das Jahr 2019 ist in Abbildung 30 und in Abbildung 31 dargestellt. Pro Monat sind im Schnitt rund 30'000 Personen mit der RhB ab Davos Dorf unterwegs. Während der Skisaison von Januar bis März sind die höchsten Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Der Januar hat aufgrund des WEFs die höchste Anzahl an Fahrgästen (47'000). Im Sommer ergeben sich ebenfalls grosse Spitzen, vor allem im Juli und August (über 40'000). Die Monate April bis Juni und Dezember weisen im Vergleich viel weniger Fahrgäste auf (15'000-20'000). Über die Woche verteilt sich die Nachfrage ebenfalls nicht gleichmässig.

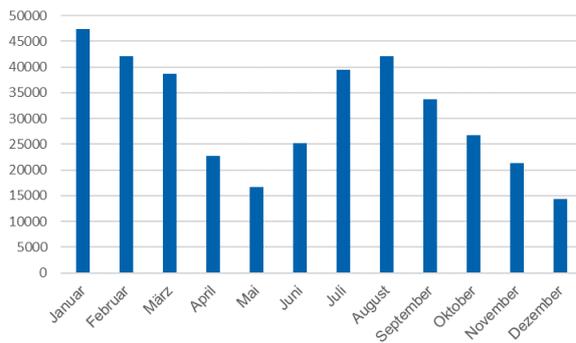


Abbildung 30: Anzahl Fahrgäste RhB ab Bahnhof Davos Dorf, Richtung Klosters (2019)

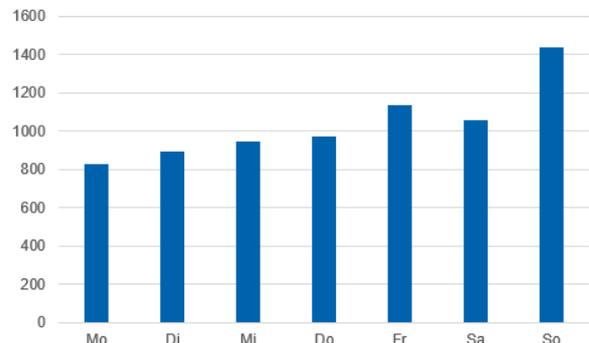


Abbildung 31: Verteilung der mittleren Anzahl Fahrgäste pro Tag über die Woche am Bahnhof Davos Dorf

Die Analyse der stündlichen Nachfrage am Bahnhof Davos Dorf auf der Linie 910 ist in Abbildung 32 dargestellt. Die Spitzenstunden unterscheiden sich zwischen den Wochentagen und dem Wochenende. Während der Woche ergeben sich die klassischen Spitzenstunden zwischen 06:00-08:00 und zwischen 16:00-18:00. Am Wochenende ist die Morgenspitzenstunde weniger ausgeprägt und eher später. Es ergeben sich zwei flache Spitzen von 10:00-13:00 und von 14:00-18:00. Dies zeigt, dass die RhB unter der Woche eine wichtige Funktion für die regionalen und überregionalen Pendelnden einnimmt. Am Wochenende hingegen dient die RhB primär als touristischer Zubringer für überregionale Verbindungen.

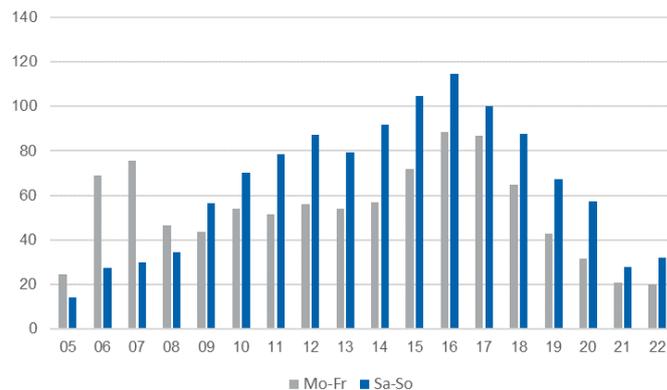


Abbildung 32: Mittlere Anzahl Fahrgäste RhB pro Stunde an der Haltestelle Davos Dorf für die RhB-Linie 910 (2019)

Die folgende Abbildung zeigt die Anzahl Einsteiger pro Buslinie im Jahr 2019 für alle Haltestellen der Linie. Die Linien L1, L3 und L4 weisen eine viel höhere Nachfragen auf als die anderen Linien. Dies zeigt, dass die Linien im Einbahnring-System von sehr grosser Bedeutung sind und die Anbindung der peripheren Gebiete in Bezug auf die Fahrgastzahlen eher untergeordnete Bedeutung hat.

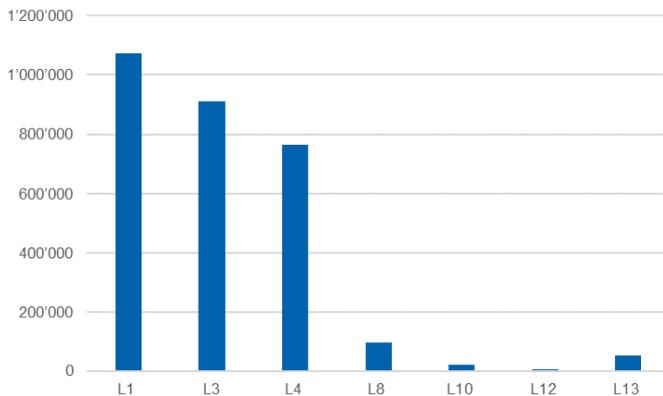


Abbildung 33: Anzahl Fahrgäste pro Buslinie pro Jahr (2019)

Die Verteilung der Fahrgäste wird zudem im Gesamtverkehrsmodell Graubünden dargestellt. Gemäss diesem verkehren auf der Promenade rund 6 bis 8 Mal mehr Fahrgäste als auf der Talstrasse: Das durchschnittliche tägliche Fahrgastaufkommen auf der Promenade beträgt rund 3'100 bis 4'500 pro Tag, während es auf der Talstrasse nur bei rund 500 bis 1'000 liegt. Dies zeigt sich auch beim Vergleich der Anzahl Ein- und Aussteiger an den verschiedenen Haltestellen der Promenade und der Talstrasse: Die Haltestellen auf der Promenade sind viel stärker frequentiert, als diese auf der Talstrasse (vgl. nachfolgende Tabelle). Die stärkeren Frequenzen auf der Promenade sind zum Teil auf das grössere Angebot an öffentlichen Nutzungen zurückzuführen, sind aber auch stark durch die höhere Taktdichte gegeben.

Promenade		Talstrasse	
Haltestelle	Ein- und Aussteiger	Haltestelle	Ein- und Aussteiger
Parsennbahn	720'000	Seehofseeli	83'400
Dischmastrasse	500'000	Dischmakreuzung	60'000
Schiabach	500'000	Schiaweg	34'000
Horlauben	600'000	Hertistrasse	150'000
Sportzentrum	550'000	Tourismuszentrum	240'000
Postplatz	660'000	Skistrasse	100'000
Summe	3'530'000	Summe	667'400

Tabelle 5: Auswahl von vergleichbaren Haltestellen an der Promenade und Talstrasse, Anzahl Ein- und Aussteiger pro Jahr, Daten: VBD

Die Verteilung zeigt zudem, dass die Belastung primär zwischen den beiden Bahnhöfen Davos Dorf und Davos Platz (und in die Gegenrichtung) hoch ist und ausserhalb des Siedlungsgebietes relativ stark abnimmt. Die Verteilung der Fahrgastströme auf den beiden Achsen zeigt somit, dass die Promenade von viel grösserer Bedeutung ist und daher insbesondere das Zwei-Richtungs-System auf der Promenade für den ÖV beibehalten werden sollte.

3.3.4 Betrieb

Zur Beurteilung der effektiven Qualität des Angebots werden einerseits die Überlastungen der Fahrzeuge untersucht, andererseits werden die Verspätungen und Verlustzeiten beurteilt (sofern anhand der Daten möglich). Für die Beurteilung der Überlastung der RhB wird zwischen 6 Auslastungs-Kategorien unterschieden, wobei eine Auslastung von mehr als 80% als Überlastung betrachtet ist. Es wird untersucht, wie oft jede Auslastungskategorie auftritt, nach Monat und nach Tages-Art und es wird geprüft, um welche Uhr die Überlastungen auftreten. Die meisten Überlastungen treten in der Wintersaison (Januar-März) und in der Sommersaison (Juli-September) auf. Die absolute Spitze hingegen wird in der Altjahreswoche zwischen Weihnachten und Neujahr erreicht. Im April, Mai und November sind die Züge nie überlastet.

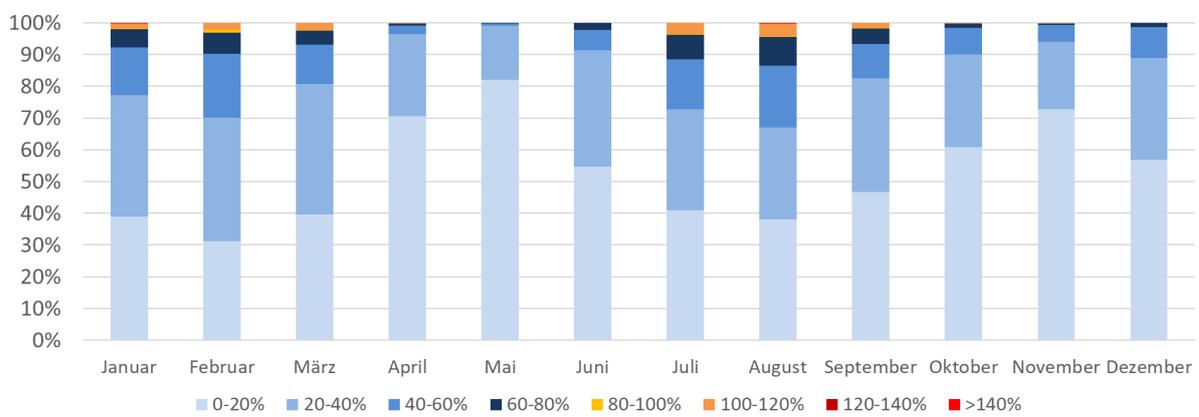


Abbildung 34: Anzahl Fälle pro Monat (Jahr 2019) für jede Kategorie der Auslastung vom Bahnhof Davos Dorf, Für den Dezember fehlen die Daten für die Periode 15-31 Dezember

Weiter wird die stündliche Verteilung der Auslastung untersucht. Es wird ein Vergleich zwischen normalen Wochentagen ausserhalb der Feriensaison, Sonntagen der Wintersaison und den Wochenenden vor und nach dem WEF erstellt. Für den November werden nur Arbeitstage Di-Do angeschaut, um die Tourismusfahrten wegzulassen. Es ist ersichtlich, dass keine Überlastungen während diesen Arbeitstagen im November auftreten. An den Sonntagen während der Wintersaison treten Überlastungen zwischen 14.00-17.00 auf. An den Wochenenden vor- und nach dem WEF sind die Züge besser und über längeren Perioden ausgelastet, aber es ergeben sich mildere Spitzen als während der Wintersaison. Die Spitzen treten zwischen 15.00-18.00 auf, mit dem höchsten Wert um 17.00 Uhr.

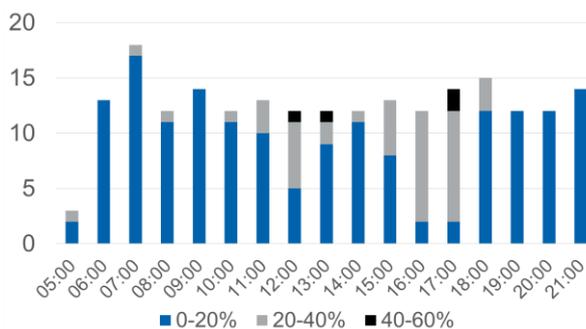


Abbildung 35: Anzahl Fälle für jede Kategorie der Auslastung an einem normalen Wochentag (November Di-Do, 2019) vom Bahnhof Davos Dorf

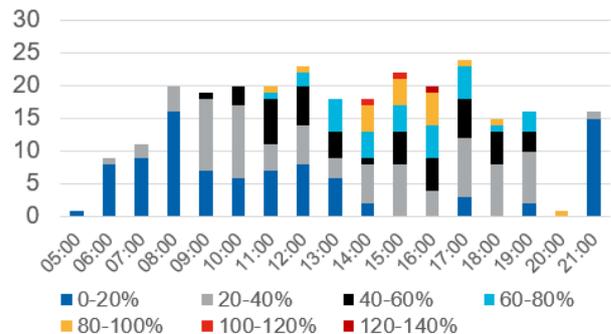


Abbildung 36: Anzahl Fälle für jede Kategorie der Auslastung in der Skisaison (Januar-Februar So, 2019) vom Bahnhof Davos Dorf

Über das ganze Jahr sind die Züge wenig ausgelastet, mit einer mittleren Auslastung von 28 % über alle Zugkurse.

Bei den Bussen treten Überlastungen primär im Winter aufgrund der Skisportler auf. Diese verursachen insbesondere nach der Ankunft eines Zuges und zur Öffnung der Parsennbahn am Morgen (von Süden her) eine stark erhöhte Nachfrage. So sind die Busse von Davos Dorf und Platz zur Parsennbahn teilweise überlastet. Genaue Angaben zur Auslastung sind jedoch nicht vorhanden.

Verspätungen

Die Analyse der Verspätungen zeigt, dass 2019 rund 91 % der Züge mit weniger als 3 Minuten Verspätung in Davos Dorf ankommen. Verspätungen treten primär an Werktagen (Montag bis Samstag) auf. Nur rund 3 % der Züge kommen mit mehr als 5 Minuten Verspätung in Davos Dorf an. Im Gegensatz dazu ist die Pünktlichkeit bei der Ankunft in Landquart etwas schlechter. Die Pünktlichkeit ist somit aktuell als gut einzuschätzen.

Im Busverkehr treten teilweise ebenfalls Überlastungen und Verspätungen auf. Eine quantitative Auswertung wird im AP5G erarbeitet. Qualitativ kann bereits festgehalten werden, dass die Busse auf der Achse Bahnhof Davos Dorf-Bahnhof Davos Platz teilweise hohe Verspätungen aufweisen, da diese Achse die höchste Nachfrage aufweist. Zudem treten die Verspätungen der Busse primär auf der Talstrasse und der Promenade auf, jeweils in die Richtung, in die keine Busspur vorhanden ist.

Die Verspätungen der Busse sind auf die folgenden Faktoren zurückzuführen:

- Mischverkehr des Busverkehrs mit dem MIV und mit dem Velo
- Hohe MIV Belastungen auf der Promenade und Talstrasse
- Ausgestaltung der Bushaltestellen als Busbuchten: Verlängerte Fahrzeit beim Anfahren wie auch beim Wiedereingliedern in den fließenden Verkehr.
- Führung der Buslinie 1 im Gegenverkehr auf der Promenade. Aufgrund des engen Strassenprofils (ca. 6.5 m) und des hohen DTV auf der Promenade führt die Kreuzung der Busse zu kritischen Situationen.
- Hochbelastete Fussgängerstreifen verlängern die Wartezeiten der Busse (z.B. Fussgängerstreifen an der Parsennbahn und am Postplatz)



Abbildung 37: Busbuchten führen bei hohen Verkehrsbelastungen zu Verlustzeiten, im Bild: Haltestelle Tourismuszentrum

3.3.5 Fazit Lagebeurteilung Öffentlicher Verkehr

Die Handlungsbedarf wird aufgrund der Analyse folgendermassen zusammengefasst:

- Verschiedene überregionale Attraktoren wie z.B. der Spital und das Naherholungsgebiet Davoser See sind nur ungenügend erschlossen. Weitere überregionale Attraktoren wie z.B. Eisstadion, Kongresszentrum und SLF weisen eine gute ÖV-Erschliessung auf, eine direkte Anreise mit der RhB wie z.B. bei den Bergbahnen Jakobshorn und Parsenn ist aber nicht möglich und es muss auf den Bus umgestiegen werden. Mit der geplanten Haltestelle Mitte verbessert sich die Situation bei den Attraktoren Eisstadion und Kongresszentrum stark.
- Verschiedene Gebiete, deren Bedeutung gemäss KrL in Zukunft zunehmen werden, sind nicht ausreichend erschlossen.
- Der Grossteil von Davos ist gut mit dem ÖV erschlossen, primär durch Busverbindungen. Ein kleiner Teil des Siedlungsgebietes weist jedoch Lücken auf.
- Während Spitzentagen verkehren die Buslinien teilweise mit erheblichen Verspätungen sowie Überlastungen und weisen eine niedrige Betriebsstabilität auf. Die grössten Verspätungen treten auf der Promenade und Talstrasse auf. Die Busse bleiben im stockenden Verkehr stecken und werden nicht priorisiert.

3.4 Strassennetz / MIV

3.4.1 Übergeordnete Verkehrsführung

Die übergeordnete Verkehrsführung im Zentrum von Davos mit den beiden Einbahnen (ausgenommen Bus und Velo) Promenade und Talstrasse wurde im Variantenstudium Verkehrsführung MIV im Zentrum bestätigt [9] (siehe auch Kapitel 2.6). Innerhalb des Siedlungsgebiets ist das Einbahnsystem mit Promenade (in Richtung Platz) und Talstrasse (in Richtung Dorf) die einzige durchgehende Nord-Süd Verbindung durch Davos. Das Strassenpaar ist ca. 3 km lang und verbindet den Bahnhof Davos Dorf mit dem Bahnhof Davos Platz. Praktisch alle Reiseziele innerhalb des Siedlungsgebietes werden durch das Einbahnpaar erschlossen. In Davos Dorf kommen die Einbahnstrassen zusammen und führen weiter nach Norden als Bahnhofstrasse. Durch das Generationenprojekt wird die Verkehrsführung in diesem Bereich angepasst (siehe Kapitel 2.4), der Zusammenschluss von Promenade und Talstrasse zur Bahnhofstrasse im Gegenverkehr wird aber beibehalten. Die Bahnhofstrasse wird direkt mit der Flüelastrasse und der Prättigauerstrasse angebunden. Südlich von Davos Platz werden die Einbahnstrassen zusammen verbunden und führen weiter südlich in die Landwasserstrasse.

Die ganze Promenade in Davos zwischen dem Knoten mit der Bahnhof- und Talstrasse im Norden und dem Spital im Süden ist als Kantonsstrasse klassiert. Sie ist zudem Teil der Hauptstrasse 417 Tiefencastel (N29) – Wiesen – Davos (H28) gemäss Durchgangsstrassenverordnung des Bundes. Aufgrund des Verkehrsregimes mit einem Einbahnstrassenpaar hat die Talstrasse eine vergleichbare Funktion im Strassennetz wie die Promenade, sie ist jedoch nur als kommunale Strasse klassiert. Im kantonalen Richtplan ist die Promenade als Strasse von regionaler Bedeutung eingetragen. Die Strassen werden durch neun Nebenstrassen miteinander verbunden. Die Promenade und Talstrasse weisen Breiten von ca. 4.20 – 7.00m auf, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Sowohl auf der Promenade als auch auf der Talstrasse verkehren die Busse dank einer Busspur in beide Richtungen. Die Busspur ist auch für den Veloverkehr freigegeben. Aufgrund des engen Strassenprofils und des hohen DTV auf den Strassen, führt das Kreuzen der Busse punktuell zu kritischen Situationen. Das Einbahnstrassensystem führt teilweise zu Umwegfahrten und zu zusätzlichen Belastungen auf den Querverbindungen.



Abbildung 38: Luftbild des Einbahnsystems: Rechts die Promenade, links die Talstrasse

Aktuell sind die Strassen wenig siedlungsfreundlich und MIV-orientiert ausgebaut. Grosses Potenzial für eine Aufwertung und eine siedlungsverträgliche Umgestaltung besteht sowohl in Davos Dorf, Davos Mitte, als auch in Davos Platz. Dies, weil in diesen Bereichen eine hohe Intensität an attraktiven Nutzungen vorhanden ist und entsprechend ein hohes Aufkommen an Fussverkehr zu verzeichnen ist. In

der Übersichtskarte sind ergänzend wichtige Zufahrten zu Wohngebieten nordwestlich der Promenade eingezeichnet, welche durch die Promenade erschlossen werden. Zudem sind Knoten mit Unfallhäufungen und Knoten mit sehr begrenzten räumlichen Platzverhältnissen dargestellt.

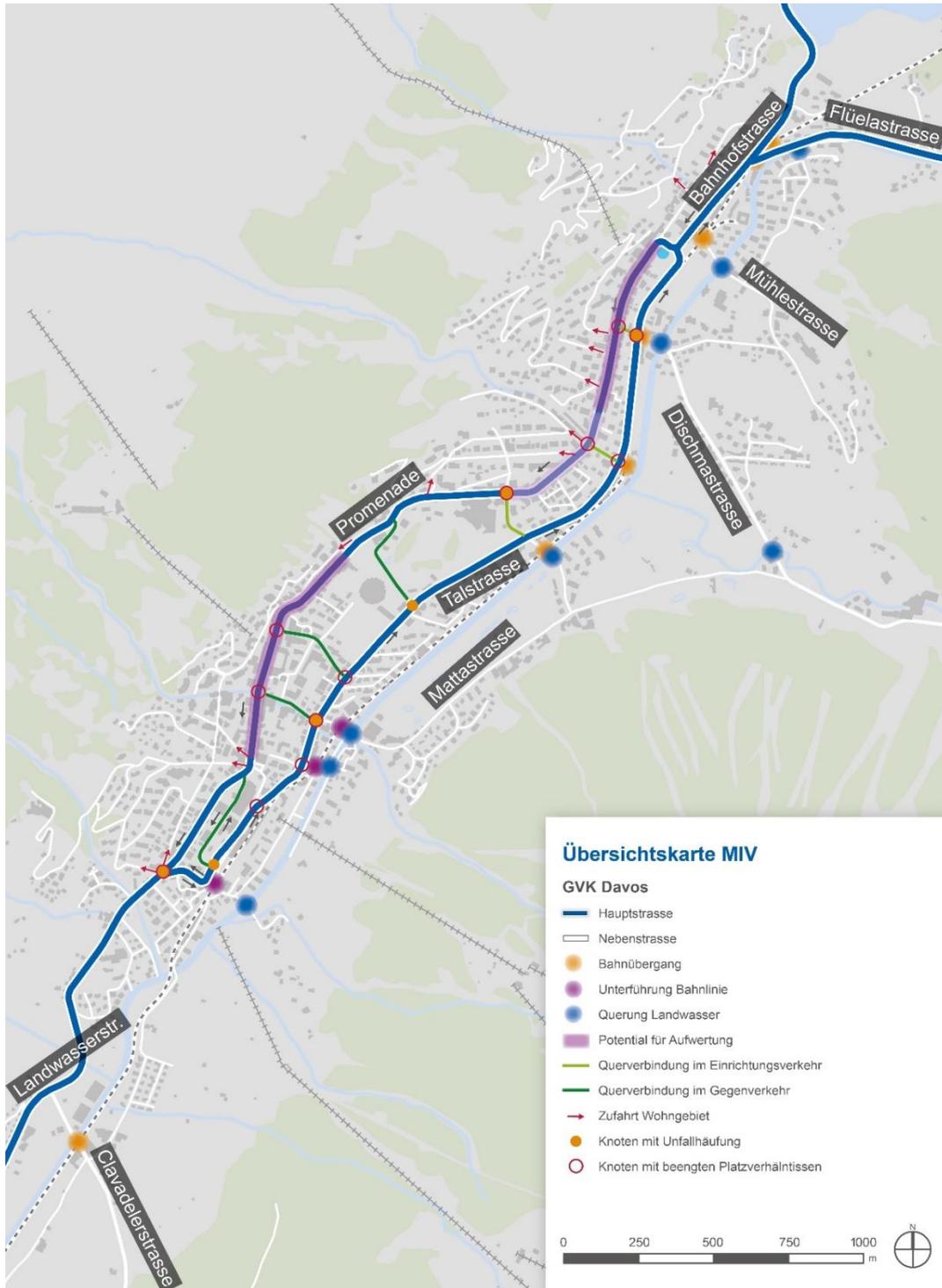


Abbildung 39: Übersichtskarte MIV in Davos

3.4.2 Geschwindigkeitsregime und Lärmsanierungsprojekt

Im Zentrumsgebiet von Davos gilt zwischen dem Spital und dem See die signalisierte Höchstgeschwindigkeit «Generell 50». In den meisten Quartierstrassen sind aber bereits heute Tempo 30-Zonen umgesetzt. Auf den Davoser Hauptstrassen Promenade und Talstrasse sowie auf einigen wenigen Quer- oder Quartierstrassen (z.B. Kurgartenstrasse) gilt Tempo 50.

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) und die Signalisationsverordnung (SSV, [1]) lassen das Herabsetzen der allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten (Art. 3 Abs. 4 SVG, Art. 108 Abs. 2 + 4 SSV) unter bestimmten Voraussetzungen zu, sowohl auf kommunalen wie auch auf überkommunalen Strassen. Es ist auch möglich, einen Hauptstrassenabschnitt (z.B. in einem Ortszentrum oder in einem Altstadtgebiet) in eine Tempo-30-Zone zu integrieren (Art. 2a Abs. 6 SSV).

Die Gesetzgebung (Signalisationsverordnung, Art. 22b) sieht für Begegnungszonen bewusst nicht nur einen Einsatz in Wohnbereichen (z.B. auf Quartierstrassen) vor, sondern auch in sogenannten Geschäftsbereichen: Quartierzentren, Ortskerne, Innenstädte und Bahnhöfe. Dabei kann es sich sowohl um Plätze wie auch um Strassenabschnitte handeln. Die Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit auf 20 km/h und der Fussgängervortritt können beitragen, die Verkehrsabwicklung in komplexen Räumen zu vereinfachen und die Attraktivität für den Fussverkehr stark zu erhöhen. Da die Promenade eine Durchgangsstrasse ist [2], sind dort keine Begegnungszonen machbar, da Begegnungszonen nur auf nicht-verkehrsorientierten Nebenstrassen zulässig sind (Art. 2a SSV).

Im Auftrag des Tiefbauamts Graubünden (TBA) wurde 2022 für die Prättigauer-, Flüela-, Landwasser-, Dischma- und Sertigstrasse (Kantonsstrassen) wie auch diverse Gemeindestrassen in der Gemeinde Davos der Entwurf eines Lärmsanierungsprojekt (LSP) ausgearbeitet [7]. Das Sanierungsprojekt umfasst das Gebiet vom Wolfgangpass über die Fraktionen Dorf, Platz, Clavadel, Frauenkirch und Glaris bis zur Fraktion Wiesen. Die Überarbeitung und öffentliche Auflage für das Projekt ist für die erste Hälfte 2024 vorgesehen, mit dem Ziel, bis im Herbst 2024 ein genehmigtes Projekt vorliegend zu haben. Im Lärmsanierungsprojekt wurde sowohl der heutige Zustand wie auch der Prognosezustand 2035 untersucht. Bereits im heutigen Zustand sind entlang der Promenade und Talstrasse die Immissionsgrenzwerte bei diversen Liegenschaften überschritten. Mit der prognostizierten Verkehrszunahme verstärkt sich die Lärmbelastung weiter. Ausgehend von diesen Erkenntnissen werden im Lärmsanierungsprojekt die folgenden Massnahmen vorgeschlagen:

- Promenade (Spital bis Bahnhofstrasse)
- Dorfstrasse (Bereich St. Theodul Kirche)
- Bahnhofstrasse Dorf (Promenade bis Alte Flüelastrasse)
- Dischmastrasse (Promenade bis Landwasser/Isloa)
- Tanzbühlstrasse (zwischen Promenade und Talstrasse)
- Talstrasse (Tanzbühlstrasse bis Schiaweg)
- Bahnhofstrasse Platz (zwischen Promenade und Talstrasse)

Die aufgeführten Streckenabschnitte sind in der Abbildung auf der nächsten Seite zusammen mit den bestehenden Tempo 30-Zonen dargestellt.

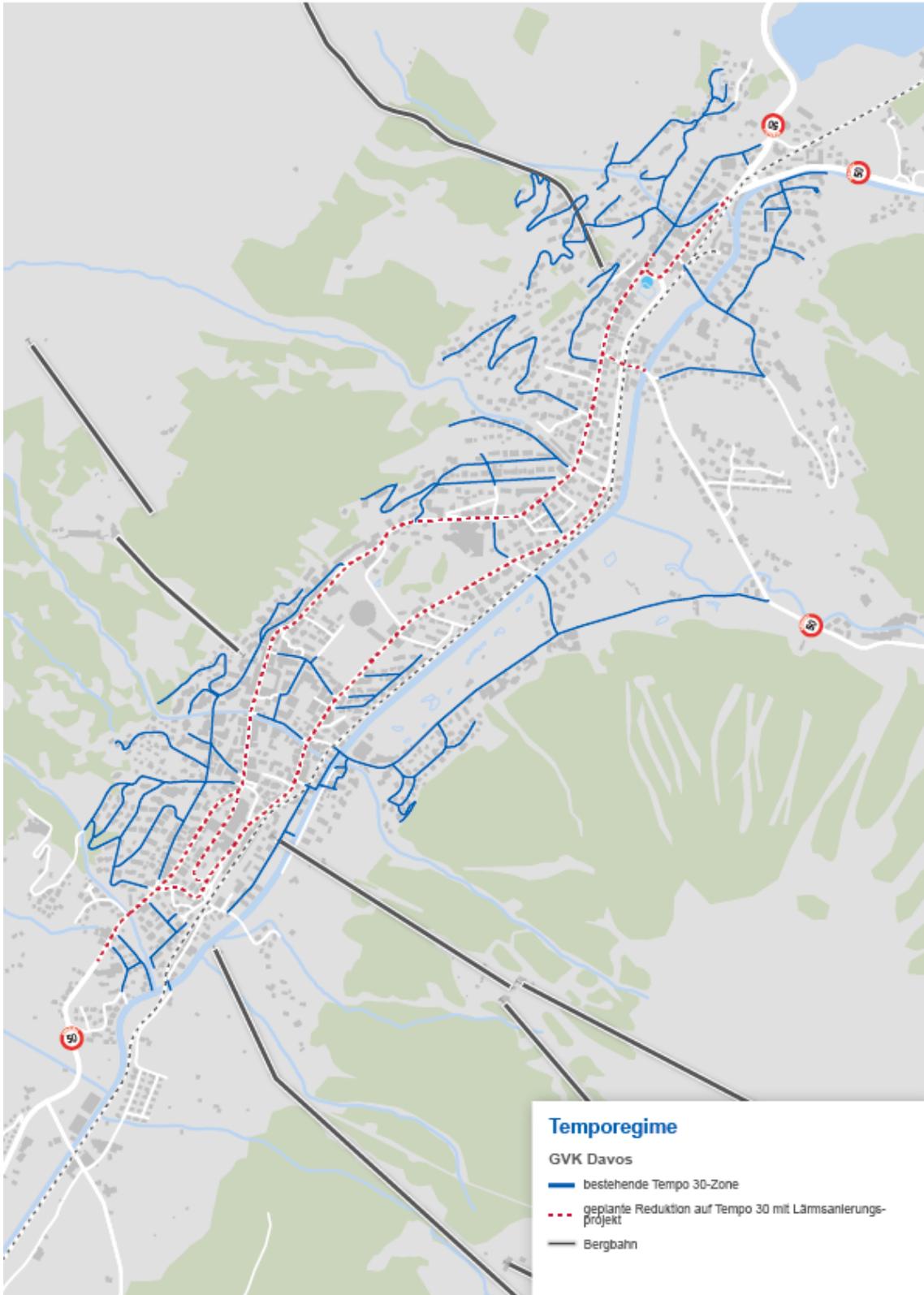


Abbildung 40: Übersicht Niedriggeschwindigkeits-Zonen und Massnahmen Lärmsanierungsprojekt [7]

3.4.3 Niveaugleiche und niveaufreie Querungen RhB-Trasse

Aktuell existieren acht Querungen der RhB-Linie im Siedlungsgebiet von Davos, davon sind 3 Unterführungen und 5 Bahnübergänge. Diese haben eine wichtige Funktion für die Erreichbarkeit und Vernetzung der Gebiete östlich der Bahnlinie.



Abbildung 41: Übersicht niveaugleiche und -freie Querungen RhB

Sperrzeiten:

Die Bahnübergänge der RhB weisen eher kurze Sperrzeiten auf, die zu leichten Rückstau an den entsprechenden Übergängen führen. Dies führt jedoch teilweise zu Behinderungen des Velo- und Fussverkehrs nach/von den Gebieten östlich des Bahn-Trassees. Die Sperrzeiten sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Gemeinde & Ortsbezeichnung	Sperrzeit Durchschnitt	Sperrzeit Tmax	Sperrzeit Tmin
Davos Sandstrasse	0:01:37	0:01:47	0:01:30
Davos Flüelastrasse	0:01:31	0:01:42	0:01:22
Davos Mühlestrasse	0:01:48	0:01:54	0:01:42
Davos Dischmastrasse	0:01:23	0:01:26	0:01:21
Davos Schiabach	0:01:31	0:01:33	0:01:29
Davos Hertistrasse	0:01:08	0:01:10	0:01:07

Tabelle 6: Barrierschliesszeiten der Züge von Davos Richtung Landquart, Stand 2019

An der Sand- und Flüelastrasse Richtung Davos ergeben sich punktuell sehr lange Sperrzeiten von mehreren Minuten, wenn sich die Schranken zwischen zwei Durchfahrten aufgrund von Zugsverspätungen nicht mehr öffnen. Hierbei kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen durch Rückstau an den Bahnübergängen auf die Bahnhofstrasse oder durch unkontrollierte Fahrmanöver bei sich schliessenden Schranken. Für den Fuss- und Veloverkehr besteht keine zufriedenstellende Infrastruktur.

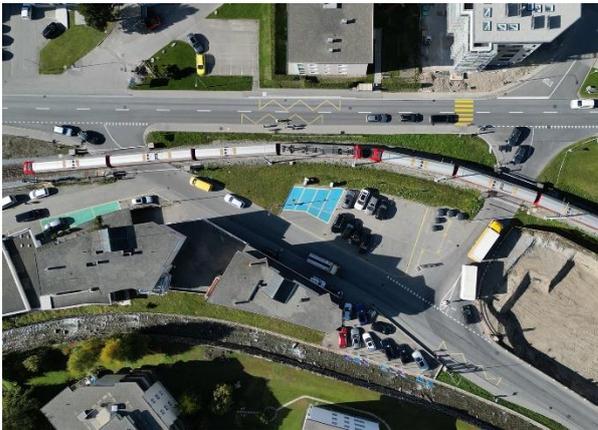


Abbildung 42: Bahnübergang Sand- und Flüelastrasse während Durchfahrt RhB



Abbildung 43: Bahnübergang Sand- und Flüelastrasse nach Durchfahrt RhB

Der Bahnübergang Dischmastrasse liegt direkt an der Talstrasse. Am entsprechenden Knoten ist ein Unfallschwerpunkt registriert (vgl. Kapitel 3.1.4).

Erschliessung Schwerverkehr: Bei der Erschliessung wichtiger Arbeitsplatzgebiete ist die LKW-Tauglichkeit der Strassen wichtig. Voraussetzungen sind genügende Strassenbreiten und ausreichende Dimensionierung von Unterführungen und Knoten. In Davos gibt es drei RhB Unterführungen für den MIV (s. Tabelle 7). Da alle Unterführungen nur 3 Meter lichte Höhe aufweisen, sind alle nicht LKW-tauglich, so dass die LKW's über einen der nördlichen Bahnübergänge fahren müssen und dadurch ein erheblicher Umweg durch das Siedlungsgebiet entsteht.

RhB Unterführung	Breite(inkl Trottoir) (m)	Min. Höhe (m)	Gefälle (%)
Mattastrasse	6.2 m	3 m	3
Skistrasse	6.2 m	3 m	9
Bolgenstrasse	3.75 m	3 m	10

Tabelle 7: Breite und Höhe der Bahn-Unterführungen

Dies verursacht Umwegfahrten für die LKWs. Beispielweise können die LKWs vom Gewerbegebiet Hofstrasse die Bahnlinien nicht direkt queren und müssen via Brämbüelstrasse und Mattastrasse bis zum Bahnübergang Hertistrasse fahren. Dies führt zu zusätzlichen Belastungen auf der Brämbüelstrasse, der Mattastrasse und der Hertistrasse.



3.4.4 Angebot und Bewirtschaftung Parkierung

Das hohe MIV-Verkehrsaufkommen im Zentrum von Davos und die damit verbundenen Verkehrsprobleme werden zu einem erheblichen Teil durch die bestehende Parkierungssituation verursacht. Innerhalb des Siedlungsgebietes befinden sich rund 3'200 öffentliche und halböffentliche Parkfelder (siehe Tabelle 7). Öffentliche und halböffentliche Parkplätze stehen allen Fahrzeuglenkenden zur Verfügung, die öffentlichen sind aber im Besitz der Gemeinde und die halböffentlichen gehören Privaten (z.B. Bergbahnen). Zusätzlich dazu befinden sich geschätzt rund 10'800 weitere private Parkfelder im Siedlungsgebiet [10]. Die hohe Anzahl an Parkfeldern im Zentrum, die uneinheitliche Bewirtschaftung und die fehlende Koordination führen zu Parksuchverkehr. Ein Teil der Parkfelder befindet sich zudem im Strassenraum (siehe Abbildung 45), was die Attraktivität für den Fussverkehr stark schmälert. Die grossen Flächen für die Parkierung im Siedlungsgebiet stehen im Widerspruch zur angestrebten Innenentwicklung, da so wertvolle Fläche im Zentrum für die Parkierung genutzt werden.

Das grosse Angebot an Parkfeldern innerhalb des Siedlungsgebiets führt zu einer hohen Attraktivität des MIV und somit einem hohen Verkehrsaufkommen im Siedlungsgebiet. Alle Autofahrenden von ausserhalb fahren bis ins Siedlungsgebiet zu den Parkplätzen. Vor allem im Freizeitverkehr ist der Anteil MIV am Gesamtverkehr sehr hoch (95% im Tourismusverkehr). Das Vorhandensein von Parkplätzen innerhalb des Siedlungsgebiets einerseits und das Fehlen eines Park+Ride Angebotes andererseits, tragen wesentlich zur Überlastung des Strassennetzes in Davos bei. Bei Grossanlässen oder Spitzentagen verschärft sich das Problem der hohen Anzahl Parkfelder im Siedlungsgebiet weiter, weil die Parkieranlagen jeweils sehr schnell entleert werden (Ende der Veranstaltung, Schliessung des Skigebietes) und dadurch das Verkehrsaufkommen sprunghaft ansteigt, was zur teilweisen Überlastung der Anschlussknoten führt.

Die nach Zonen gemäss dem Parkierungskonzept [10] aufgeschlüsselten Anzahl Parkfelder sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Die grössten Parkierungsanlagen und die Verkehrszonen gemäss dem Parkierungskonzept sind Abbildung 47 zu entnehmen.

Verkehrszone	Öffentliche PF	Halböffentliche PF	Private PF (Schätzung)	Total (gerundet)
Rathaus	146	882	1'250	2'280
Stadion	466	14	1'600	2'080
Kongress	306	180	800	1'290
Parsenn	183	570	1'050	1'800
See	124 (266 Sommer)	45	550	860
Alberti (Spital)	45	-	900	945
Matta	9	60 (100 Sommer)	900	1'010
Dischma	10	-	1'550	1'560
Börtji	-	-	500	500
Rossweid	-	-	650	650
Schatzalp	-	-	250	250
Oberwies	-	-	800	800
Total PP	1'432	1'791	10'800	14'020

Tabelle 8: Übersicht Parkierungsanlagen nach Zonen gemäss Parkierungskonzept [10]



Abbildung 45: Strassenseitige Parkierung reduziert die Breite des Trottoirs stark und beeinträchtigt den Fussverkehr, Quelle: Infra3D Gemeinde Davos, Stand 2022

Die Parkfelder werden zudem nicht einheitlich bewirtschaftet. Die Parkierungsgebühren und die maximale Parkdauer der einzelnen Parkierungsanlagen und Parkfelder unterscheiden sich. Kurzzeitparkfelder kosten normalerweise 2 CHF pro Stunde, Langzeitparkfelder je nach Standort 1 oder 2 CHF pro Stunde, wobei die maximale Parkzeit zwischen 2 und 10 Stunden beträgt. Bei gewissen Parkfeldern erhöhen sich die Kosten ab 6 Stunden nicht weiter. Ergänzend gibt es einige kostenfreie Kurzzeitparkfelder mit einer maximalen Parkzeit von 15 Minuten. Abgesehen von den Parkfeldern, welche durch das Vollzugsreglement zum Parkplatzgesetz erfasst werden, gibt es noch weitere Parkierungsanlagen, welche privat betrieben werden und daher unterschiedliche Preise aufweisen. Die Parkfelder der Bergbahnen Davos Klosters (Jakobshorn, Parsenn) kosten pauschal CHF 5.- für die ersten 5 Stunden, ab der 6. Stunde jeweils CHF 1.-- pro weitere Stunde. Das Silvretta-Parking wiederum kostet pro Stunde 1.50 CHF und weist keine Parkzeitbeschränkung auf.



Abbildung 46: Die hohe Anzahl Parkfelder im Siedlungsgebiet führt zu einer hohen Verkehrsbelastung und blockiert Flächen für die Innenentwicklung. Im Bild: Parsenn-Parkplatz

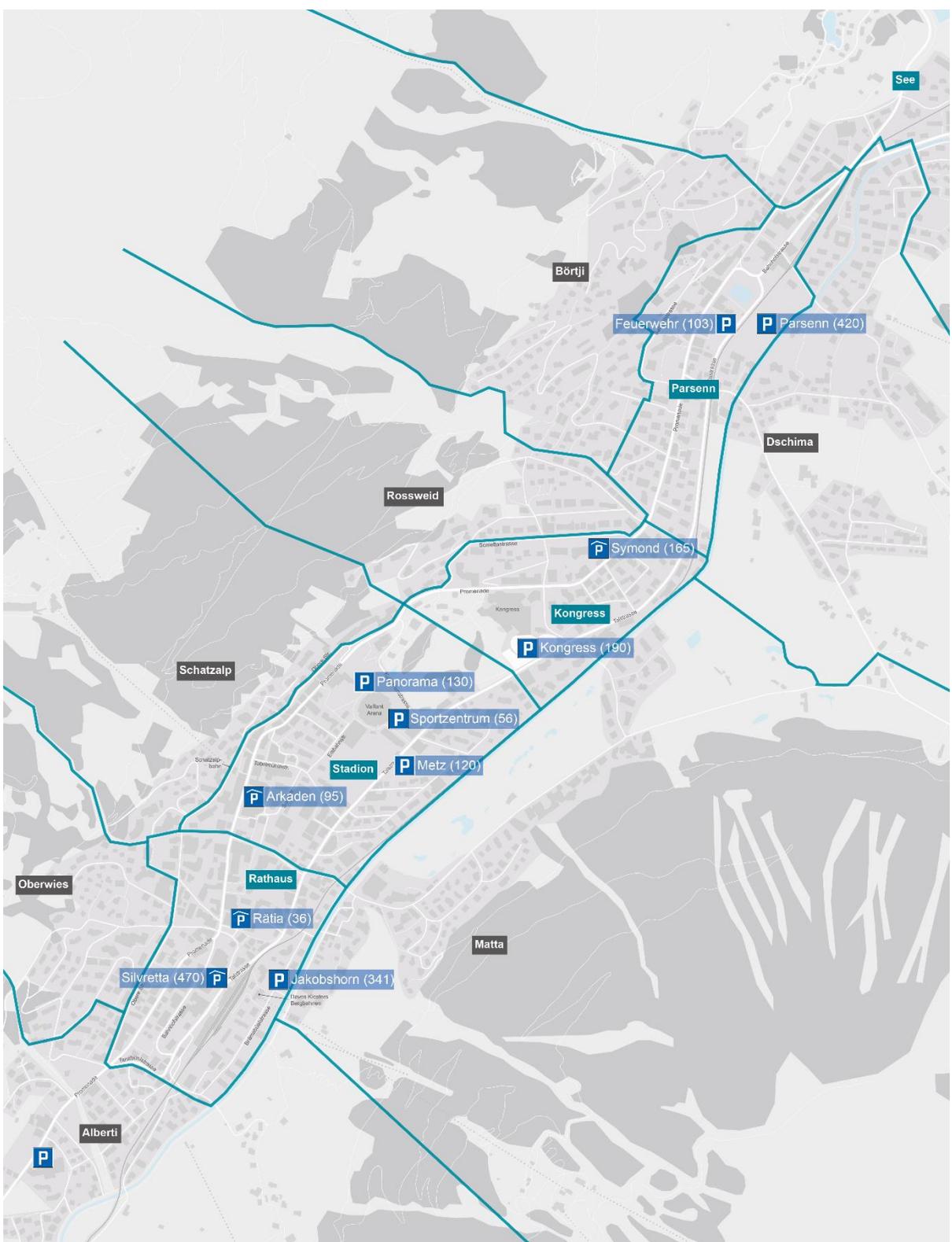


Abbildung 47: Einteilung Verkehrszonen, inkl. grossen Parkieranlagen

3.4.5 Verkehrszahlen

Das Amt für Natur und Umwelt Graubünden (ANU) hat 2022 als Grundlage für das Lärmsanierungsprojekt an sechs Standorten in Davos Dauerzählungen beim MIV durchgeführt [17]. Die Standorte und jeweiligen Mittelwerte werktags (DWV) und über die ganze Woche (DTV) sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

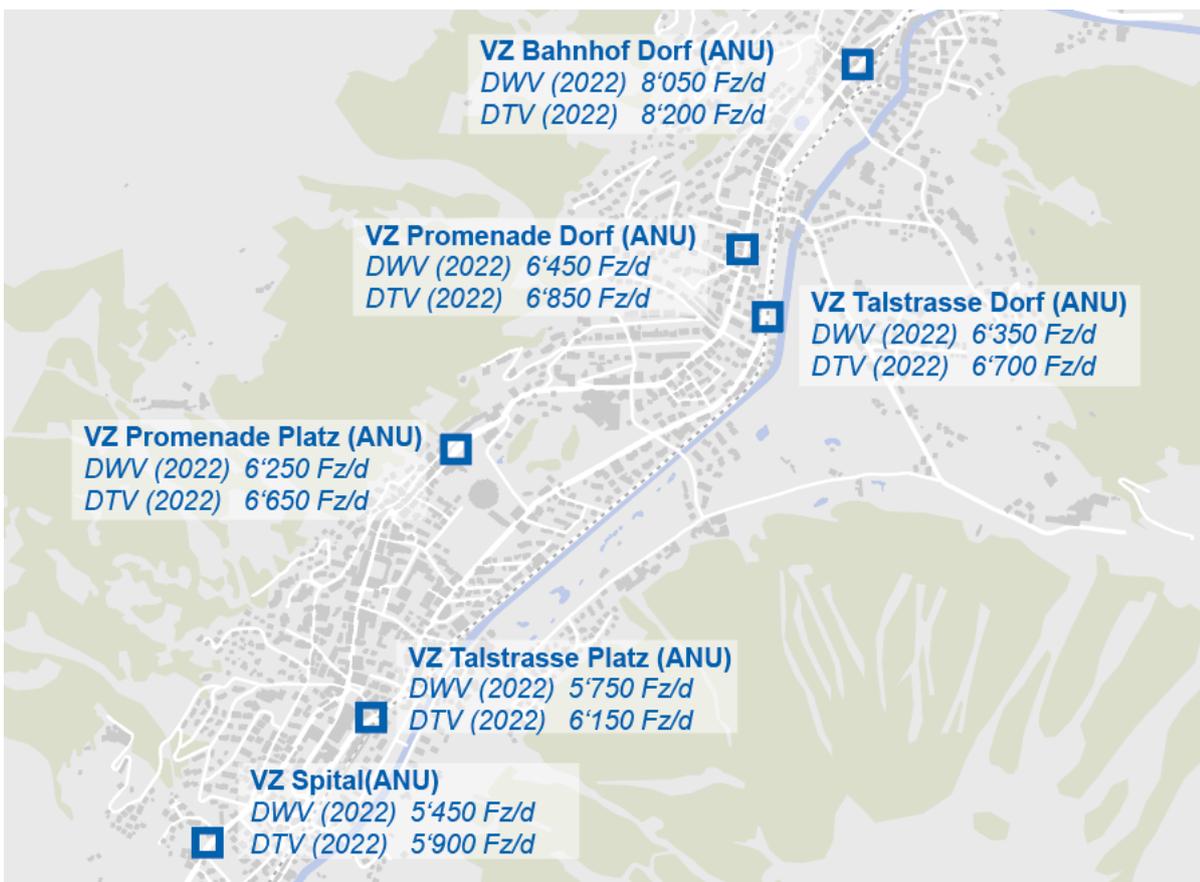


Abbildung 48: Standorte Messstellen ANU mit DWV und DTV, Datenquelle: [17]

Die Auswertung der Verkehrsbelastungen hat wie zu erwarten aufgezeigt, dass die Querschnittsbelastung bei der Messstelle Davos Dorf auf der Höhe des Bahnhof Dorf am höchsten ist. Auf diesem Abschnitt wird der Verkehr in beide Richtungen geführt und die Hapterschliessung vom Prättigau erfolgt über diesen Abschnitt. Auf der Höhe des Spital liegt die Verkehrsbelastung im Querschnitt rund 30% tiefer als beim Bahnhof Dorf und auch tiefer als bei den Zählstellen auf der Talstrasse und Promenade, obwohl der Verkehr dort nur im Einbahnverkehr geführt wird. Die Verkehrsbelastung nimmt insgesamt vom See her zum Spital ab, wobei der grösste Sprung auf Höhe der Bahnhofstrasse Platz stattfindet. Herauszuheben ist, dass die Summe von Talstrasse und Promenade in Davos Dorf mit ca. 12'800 Fz im DWV rund 60% höher ausfällt, als die Querschnittsbelastung beim Bahnhof Dorf. Dies zeigt auf, dass der Binnenverkehr in Davos erheblich zur gesamten Verkehrsbelastung beiträgt und dass es aufgrund des Einbahnregimes und vermutlich auch durch dem Parksuchverkehr zu Umwegfahrten kommt.

Anhand der Auswertung der Zählstelle Davos Dorf über das ganze Jahr 2022 (siehe Abbildung 52) ist ersichtlich, dass das Verkehrsaufkommen während der Altjahreswoche (mit Spenglercup), im Winter im

Februar und März und im Sommer im Juli und August grösser ist, als im restlichen Jahr. Im Jahr 2022 fand das WEF ausserordentlich im Mai anstatt wie normalerweise im Januar statt, weswegen dort eine deutliche Spitze zu erkennen ist. Es ist aber auch erkennbar, dass die Verkehrsbelastung über das ganze Jahr hoch ist und auch in der Zwischensaison rund 70% bis 80% von jener während der Hauptsaison im Winter und Sommer beträgt.

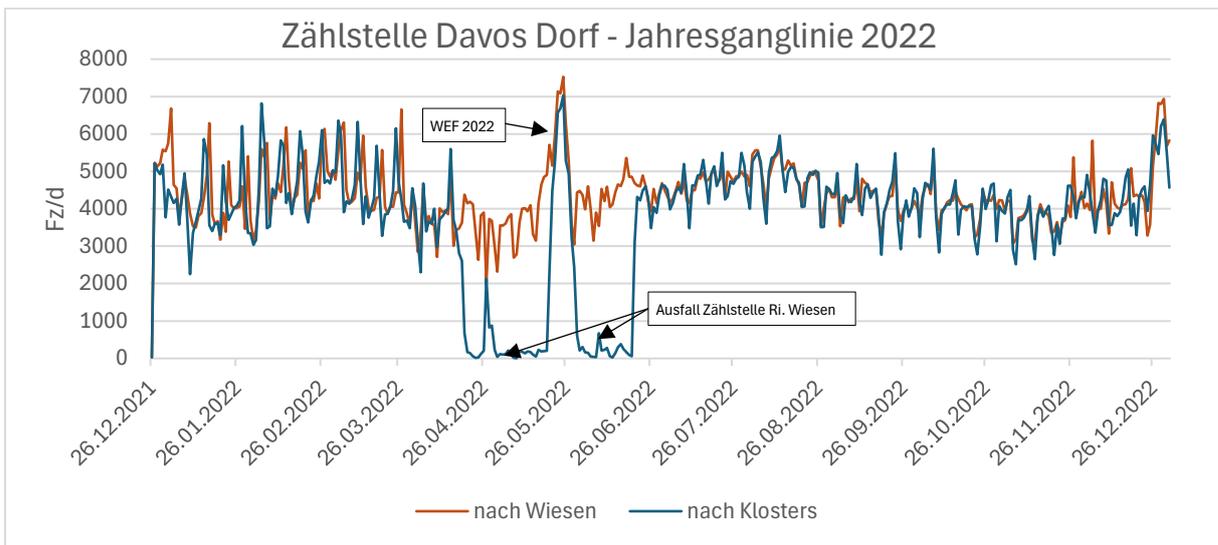


Abbildung 49: Zählstelle Davos Dorf - Jahresganglinie 2022, Datenquelle: [17]

Die Auswertung der mittleren Belastungen über die einzelnen Wochentage zeigt bei allen Verkehrszählstellen ein Maximum am Freitag, wenn auch in unterschiedlicher Ausprägung. Dies kann auf die Überlagerung aus Alltagsverkehr und Freizeitverkehr zurückgeführt werden.

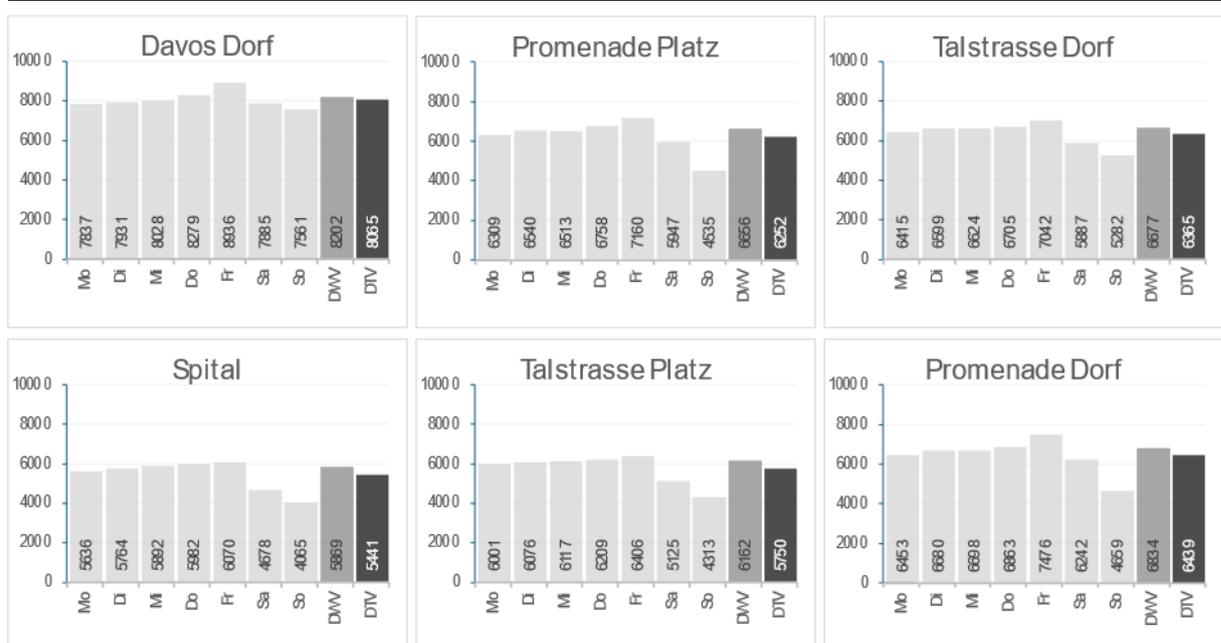


Abbildung 50: Wochenganglinien Gesamtverkehr Zählstellen ANU, Datenquelle: [17]

3.4.6 Fazit Strassennetz / MIV

Der Handlungsbedarf wird aufgrund der Analyse folgendermassen zusammengefasst:

- Der hohe MIV-Anteil im Binnenverkehr führt zu einer hohen Belastung der Hauptstrassen in Davos. Der Durchgangsverkehr ist von sehr untergeordneter Bedeutung.
- An Tagen mit hohem Aufkommen an Tourismusverkehr führt dies aufgrund der hohen MIV-Anteile zur Verkehrsüberlastung auf den Hauptstrassen. Die Promenade und Talstrasse sind an diesen Tagen und insbesondere während den Spitzenstunden von Staus betroffen.
- Im Siedlungsgebiet von Davos ist eine grosse Anzahl Parkfelder vorhanden. Diese sind teilweise im Strassenraum angeordnet, teilweise auf Parkplätzen oder in Parkhäusern gebündelt. Die strassenseitigen Parkfelder beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität des Fussverkehrs. Die hohe Anzahl an Parkfeldern führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen innerhalb des Siedlungsgebiets und insbesondere im Tourismusverkehr zu ausgeprägten Spitzen.
- Es ist kein Konzept zur Bewirtschaftung der unterschiedlichen Parkfelder vorhanden. Es existiert zudem kein Parkleitsystem, so dass bei einer vollständigen Belegung erheblicher Parksuchverkehr entsteht.
- Die RhB-Unterführungen (Skistrasse, Mattastrasse, Bolgenstrasse) weisen geringe lichte Höhen auf. Sie sind somit nicht LKW-tauglich und führen aus diesem Grund zu erheblichen Umwegfahrten des Schwerverkehrs durch sensible Siedlungsgebiete.
- Beim Bahnübergang Sand-/Flüelastrasse kommt es bei verspäteten Zügen vereinzelt zu langen Schliesszeiten, was zu Rückstau und in der Folge einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Bahnhofstrasse führen kann.
- Die Promenade und Talstrasse sind MIV-orientiert ausgelegt und es gibt keine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung oder Verkehrsberuhigung.
- Es gibt mehrere Gebiete, in denen noch kein Tempo 30 signalisiert worden ist, jedoch ein Bedarf vorhanden wäre. Mit dem im Entwurf vorliegenden Lärmsanierungsprojekt für die Gemeinde Davos wird auf der ganzen Promenade, auf der Talstrasse zwischen Davos Platz und Schiaweg und einigen weiteren Strassenabschnitten Tempo 30 vorgeschlagen.

4 Zielbild

Das Zielbild zeigt auf, wie der Gesamtverkehr in Davos im Jahr 2040 aussehen soll. Die Bevölkerung von Davos und seine Gäste sind mobil und bewegen sich sicher durch die Gemeinde. Nachhaltige Verkehrsformen sind die bevorzugten Verkehrsmittel und ermöglichen geringere Emissionen und eine hohe Stadt- und Lebensqualität. Alle Quartiere sind gut mit dem ÖV erschlossen und an das ausgebaute Fuss- und Velowegnetz angebunden. Die beiden Bahnhöfe Dorf und Platz und der neu geplante Bahnhof Mitte sind attraktive, multimodale Drehscheiben, die verschiedene Verkehrsmittel verbinden. Durch dieses attraktive Angebot erhöht sich der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs und der ÖV wird vermehrt genutzt. Der Verkehrsfluss ist durch eine Tempo 30-Zone und ein Parkleitsystem auch auf den Hauptachsen optimiert. Dies führt zu einer Verkehrsberuhigung der Zentren, einer besseren Verkehrssicherheit und attraktiven Aufenthaltsflächen, Flaniermeilen und Freiräumen.

Dieser Zielzustand wird durch die Umsetzung der verschiedenen Teilkonzepte und den dazugehörigen Massnahmen erreicht. Das Zielbild basiert insbesondere auf dem kommunalen räumlichen Leitbild (KrL) der Gemeinde Davos von 2023 ([6]), der Lagebeurteilung und den Festlegungen der Arbeitsgruppe und lässt sich mit den folgenden drei übergeordneten Zielen zusammenfassen:

1. Davos ist gut erreichbar und verfügt über ein sicheres und stadtgerechtes Verkehrssystem
2. Davos behandelt transporteffiziente und nachhaltige Verkehrsformen prioritär
3. Davos reduziert Verkehrsemissionen und hält Stadt- und Lebensqualität auf hohem Niveau

Aus diesem Zielbild ergeben sich die folgenden Strategien:

Überregionale Bahnerschliessung: Durchgehender Halbstundentakt auf der RhB-Strecke Landquart - Davos-Platz – Filisur ohne Umsteigen in Davos Platz. Dank der Verschiebung des Bahnhofs Davos Dorf («Generationenprojekt») wird das Siedlungsgebiet und die Parsennbahn deutlich besser erschlossen. Die längerfristig geplante neue Haltestelle Davos Mitte «Eisstadion/Kongress» ermöglicht eine bessere Erschliessung der grossen Publikumsattraktoren wie Eisstadion, Kongresszentrum oder Hallenbad sowie des umliegenden Siedlungsgebietes mit der RhB.

Multimodale Drehscheiben: Dank dem Ausbau der Bahnhöfe zu attraktiven, multimodalen Drehscheiben und der Optimierung der Schnittstellen wird der ÖV gefördert.

Attraktive Busverbindungen mit einem auf die Bahnverbindungen optimal abgestimmten Busangebot und einer konsequenten Priorisierung der Busse (LSA, Fahrbahnhaltestellen, Busspuren) zur Reduktion von Verlustzeiten.

Bedarfsorientiertes ÖV-Angebot: Mit der Einführung von bedarfsgerechten ÖV-Zusatzangeboten wird die Attraktivität des Feinverteilers im ÖV weiter verbessert.

Aufwertung Promenade mit attraktiven Ankunftsorten: Dank einer Aufwertung auf der Promenade ist die Aufenthaltsqualität erhöht und Davos Dorf und Davos Platz besser vernetzt. An den beiden Ankunftsorten beim Seehofseeli und dem Postplatz sowie im Bereich Mitte werden attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten (Platzgestaltung, Park) geschaffen.

Optimiertes Fuss- und Veloverkehrsnetz: Das Fuss- und Velonetz soll aufgewertet werden. Sicherheit und Attraktivität soll erhöht und Unfallschwerpunkte behoben werden.

Parkplatzbewirtschaftung: Dank einem intelligenten Parkleitsystem wird der Parksuchverkehr minimiert.

Parkplatzangebot: Die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung hat zum Ziel, die Nutzung der vorhandenen Parkmöglichkeiten effizienter zu gestalten. Dabei soll die Verlagerung von vereinzelt Strassenparken hin zu zentralen, grösseren Parkieranlagen ermöglicht werden. Bestehende Parkflächen im öffentlichen Raum werden sinnvoll umgewidmet und stehen somit sowohl dem Fuss- und Veloverkehr als auch dem Gewerbe zur Verfügung.

Mobilitätsmanagement: Dank einer besseren Organisation, neuen Angeboten und einer optimalen Information wird die Nutzung des ÖV und Fuss- und Veloverkehrs gefördert.

5 Teilkonzepte und Massnahmen

5.1 Einleitung

In den nachfolgenden Kapiteln werden für die vier Teilkonzepte Gesamtverkehr / Siedlung, Fuss- und veloverkehr, Öffentlicher Verkehr und Strassennetz / MIV die einzelnen Massnahmen, die ergriffen werden sollen, erläutert. Die Massnahmen zielen darauf ab, die jeweiligen Verkehrsarten zu fördern, zu lenken oder zu regulieren. Diese Massnahmen können von verkehrsplanerischen Strategien über infrastrukturelle Verbesserungen bis hin zu politischen Entscheidungen reichen.

Ein wesentlicher Aspekt bei der Umsetzung von Massnahmen innerhalb der Teilkonzepte ist der definierte Umsetzungshorizont. Der aufgeführte Umsetzungshorizont umfasst dabei sowohl die Planungsphase, in der die konkreten Massnahmen entwickelt und geplant werden, als auch die Umsetzungsphase, in der die Massnahmen realisiert und in die Praxis umgesetzt werden. Ein klarer Zeitrahmen und ein strukturierter Prozess sind entscheidend, um die Ziele des Gesamtverkehrskonzepts effektiv zu erreichen und eine kontinuierliche Verbesserung der gesamten Mobilität sicherzustellen.

5.2 Teilkonzept Gesamtverkehr / Siedlung

Im Teilkonzept Gesamtverkehr /Siedlung gibt es insgesamt zehn Massnahmen GV-01 bis GV-10. Die einzelnen Massnahmen werden thematisch gruppiert und in den folgenden Unterkapiteln erläutert und jeweils kurz zusammengefasst.

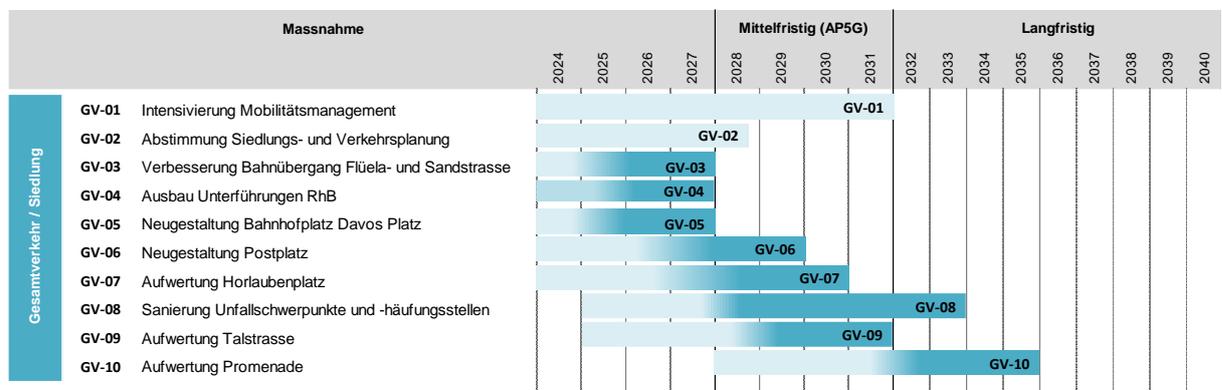


Abbildung 51: Übersicht Massnahmen Gesamtverkehr / Siedlung

5.2.1 Mobilitätsmanagement

GV-01 Intensivierung Mobilitätsmanagement

2024 - 2031

Das Mobilitätsmanagement wird mit mehreren Massnahmen verbessert. Diese sind mit den entsprechenden Akteuren zu initiieren und umzusetzen (Gemeinde, Bergbahnen, DDO, RhB, Private):

- Prüfung Ausbau ÖV-Kombiangebote und Reduktion Kosten für ÖV-Nutzung
- Priorisierung ÖV (vgl. OeV-03)
- Bewirtschaftung Parkierungsanlagen (vgl. Parkierungskonzept)
- Prüfung Ausdehnung (kostenfreier) Gepäcktransport
- Prüfung Einführung weiterer Carsharing-Standorte (vgl. MIV-10)
- Aufbau einheitlicher Buchungs- und Mobilitätsplattform (inkl. App) mit möglichst komfortablen und einfach nutzbaren Angeboten (z.B. Mobilitätspakete)
- Regelmässige Erhebung Modalsplit (Empfehlung alle fünf Jahre)

Nur mit infrastrukturellen Massnahmen und weiteren angebotsseitigen Massnahmen kann das wachsende Verkehrsaufkommen nicht nachhaltig und gemäss den in Kapitel 4 festgelegten Zielen bewältigt werden. Es braucht nachfrageseitige Massnahmen, die auf die Verkehrsteilnehmenden einwirken: sei es durch Vermeidung von Verkehr (Wahl des Wohnstandorts, Homeoffice etc.), die Verkehrsmittelwahl (wesensgerechter Einsatz der Verkehrsmittel), die Wahl der Reiseroute (z.B. Kanalisierung auf dem übergeordneten Netz) und die Wahl des Reisezeitpunkts (z.B. Vermeidung der Spitzenstunde).

Organisation und Information: Optimierung der Nutzbarkeit des Verkehrsangebots

Eine optimale Organisation und Vernetzung der einzelnen Mobilitätsangebote ist ein wichtiger Bestandteil, um die Anteile des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen. Nachfolgend sind mehrere Handlungsansätze aufgeführt, welche zusammen mit den einzelnen Akteuren geprüft und umgesetzt werden können:

- Der Gepäcktransport ist für Personen ein wichtiger Grund für die Anreise mit dem eigenen Auto. In verschiedenen Ferienregionen wird das Gepäck deshalb kostenlos zu Hause abgeholt und bis zum Bestimmungsort gefahren. In Davos ist zudem das Angebot «Tür zu Tür Express» erhältlich, welches eine Gepäcklieferung am gleichen Tag sicherstellt. Bei gewissen Hotels ist das Angebot kostenlos, in der Regel kostet das Angebot jedoch zwischen 12 und 44 CHF (Express) pro Gepäckstück. Es soll deshalb eine Ausweitung des kostenlosen Angebots auf weitere Hotels und Ferienwohnungen geprüft werden.
- Aufgrund der Zunahme des Biketourismus ist die Attraktivierung der Anreise für BikerInnen mit dem Zug wichtig. Angebote wie der Bike Kingdom Train in der Lenzerheide oder die Anrechnung der ÖV-Velotageskarte an die Bergbahntickets können zu einer Verlagerung vom Auto auf den Zug führen.

Zentral ist für die Organisation aber die möglichst einfache Nutzung aller Angebote: Die heutigen Angebote sind nicht miteinander nutzbar und es sind erhebliche Hürden für eine Nutzung der einzelnen Angebote vorhanden.

Beispiele aus anderen Ferienregionen zeigen erhebliches Potenzial: In Laax kann beispielsweise in einer einzigen Smartphone-App das Skiticket, die Restaurant-Reservation, die ÖV-Verbindung, das Busticket, der On-Demand-Shuttle oder die Reservierung für den Parkplatz bei der Talstation abgerufen bzw. gebucht werden. Im Idealfall sind alle Angebote zentral buchbar und so möglichst einfach nutzbar:

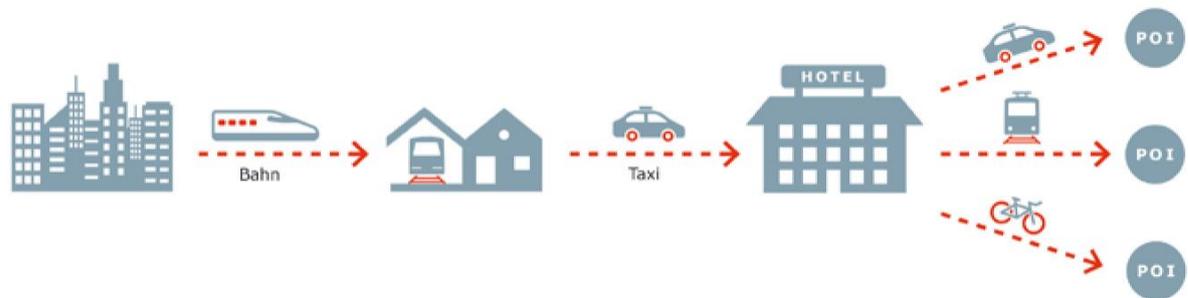


Abbildung 52: Multimodale Anreise und Mobilität vor Ort erfordert eine einfache Nutzung, Quelle: BMNT 2019

Eine Nutzerin kann somit mit dem ÖV anreisen, in der App komfortabel einen On-Demand-Shuttle buchen und für den Folgetag gleich noch ein Auto oder E-Bike mieten. Denkbar sind mit einer zentralen Plattform dann auch Mobilitätspakete, bei denen z.B. für einen bestimmten Betrag die Nutzung des lokalen ÖV, die halbtägige Miete eines Autos und zwei Fahrten für den On-Demand-Shuttle inbegriffen sind. Dies würde ein Auto überflüssig machen und den Komfort deutlich erhöhen. Zudem können so auch dynamische Parkierungspreise sehr effektiv umgesetzt werden.

Auf der Website der Feriendestination Davos Klosters und den weiteren Kommunikationsmitteln muss die Anreise und insbesondere die vergünstigten Angebote für die Nutzung des ÖV deutlich hervorgehoben werden.

Modalsplit: Erhebung Modalsplit Davos

Um zielgerichtete Massnahmen im Mobilitätsmanagement entwickeln zu können, ist die Kenntnis über die Verkehrsmittelwahl massgebend. Und um die Wirksamkeit der im GVK vorgeschlagenen Massnahmen beurteilen zu können, ist der Modalsplit in regelmässigen Abständen zu erheben und auszuwerten. In Absprache mit dem Kanton soll die Gemeinde Davos den Modalsplit (wegebasiert) sowohl im Pendler- wie auch im Freizeitverkehr erheben und auswerten.

Pricing: Preispolitik zur Förderung von nachhaltiger Mobilität

Um den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu fördern, müssen die Preise für die ÖV-Nutzung reduziert und gleichzeitig die Preise für die Parkierung erhöht werden. Die Parkierung des persönlichen Fahrzeugs wird heute zumindest teilweise quersubventioniert und gefördert, was den definierten Zielen des GVK widerspricht. Es werden deshalb die nachfolgenden Massnahmen empfohlen:

- Systematisierung und Erhöhung der Parkierungspreise und Einführung von nachfrageorientierten Preisen, Bepreisung sämtlicher öffentlicher Parkieranlagen, u.a. in den Seitentälern (siehe auch Massnahme MIV-07 Überarbeitung Parkplatzgesetz).

- Attraktivere ÖV-Preise:
 - Die Gültigkeit der Gästekarte wird in Davos aktuell überarbeitet. Die ÖV-Nutzung für Gäste innerhalb von Davos (inkl. Ortsnetz Klosters und RhB-Strecke Klosters-Filisur) soll weiterhin kostenlos sein, wenn diese in einem Hotel oder einer Ferienwohnung mindestens eine Nacht übernachten.
 - Die Anreise wird im Sommer nicht vergünstigt. Im Gegensatz dazu gibt es im Winter 20% Rabatt auf das ÖV- und 10% Rabatt auf das Ski-Ticket. Zudem ist mit einem Skiticket im Winter die Nutzung des lokalen ÖV-Netzes (analog Gästekarte) während der Betriebszeiten der Bergbahnen kostenlos. Diese Nutzung wird gemeinsam mit dem Einsatzgebiet der Gästekarte ebenfalls überprüft. Es wird empfohlen, das Angebot im Winter beizubehalten und im Sommer ebenfalls ein entsprechendes Angebot zu lancieren.
 - Eine gratis ÖV-Anreise aus der ganzen Schweiz für ausgewählte Hotels soll für begrenzte Zeifenster ab einer Mindestübernachtungsdauer geprüft werden. Ähnliche Angebote werden oder wurden in anderen Tourismusdestinationen z.B. im Glarnerland oder Val Müstair eingesetzt.
 - Es sind ergänzende Mobilitäts-Packages zu prüfen (Beispiel: Ein Nutzer bucht sich für 60 CHF für drei Tage ein Paket, mit welchem er den ÖV in Davos kostenlos nutzen kann, ein Car-Sharing-Auto für einen Tag ausleihen kann und eine Fahrt in einem On-Demand-Shuttle (vgl. Kapitel 5.4.2 bedarfsorientiertes ÖV-Angebot) zur Verfügung hat).

5.2.2 Siedlungsentwicklung

GV-02	Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung	2024 - 2028
--------------	--	--------------------

Mit einer kontinuierlichen Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsplanung auf allen Planungsstufen wird sichergestellt, dass neu entstehender Verkehr auf verträgliche Art und gemäss den Vorgaben aus dem KrL und GVK abgewickelt wird.

Die Gemeinde Davos hält die in den nächste 15 bis 25 Jahren angestrebte räumliche Entwicklung in einem kommunalen räumlichen Leitbild (KrL) fest, basierend darauf wird eine Innenentwicklungsstrategie erarbeitet. Ausgehend vom KrL soll in Davos von 2024 bis 2028 die Gesamtrevision der Ortsplanung durchgeführt werden.

Die geplante Siedlungsentwicklung nach innen begrenzt die Ausdehnung des Siedlungsgebiets und erhöht die räumliche Qualität, erhöht aber auch die Ansprüche an die Verkehrsabwicklung. Bei der geplanten Gesamtrevision der Ortsplanung aber auch bei Bauprojekten, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden, ist eine proaktive Abstimmung von Siedlung und Verkehr zentral für eine verträgliche Gestaltung des verfügbaren Raums in Davos.

Die Einhaltung der Ziele aus dem GVK Davos sind sowohl bei einzelnen Bauvorhaben wie auch bei der Ortsplanung laufend zu prüfen. Siedlungsentwicklungen sollen dort stattfinden, wo die ÖV-Erschliessung gut ist und das Fuss- und Velonetz eine gute Qualität aufweist. Mit geeigneten Massnahmen soll das mit der Siedlungsentwicklung verbundenen gesteigerte Bedürfnis nach Mobilität gesteuert und die Verkehrsmittelwahl beeinflusst werden. Mit dem KrL und dem GVK wurde bereits eine gute, abgestimmte Grundlage erarbeitet. Dies ist für alle künftigen Planungen unabhängig des Massstabs fortzuführen.

5.2.3 Bahnübergänge und Unterführungen

GV-03 Verbesserung Bahnübergang Flüela- und Sandstrasse 2024 – 2027

Der Bahnübergang Flüela- und Sandstrasse wird betrieblich optimiert und die Situation für den Fuss- und Veloverkehr, den MIV sowie den ÖV verbessert. Bauliche Optimierungsmöglichkeiten werden gemeinsam mit dem Kanton und der RhB geprüft.

Der Kanton Graubünden hat im Jahr 2023 eine Untersuchung einer möglichen direkten Verbindung vom Ende der Salezergalerie an die Flüelastrasse in Auftrag gegeben. Mit dieser niveaufreien Direktverbindung könnte der Bahnübergang Sand-/Flüelastrasse für den motorisierten Verkehr aufgehoben werden und nur noch als Querung für den Fuss- und Veloverkehr und den ÖV-Bussen dienen. Da die Realisierung Anschluss Flüelastrasse – Stilli nicht vor 2034 zu erwarten ist (siehe Kapitel 2.8) und zudem mit Unsicherheiten behaftet ist, untersucht der Kanton neben dem neuen Anschluss auch eine Optimierung des der bestehenden Bahnübergänge. Auch die Gemeinde ist unabhängig vom Entscheid des Kantons an einer kurz- bis mittelfristigen Lösung interessiert, da die heutige Situation nicht zufriedenstellend ist und nicht auf eine mögliche Realisierung des Anschluss Flüelastrasse – Stilli gewartet werden kann.

Für diese kurz- bis mittelfristige Lösung sollen die Bahnübergänge weiterhin für alle Verkehrsteilnehmenden passierbar bleiben. Mit betrieblichen Optimierungen sollen aber folgende Ziele erreicht werden:

- Die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wird auf allen Beziehungen (Davos Dorf ↔ See und Davos Bahnhofstrasse ↔ San-/Flüelastrasse) verbessert (siehe auch Massnahmen FVV-02 und -03)
- Der Rückstau am Bahnübergang soll reduziert und der Bahnübergang so sicherer gestaltet werden. Nach Möglichkeit sind die abbiegenden MIV-Ströme und jene, die geradeaus auf der Bahnhofstrasse fahren, zu entflechten.
- Der Busbetrieb soll möglichst verlustzeitfrei über den Bahnübergang geführt werden.

Auch mit Umsetzung dieser kurz- bis mittelfristigen Massnahmen ist der Anschluss Flüelastrasse – Stilli weiterhin eine mögliche, längerfristige Option, um den Durchgangsverkehr zwischen Prättigau und Flüelapass aus dem Siedlungsgebiet zu verlagern und die Bahnübergänge noch sicherer zu gestalten. Neben dem Entscheid zum weiteren Vorgehen des Kantons ist es dann auch ein politischer Entscheid der Gemeinde Davos, ob der Anschluss Flüelastrasse – Stilli trotz Ausbau der bestehenden Bahnübergänge als langfristige Lösung weiterverfolgt werden soll.

Für Unterführungen RhB werden die folgenden Massnahmen umgesetzt:

- Die Unterführung Mattastrasse wird im Zuge der RhB-Sanierung verbreitert und erhöht und ein Einbahnregime mit Velo im Gegenverkehr und Trottoir eingeführt.
- Die Unterführung Skistrasse wird im Zuge der RhB-Sanierung verbreitert und erhöht, sodass der Begegnungsfall PW-LKW ermöglicht wird und ein Trottoir realisiert werden kann.
- Für die Unterführung Bolgenstrasse wird gemeinsam mit der Skistrasse ein Einbahnregime mit Trottoir geprüft. Für eine künftige Erschliessung des Entwicklungsperrimeters Jakobshorn wird ein Ausbau der Bolgenstrasse geprüft.

Unterführung Mattastrasse

Auf dem Abschnitt der Unterführung Mattastrasse soll aus Sicherheitsgründen ein Einbahnverkehr mit Fahrtrichtung Talstrasse nach Mattastrasse eingeführt werden (siehe Massnahme GV-08). Im Rahmen der Brückensanierung durch die RhB kann die Unterführung von ca. 6.00 m auf ca. 7.70 m verbreitert und die Durchfahrtshöhe von 3.00 m auf 3.60 m erhöht werden. Eine weitere Erhöhung der Durchfahrt durch eine Absenkung der Fahrbahn ist durch die Lage der Werkleitung und der Entwässerung in die Landwasser ist technisch schwierig umsetzbar und mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden. Mit der Anpassung der Unterführung und der Einführung des Einbahnregimes mit Velo im Gegenverkehr ist ein 2.5 m breites Trottoir und 1.80 m breiter Velostreifen in Richtung Talstrasse möglich. Eine weitere Verbreiterung der Fahrbahn mit nur 2.00 m breitem Trottoir ist nicht zweckmässig, da die Mattastrasse nach der Unterführung Richtung Landwasser in der Breite ebenfalls eingeschränkt ist. Durch signalisierte maximale Durchfahrtshöhe von 3.60 m können auch die bis zu 3.15 m hohen Busse des Verkehrsbetriebs Davos und ein Grossteil des Schwerververkehrs die Unterführung Mattastrasse benutzen. Die detaillierten Höhen sind mit der RhB im Rahmen der Brückensanierung zu überprüfen und eine signalisierte max. Durchfahrtshöhe von 3.60 m ist anzustreben.

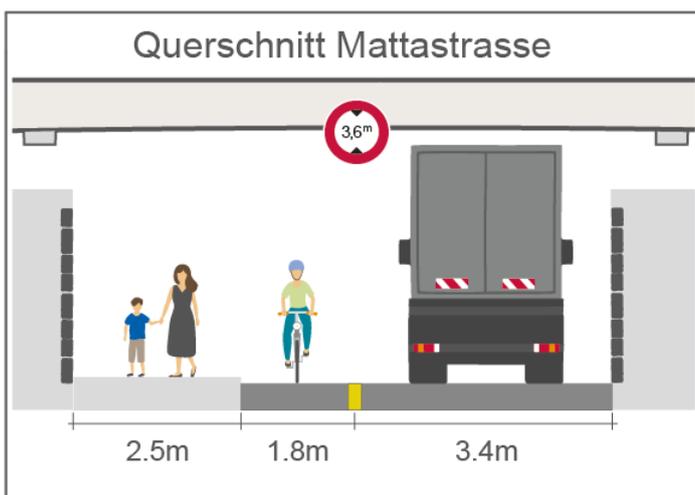


Abbildung 53: Mögliche Querschnittsaufteilung Mattastrasse mit Einbahnregime

Unterführung Skistrasse

Im Rahmen der Brückensanierung durch die RhB kann die Unterführung von ca. 6.30 m auf ca. 7.70 m verbreitert und die Durchfahrtshöhe von 3.00 m auf 3.60 m erhöht werden. So kann ein 2.00 m breites Trottoir realisiert und gleichzeitig der Begegnungsfall PW / LKW bei Tempo 30 gewährleistet werden. Für den Veloverkehr ist aufgrund der limitierten Breite, dem geringen Verkehrsaufkommen und der signalisierten Geschwindigkeit keine separate Infrastruktur vorgesehen. Die signalisierte maximale Durchfahrtshöhe von 3.60 m lässt auch die Durchfahrt der bis zu 3.15 m hohen Busse des Verkehrsbetriebs Davos und eines Grossteils des Schwerverkehrs zu. Die detaillierten Höhen sind mit der RhB im Rahmen der Brückensanierung zu überprüfen und eine signalisierte max. Durchfahrtshöhe von 3.60 m ist anzustreben.

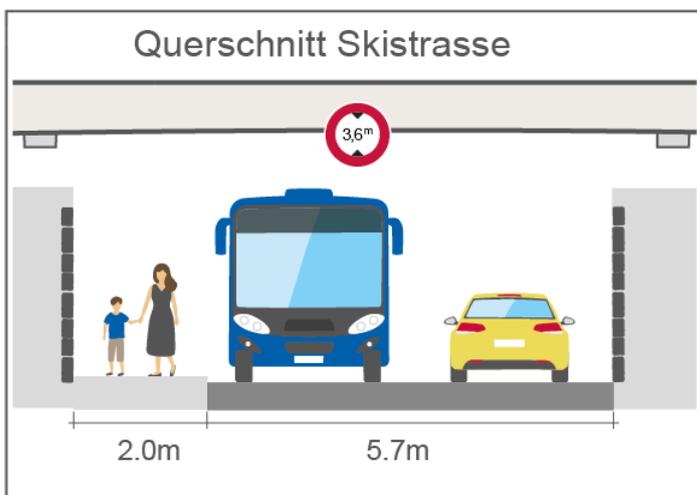


Abbildung 54: Mögliche Querschnittsaufteilung Skistrasse mit Gegenverkehrsregime

Unterführung Bolgenstrasse

Die Unterführung Bolgenstrasse ist ca. 25 m lang und führt unter 4 Gleisen der RhB durch. Ein Ausbau der Unterführung Bolgenstrasse ist entsprechend sehr aufwändig und kostspielig. Mit einer Breite von nur 4.00 m und einer lichten Höhe von 3.30 m (am Rand) bis 3.70 m (in der Mitte) ist die Strasse nicht als Erschliessungsstrasse für das Quartier und als Zufahrt zum Parkplatz Jakobshorn geeignet. Die Gemeinde Davos hat mittelfristig keine Pläne, die Unterführung auszubauen.

Um den Verkehr auf dem Bahnhofplatz vor dem Bahnhof Davos Platz zu verringern, ist für die Erschliessung des Quartiers und insbesondere des Parkplatz Jakobshorn ein Einbahnregime gemäss Abbildung 56 zu prüfen. Durch die Erschliessung über die Bolgen- und Brämastrasse muss aber nicht nur die Unterführung Bolgenstrasse, sondern auch die Engstelle Brämabüelstrasse 1 vertieft untersucht werden. Mit dem Einbahnregime auf der Bolgenstrasse könnte in der Unterführung ein Trottoir realisiert werden und so die Schwachstelle für den Fussweg reduziert werden (ein 2.00 m breites Trottoir ist auch im Einbahnregime nicht möglich).

Gemäss Innenentwicklungsstrategie hat der Entwicklungspereimeter Jakobshorn das grösste Entwicklungspotenzial in Davos. Die Erschliessung des Gebiets ist allerdings ungenügend und auch mit dem geplanten Ausbau der Unterführung Skistrasse ist die Erschliessung nicht zufriedenstellend. Für eine Entwicklung dieses Gebiets ist vorgängig der Ausbau der Erschliessung über die Bolgenstrasse zu prüfen.



Abbildung 55: Mögliches zukünftiges Verkehrsregime im Bereich Jakobshorn



Abbildung 56: Engstelle Brämabüelstrasse 1

5.2.4 Neugestaltung Bahnhofplatz Davos Platz

GV-05 Neugestaltung Bahnhofplatz Davos Platz

2024 – 2027

Der Bahnhof Davos Platz wird mit mehreren Massnahmen aufgewertet:

- Zusammenlegung Haltekanten zu neuem Busbahnhof gemäss Anforderungen BehiG
- Einrichtung Haltemöglichkeit bedarfsorientierter ÖV und Shuttles (nutzbar auch von Taxis)
- Buspriorisierung bei Einmündung Bahnhofstrasse in Talstrasse
- Qualitätvoller Auftakt gemäss Freiraumkonzept durch Neugestaltung Bahnhofplatz mit Verweilmöglichkeiten, hoher Aufenthaltsqualität und Verbindung zu Postplatz (Querung Talstrasse ober- und unterirdisch ermöglichen)
- Bereitstellung Veloabstellplätze direkt beim Bahnhof
- Ausbau Car-Sharing Angebot (vgl. Massnahme MIV-10)

Die Bahnhöfe sind für viele Reisende nach Davos das Eintrittstor. Eine attraktive Gestaltung des Bahnhofareals, ein den Bedürfnissen der Reisenden entsprechendes Serviceangebot sowie eine direkte und schnelle Anbindung erhöhen die Attraktivität des ÖV und verbessern die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel. Mit dem Generationenprojekt werden diese Ziele am Bahnhof Davos Dorf bereits verfolgt (vgl. Massnahme OeV-01 und -02). Beim Bahnhof Davos Platz bestehen gemäss Lagebeurteilung im heutigen Zustand verschiedene Defizite für bei allen Verkehrsteilnehmenden und es liegt noch kein Projekt vor.



Abbildung 57: Heutige Situation Bahnhof Davos Platz, Teil Nord



Abbildung 58: Heutige Situation Bahnhof Davos Platz, Teil Süd

Die Attraktivität des Bahnhof Platz als Ankunftsort und die Anknüpfung von der RhB an das Busnetz und die weiteren Verkehrsangebote in Davos sollen verbessert werden:

- Der Raum um den Bahnhof Platz soll aufgewertet und attraktiver gestaltet werden.
- Ankommende Fahrgäste sollen den Übergang ins Siedlungsgebiet und an die Anschlussverkehrsmittel einfach und schnell auffinden.
- Der Umstieg auf den Bus muss komfortabel, einfach und direkt möglich sein. Die Anforderungen gemäss BehiG werden eingehalten.
- Der Bahnhof muss optimal ans Fuss- und Veloverkehrsnetz angebunden sein.
- Mit genügend Veloabstellplätzen kann der Veloverkehr als Zubringer gefördert werden. Diese sollen nahe bei den Zugängen zu den Perrons und Haltestellen platziert werden.
- Die Anlagen aller Verkehrsmittel am Bahnhof sind funktional und gestalterisch aufeinander abzustimmen.

Die Umgestaltung des Bahnhof Davos Platz soll die folgenden Elemente enthalten:

- Ein neues, attraktives Busterminal erleichtert den Umstieg auf den Bus. Dabei ist auf eine gute Orientierung und Information sowie kurze Wege für die Fahrgäste zu achten. Ein geschützter Wartebereich und ausreichend Sitzgelegenheiten erhöhen die Aufenthaltsqualität der Fahrgäste. Für einen optimalen Betrieb ist auf eine unabhängige Zu- und Wegfahrt der Busse zu achten sowie eine priorisierte Ausfahrt ins Strassennetz zu gewährleisten. Das Busterminal soll direkt angrenzend an den Bahnhof Davos Platz positioniert werden, damit das Umsteigen von und zur RhB ohne Querung der Talstrasse möglich ist.
- Um die Konflikte zwischen dem Fussverkehr und dem motorisierten Verkehr zu entschärfen, ist zusätzlich zu den oberirdischen Querungsmöglichkeiten zwischen dem Bahnhof und Silvretta / Rathausstutz auch eine unterirdische Verbindung Jakobshorn – Bahnhof Davos Platz – Rathausstutz/Silvretta vorzusehen. Mit diesem parallelen Angebot wird ein attraktives Wegnetz für den Fussverkehr geschaffen und die Konflikte reduziert.
- Es werden genügend Veloabstellplätze bereitgestellt. Gemäss heutigen Richtwerten der VSS Norm 40 065 ist ein Angebot von 0.1-0.4 Veloabstellplätzen pro Wegreisender anzubieten. In Davos ist aufgrund der hohen Anzahl Binnenpendelnden und den klimatischen Bedingungen im Winter von

einer geringeren Nachfrage auszugehen, weshalb 0.15 Abstellplätze pro Wegfahrender genügen dürften. Dies bedeutet für den Bahnhof Davos Platz ca. 190 Abstellplätze.

Die Veloabstellplätze müssen fahrend erreichbar, überdacht, und beleuchtet sein. Zudem muss eine Abschlussmöglichkeit für das Velo vorhanden sein. Wenige gebührenpflichtige, abschliessbare Anlagen in einer Velostation könnten die Attraktivität des Angebots für den Teil der Velofahrenden mit hohen Qualitäts- und Sicherheitsansprüchen erhöhen. Das Angebot ist flexibel zu gestalten, damit es bei einem erhöhten Bedarf ausgebaut werden kann. Die Auslastung ist periodisch zu erheben, um bei Bedarf mehr Abstellplätze anbieten zu können.

- Das Parkierungsangebot ist basierend auf dem Parkierungskonzept anzupassen und die Kurzzeitparkplätze vom Strassenraum ins nahegelegene Parkhaus Silvretta zu verlegen. Einzig ein Kiss+Ride-Angebot sowie die Haltemöglichkeit für Shuttles und bedarfsorientiertem ÖV sollen beim Bahnhof angeboten werden. Die Auslastung der Mobility-Fahrzeuge im Parkhaus Silvretta ist zu überprüfen und das Angebot gegebenenfalls anzupassen. Der witterungsgeschützte Standort im Parkhaus ist beizubehalten.
- Beim Knoten Bahnhof-/Tanzbühlstrasse im Teil Süd ist eine Priorisierung für den Bus bei der Einmündung von der Bahnhof- in die Tanzbühlstrasse zu prüfen. An dieser Stelle kommt es bei starkem Besucheraufkommen in Davos immer wieder zu grossen Verlustzeiten für den ÖV.

5.2.5 Neugestaltung Postplatz

GV-06	Neugestaltung Postplatz	2024 – 2029
--------------	--------------------------------	--------------------

Der Postplatz wird mit mehreren Massnahmen aufgewertet:

- Verlagerung oberirdische Parkierung in Parkhaus Silvretta
- Reduktion der Anzahl Zu- und Wegfahrten im Bereich Postplatz (siehe auch Massnahme MIV-02)
- Optimierung Bushaltestelle Postplatz (Fahrbahnhaltestellen) und hindernisfreie Gestaltung (siehe auch Massnahme OeV-05)
- Aufwertungsmassnahmen für Fuss- und Veloverkehr
- Vergrösserung Bubenbrunnenpark und Gestaltung als attraktiven Ankunftsort

Der Postplatz ist nach dem Bahnhof Davos Platz der zweite bedeutende Ankunftsort in Davos Platz. Die Analysen der Lagebeurteilung haben für den Postplatz verschiedene Defizite für alle Verkehrsteilnehmenden aufgezeigt. Auch aus dem Freiraumkonzept für Davos geht eine grosse Bedeutung des Postplatzes aus.

Die Umgestaltung des Postplatzes soll die folgenden Elemente enthalten:

- Die oberirdische Parkierung auf dem Postplatz soll in das Parkhaus Silvretta verlagert werden. Durch die heutige Anordnung mit den getrennten Zu- und Wegfahrten ist die hindernisfreie Ausgestaltung der Bushaltestelle 'Postplatz' in Richtung Dorf eingeschränkt.
- Der heutige Bubenbrunnenpark soll in Richtung Rätia Center vergrössert und mit dem Rathausstutz zusammengeschlossen werden und so als zweiter Ankunftsort gemäss Freiraumkonzept ausgestaltet werden.
- Die Anzahl der Einmündungen für den MIV in die Promenade soll für eine bessere Übersichtlichkeit reduziert werden. Von der Oberen Strasse soll eine der beiden Verbindungen (Oberwies- oder Platzstrasse) aufgehoben werden (siehe auch Massnahme MIV-02). Die Erschliessung des Parkhaus Rätia und Gemeindehaus von der Promenade sind weiterhin zu gewährleisten, da eine

Erschliessung über die Hintere Gasse nicht möglich ist. Die bestehenden Ein- und Ausfahrten sind aber zusammenzulegen.

- Die Flächen für den MIV sind möglichst zu reduzieren und dem Fuss- und Veloverkehr zuzuordnen. Dazu sind die Einmündungsradien und Fahrbahnbreiten nach Möglichkeit zu reduzieren.
- Die Bushaltestelle 'Postplatz' ist in beide Richtungen hindernisfrei zu gestalten, in Richtung Dorf als Fahrbahnhaltestelle. In Richtung Platz ist ebenfalls eine Fahrbahnhaltestelle zu prüfen (siehe auch Massnahme OeV-05). Durch die Reduktion der Einfahrten besteht ein grösserer Spielraum bei der Anordnung der Bushaltestellen.
- Die Verkehrssicherheit am Postplatz soll erhöht werden. Durch die vorgeschlagenen Massnahmen wird bereits eine Verbesserung erwartet, da die Situation am Postplatz übersichtlicher wird und die Anzahl der abbiegenden und einmündenden Fahrzeuge deutlich reduziert werden kann. Weitere Massnahmen sind im Zuge der Massnahme GV-08 zu prüfen.

Bei der Neugestaltung des Postplatzes sind die Interessen aus dem Freiraumkonzept, dem Fuss- und Veloverkehrskonzept und aus dem GVK frühzeitig zu koordinieren und aufeinander abzustimmen.

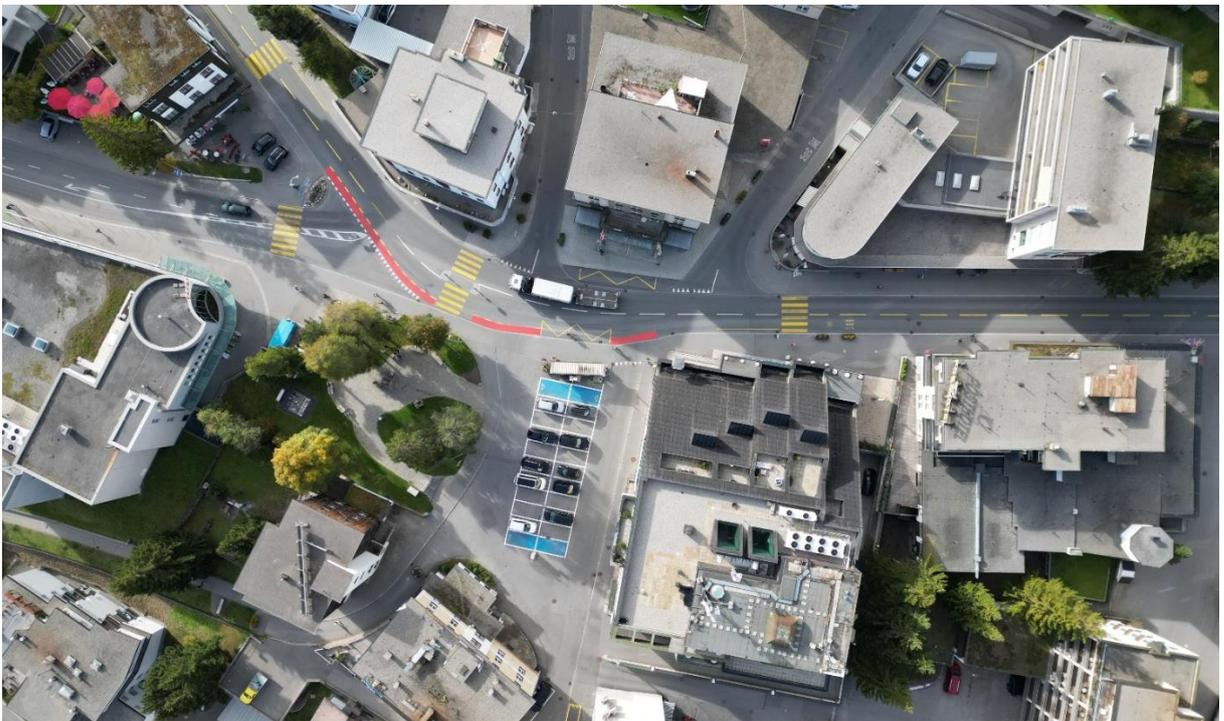


Abbildung 59: Postplatz mit Bubenbrunnenpark und Parkplatz

5.2.6 Verbesserung Sicherheit und punktuelle Aufwertungen Talstrasse und Promenade

GV-07 Aufwertung Horlaubenplatz

2024 – 2030

Der Bereich Horlauben wird mit mehreren Massnahmen aufgewertet:

- Verlagerung oberirdische Parkierung in Parkhaus Symond
- Verlagerung Car-Parkierung Hotel Kongress in Parkhaus Mitte
- Optimierung Bushaltestelle Horlauben / hindernisfreie Gestaltung
- Aufwertung Begrünung und Angebot für Fuss- und Veloverkehr

Beim Knoten Promenade – Hertistrasse, auch bekannt unter dem Namen 'Horlauben', ist der Parkplatz gegenüber dem Migros Symondpark gemäss Parkierungskonzept aufzuheben oder zu reduzieren, da mit dem neuen Parkhaus Symond ausreichende Kapazitäten zur Parkierung bereitstehen. Weiter sind die Sichtweiten bei der Einmündung von der Hertistrasse in die Promenade eingeschränkt, da die Hertistrasse tiefer liegt als die Promenade und vor dem Kongress Hotel regelmässig Reisedcars parkiert werden, welche die Sicht auf Busse und den Veloverkehr in Richtung Davos Dorf einschränken.



Abbildung 60: Luftbild Hertistrasse/Promenade mit Parkplatz Horlauben und parkiertem Car beim Kongress Hotel



Abbildung 61: Einmündung Hertistrasse in Promenade

GV-08 Sanierung Unfallschwerpunkte und Unfallhäufungsstellen

2025 – 2033

Basierend auf den Lösungsansätzen im vorliegenden Bericht werden durch die Gemeinde bzw. den Kanton (Spezialisten der Strassenbaupolizei) Sanierungsprojekte erarbeitet. Insbesondere die Sichtweiten und Schleppkurven (Befahrbarkeit) sind im Detail zu prüfen. Anschliessend werden für alle drei Unfallschwerpunkte und die Unfallhäufungsstelle einzelne Ausführungsprojekte zur Umsetzung erarbeitet.

Wie in Kapitel 3.1.4 erläutert, gibt es in Davos mehrere Unfallhäufungsstellen, wovon im Zeitraum 2011 – 2019 drei Unfallschwerpunkte waren. Es handelt sich dabei um folgende Knoten:

Knoten Promenade/Grünenstrasse/Obere Strasse/Tanzbühlstrasse

Beim Knoten Promenade/Grünenstrasse/Obere Strasse/Tanzbühlstrasse gab es zwischen 2010 und 2019 10 polizeilich registrierte Unfälle. Die Ursachen unterscheiden sich relativ stark, es gibt jedoch zwei Hauptursachen:

- Einerseits verunfallen Fahrzeuge, welche von der Oberen Strasse in die Tanzbühlstrasse fahren wollen, weil sie mit einem Fahrzeug aus der Promenade kollidieren. Dies dürfte an den Sichtverhältnissen und einer nicht angepassten Geschwindigkeit liegen.
- Andererseits gab es vier Unfälle beim Rechtsabbiegen von der Promenade in die Tanzbühlstrasse. Dies deutet darauf hin, dass die Geschwindigkeit nicht angepasst wird und zu schnell in die Tanzbühlstrasse eingebogen wird.

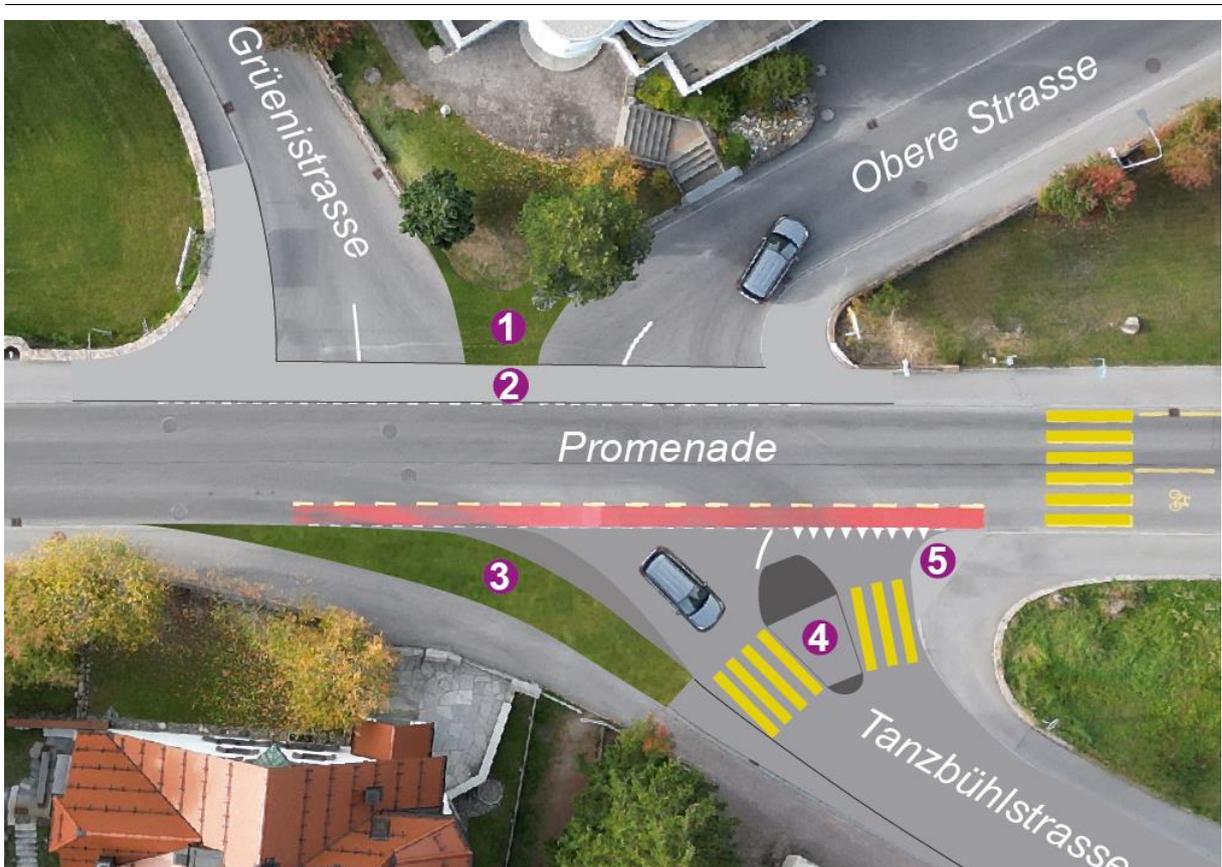


Abbildung 62: Mögliche Massnahmen Unfallschwerpunkt Tanzbühlstrasse/Promenade/Obere Strasse (1) Trennung Obere Strasse und Grünenstrasse (2) Trottoirüberfahrt (3) Verkleinerung Einmündungstrichter (4) Grössere Mittelinsel mit kürzeren Wegen und parallelen Randabschlüssen (5) Reduktion Abbiegeradius in Promenade (nur Velo gestattet)

Als Sofortmassnahme wird die Einrichtung einer Trottoirüberfahrt für die Obere Strasse und die Grünenstrasse empfohlen. Dies erhöht die Sicherheit des Fussverkehrs, reduziert die Geschwindigkeit des MIV beim Ein- und Ausbiegen und erhöht den Durchfahrts Widerstand in das Quartier. Für Ein- und Ausfahrten in die Obere Strasse oder die Grünenstrasse muss die Geschwindigkeit reduziert werden, was zu weniger gefährlichen Ausfahrten in die Promenade führen wird. Zusätzlich werden durch die Trottoirüberfahrt die Vortrittsverhältnisse verdeutlicht. Mit der geplanten Einführung von flächendeckendem Tempo 30 sinkt das Unfallrisiko durch die geringeren Geschwindigkeiten weiter. Weiter sollen die beiden Einmündungsbereiche verkleinert und voneinander separiert werden.

Bei der Einmündung der Tanzbühlstrasse in die Promenade ist der Einmündungsbereich aktuell sehr grosszügig bemessen, so dass hohe Geschwindigkeiten gefahren werden können. Dies ist mutmasslich auch eine Ursache für die Selbstkollisionen in diesem Bereich. Aus diesem Grund und auch für die Erhöhung der Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs soll der Einmündungsbereich stark verkleinert werden. Der Abbiegeradius von der Tanzbühlstrasse in die Promenade in Richtung Davos ist nur für Velos und Busse gestattet. Sofern im Angebotskonzept 2030 (siehe Massnahme OeV-03) keine Busverbindung vom Bahnhof Platz zur Haltestelle Tanzbühl über die Tanzbühlstrasse aufgenommen wird, soll der Rechtsabbiegeradius auf das Minimalmass für den Veloverkehr (4 m) reduziert werden.

Knoten Dischmastrasse/Talstrasse

An dem Knoten ereigneten sich zwischen 2010 und 2019 38 polizeilich registrierte Unfälle mit zwei Schwerverletzten und 10 Leichtverletzten. Hauptursache war das Nichtbeachten des «Stop-Signals» oder des «Kein Vortritt-Signals» bei der Überquerung oder dem Einbiegen in die Talstrasse. Erschwerend sind an dieser Stelle die hohen Geschwindigkeiten auf der Talstrasse (50 km/h) und die nicht optimalen Sichtverhältnisse (Barriere und Signal behindern Sicht) von der Dischmastrasse Ost in die Talstrasse. Weiter kam es 2019 und 2023 je zu einer Kollision zwischen einem Zug und einem Auto. In beiden Fällen haben die Fahrzeuglenkenden das Bahntrasse nicht schnell genug verlassen und die Fahrzeuge wurden zwischen den Schranken eingeschlossen. Da zwischen dem Bahnübergang und der Talstrasse keine Aufstellfläche vorhanden ist, warten die Fahrzeuge oft auf dem Gleis. Bei Verspätungen kann die Öffnung der Schranke nach der Zugdurchfahrt in Richtung Davos Dorf kurz ausfallen, sodass sich der aufgestaute Verkehr bis zur Durchfahrt des kurz darauffolgenden Zugs in Richtung Davos nicht abbauen konnte. Dies führt wiederholt zu hektischen Fahrmanövern und in der Folge gefährlichen Situationen. Davon betroffen ist auch der Fuss- und Veloverkehr, da diese durch den Fokus auf das Einmünden und die Bahnschranke weniger wahrgenommen werden.



Abbildung 63: Rückstau auf der Dischmastrasse über den Bahnübergang



Abbildung 64: Aufnahme des bestehenden Knotens: Die Sichtverhältnisse für Fahrzeuge aus der Dischmastrasse sind kritisch

Zur Entschärfung des Unfallschwerpunkts werden vier Massnahmen empfohlen:

- Zufahrt in Dischmastrasse Ost nur noch von Dischmastrasse West her, das Rechtsabbiegen in der Talstrasse wird unterbunden. Fahrzeuglenkende, welche in die Dischmastrasse Ost einfahren möchten, queren den Knoten via Promenade und Dischmastrasse West. Mit dem neuen Kreisell beim Generationenprojekt verkürzt sich die Strecke über Promenade/Dischmastrasse West.

- Linksabbiegeverbot von Dischmastrasse in Talstrasse und Einbahnregime auf Dischmastrasse West in Richtung Talstrasse
- Erstellung einer LSA zur Knotensteuerung. Die LSA wird mit dem Bahnübergang gekoppelt.
- Verbesserung Querung Dischmastrasse West und Bahnübergang für den Fussverkehr.

Durch die beiden Massnahmen sinkt die Wahrscheinlichkeit von Fahrzeugkollisionen beim Einbiegen oder Queren der Talstrasse mutmasslich stark. Bei der Überarbeitung des Knotens (Verringerung Breite Dischmastrasse West durch Einbahnregime, LSA-Steuerung) sind Verbesserungen für den Veloverkehr zu prüfen.

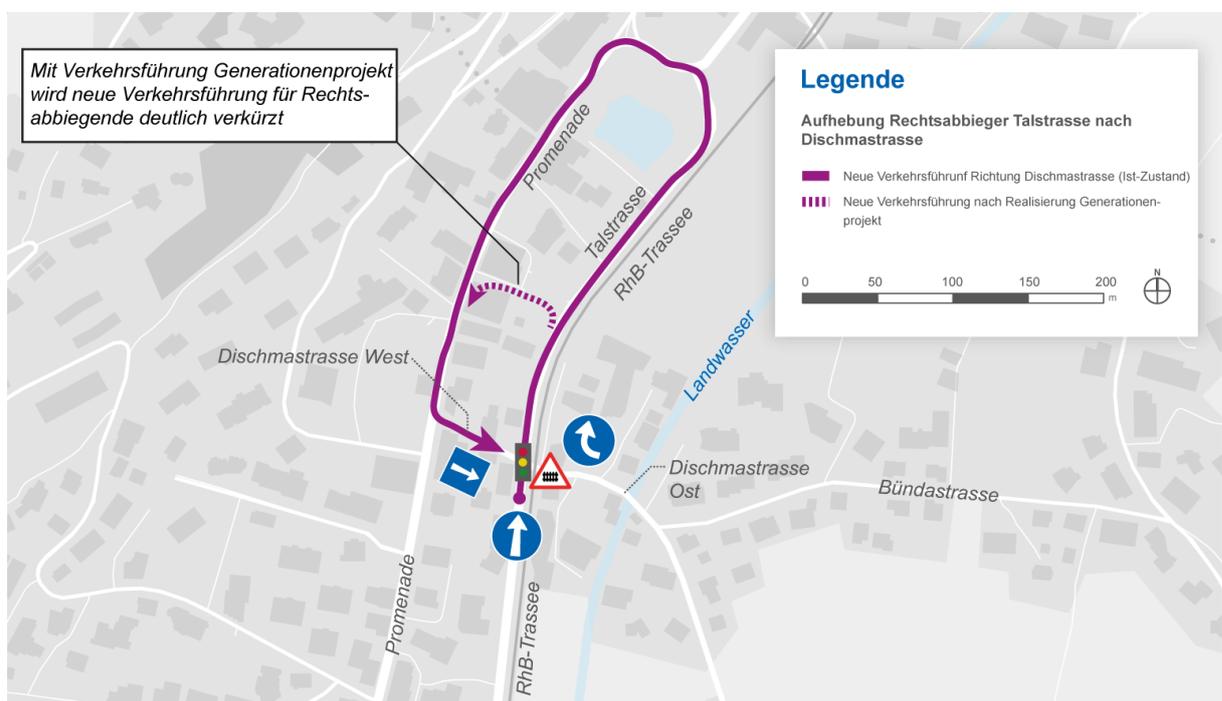


Abbildung 65: Mögliche Massnahmen und neue Verkehrsführung USP Dischmastrasse/Talstrasse

Postplatz



Abbildung 66: Der Postplatz ist heute stark verkehrsorientiert ausgebaut

Beim Postplatz sind zwischen 2010 und 2019 10 Unfälle registriert worden, davon 6 mit Fussgängerbeteiligung. Es sind keine eindeutigen Unfallursachen zu erkennen, da sich die Unfallorte und -ursachen alle unterscheiden. Aufgrund der Unfalldhäufung sind bereits einige Anpassungen an der Infrastruktur vorgenommen worden. Grundsätzlich ist die Verkehrssituation jedoch nach wie vor nicht geeignet für hohe Fussgängeraufkommen und nicht ausreichend sicher für Zufussgehende. Dies bestätigt sich auch in der hohen Anzahl Fussgängerunfälle.

Als Lösung wird eine umfassende Umgestaltung dieses Abschnittes der Promenade vorgeschlagen: Die Flächen für den MIV sind möglichst zu reduzieren und dem Fuss- und Veloverkehr zuzuordnen. Insbesondere soll die oberirdische Parkierung in das direkt angrenzende Parkhaus Silvretta verlagert werden und die Anzahl der Zu- und Wegfahrten von der Promenade reduziert werden. Dadurch wird die Gesamtsituation deutlich übersichtlicher und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht (siehe auch GV-06).

Knoten Tal-/Guggerbach-/Mattastrasse

Der Knoten Tal-/Guggerbach-/Mattastrasse ist kein Unfallschwerpunkt, allerdings konnte auch dort eine Häufung von Unfällen beobachtet werden. Die Sichtweiten bei der Einfahrt von der Mattastrasse in die Talstrasse sind ungenügend, der auf der Talstrasse vom Bahnhof Platz kommende Verkehr ist nur mit einem Spiegel einsehbar. Für den Fussverkehr ist die Situation auf Höhe der Talstrasse 18 ebenfalls ungenügend, es gibt kein durchgängiges Trottoir und auch keinen Fussgängerstreifen auf dieser Seite der Talstrasse.

Als Sofortmassnahme soll die Einfahrt aus der Mattastrasse in die Talstrasse für den motorisierten Verkehr aufgehoben werden und die Mattastrasse zwischen Damm- und Talstrasse als Einbahn betrieben werden. Für den Veloverkehr sollen weiterhin beide Fahrrichtungen erlaubt sein. Die Einmündung soll als Trottoirüberfahrt ausgestaltet werden, um die Sicherheit des Fussverkehrs zu erhöhen. Auch die Einmündung aus der Guggerbachstrasse soll als Trottoirüberfahrt ausgestaltet werden. Die Anordnung eines schmalen Mehrzweckstreifens in der Mitte der Talstrasse ist zu prüfen, um das Abbiegen von der Talstrasse in die Guggerbachstrasse zu vereinfachen.

5.2.7 Aufwertung Talstrasse und Promenade

GV-09	Aufwertung Talstrasse	2025 – 2031
--------------	------------------------------	--------------------

Für die Talstrasse soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet werden. Der Strassenraum ist gemäss Freiraumkonzept und Anforderungen Fuss- und Veloverkehr aufzuwerten und der Verkehrsablauf aller Verkehrsteilnehmenden ist zu gewährleisten.

GV-10	Aufwertung Promenade	2028 – 2035
--------------	-----------------------------	--------------------

Für die Promenade soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet werden. Der Strassenraum ist gemäss Freiraumkonzept und Anforderungen Fuss- und Veloverkehr aufzuwerten und der Verkehrsablauf aller Verkehrsteilnehmenden ist zu gewährleisten.

Mit dem im Winter 2022/2023 gestarteten Mitwirkungsverfahren unter Einbezug einer breit abgestützten Begleitgruppe konnte eine tragfähige Verkehrsführung im Zentrum von Davos als Kernelement des GVK entwickelt werden. Dabei wurde festgestellt, dass verschiedene Massnahmen zur Aufwertung der Talstrasse und Promenade umgesetzt werden sollen. Neben den kurzfristigen und punktuellen Massnahmen (GV-05 bis GV-08) und der Einführung von Tempo 30 (MIV-01) braucht es dazu eine gesamtheitliche und langfristige Umgestaltung entlang der Talstrasse und der Promenade. Deshalb soll für

Talstrasse und Promenade je ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) erarbeitet werden. Damit wird ausgelotet, wie der Strassenraum siedlungsorientierter organisiert und gestaltet werden kann und die Verkehrsabwicklung optimiert werden kann.

- Aufteilung in homogene Strassenabschnitte basierend auf Nutzung und verkehrliche Ansprüche
- Sicherstellung ausreichende Trottoirbreiten und sichere Querungsstellen für den Fussverkehr
- Integration Veloverkehr basierend auf Massnahmen aus Fuss- und Veloverkehrskonzept
- Anordnung und Ausgestaltung der Bushaltestellen
- Überprüfung der Einmündungen (Sichtweiten, Radien etc.) und Realisierung von Trottoirüberfahrten wo möglich. Die Talstrasse und Promenade werden auch mit Tempo 30 weiterhin vortrittsberechtigt bleiben, um den ÖV-Betrieb zu gewährleisten und die Funktion als Hauptstrasse (und Durchgangsstrasse bei der Promenade) aufrechtzuerhalten.
- Aufbrechen des linearen Strassenraums durch Verschwenkungen und lokalen Einengungen der MIV-Fläche, damit der Strassenraum auch der signalisierten Geschwindigkeit entspricht.
- Integration der Freiräume aus dem Freiraumkonzept (regelmässige Aufenthaltsorte entlang der Promenade und qualitätsvoller alltäglicher Bewegungsraum entlang der Talstrasse)
- Verlagerung Strassenparkierung in Parkhäuser oder Reduktion gemäss Parkierungskonzept
- Reduktion oder Bündelung der Einfahrten auf die Talstrasse resp. Promenade

Auf der Talstrasse sind für das BGK insbesondere folgende Schwerpunkte aufzunehmen:

- Schnittstelle Neugestaltung Davos Platz und Generationenprojekt
- Aufwärtskompatibilität für künftigen Bahnhof Davos Mitte mit Ankunftsort Begegnungszone Mitte als Verbindung vom Bahnhof Mitte zum Kurpark, Kongresszentrum und Sportzentrum
- Sicherung Strassenbaulinien bei Neubauten für einen Ausbau des Strassenquerschnitts zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs
- Engstellen Knoten Mattastrasse, Sportzentrum und Liegenschaften Talstrasse 36/49

Auf der Promenade sind für das BGK insbesondere folgende Schwerpunkte aufzunehmen:

- Schnittstelle Neugestaltung Postplatz und Generationenprojekt
- Integration Planungen Knoten Tanzbühlstrasse und Horlauben
- Einbindung Arkadenplatz als Freiraum
- Verlagerung oberirdische Parkierung in bestehende Tiefgaragen

5.3 Teilkonzept Fuss- und Veloverkehr

Nachfolgend werden die Massnahmen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept aufgeführt, welche im Perimeter des GVK Davos liegen. Für detailliertere Angaben zu den einzelnen Massnahmen und weitere Massnahmen in den Seitentälern und zwischen Klosters und Davos wird an dieser Stelle auf das Fuss- und Veloverkehrskonzept [13] verwiesen. Das Fuss- und Veloverkehrskonzept wird bis Mitte 2024 finalisiert und abgeschlossen und die nachfolgenden Massnahmen können sich dadurch noch geringfügig verändern.

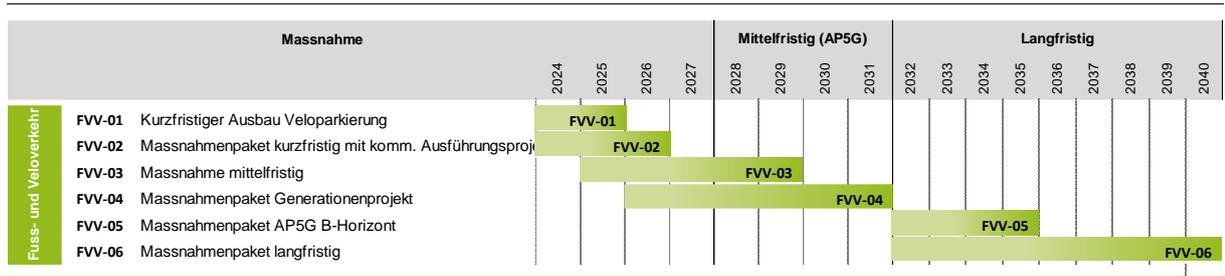


Abbildung 67: Übersicht Massnahmen Fuss- und Veloverkehr

5.3.1 Kurzfristiger Ausbau Veloparkierung

FVV-01 Kurzfristiger Ausbau Veloparkierung 2024 – 2025

Entlang der Promenade und Talstrasse aber auch in den Quartieren und am See werden in regelmässigen Abständen MIV-Parkfelder als Veloparkierung mit Anlehnbügel umgenutzt. Die genaue Lage legt die Gemeinde anhand der Erkenntnisse aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept fest.

Das Angebot an Veloabstellplätzen ist gemäss der Situationsanalyse aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept nicht ausreichend und die Ausgestaltung der vorhandenen Abstellplätze ist zum Teil ungenügend. Mit der Umnutzung von MIV-Strassenparkfeldern gemäss Parkierungskonzept können bereits vor der Umgestaltung der Talstrasse und Promenade (gem. Massnahme GV-09 und GV-10) kurzfristig Veloparkplätze an zentraler Lage errichtet werden. Dabei geht es primär um einfache Parkierungsanlagen mit Anlehnbügel, die nicht überdacht sein müssen. Die Schneeräumung von Veloparkplätzen mit Anlehnbügel muss von Hand durchgeführt werden und kann somit sehr zeitaufwändig sein. Die Anlehnbügel sollen daher demontierbar sein, sodass im Winter bei geringerem Veloaufkommen die Anlehnbügel auf einem Teil der Veloparkplätze entfernt werden können. Auch im Winter sollen aber Abstellplätze mit Anlehnbügel zur Verfügung stehen. Wichtig ist, dass auch Parkplätze für Cargovelos und Velos mit Anhängern markiert werden.



Abbildung 68: Markierung Cargovelo und Velo mit Anhänger,
Quelle: Kanton Basel-Stadt



Abbildung 69: Umnutzung von MIV-Parkplätzen zu Veloparkieranlage mit Anlehnbügel, Quelle: Kanton Basel-Stadt

5.3.2 Massnahmenpaket kurzfristig mit kommunalen Ausführungsprojekten

FVV-02	Massnahmenpaket kurzfristig mit komm. Ausführungsprojekten	2024 – 2026
--------	--	-------------

Projektierung und Umsetzung der kurzfristigen Massnahmen gemeinsam mit den Projekten der kommunalen Unterhaltsplanung.

Die kurzfristigen Massnahmen gemäss Fuss- und Veloverkehrskonzept sollen im Rahmen der kommunalen Unterhaltsplanung 2024 – 2026 (-2028) umgesetzt werden. Dank Synergien mit Drittprojekten sollen eine schnelle Umsetzung und somit «Quick-Wins» ermöglicht werden. Massnahmen auf den folgenden Abschnitten könnten bereits kurzfristig gemeinsam mit weiteren Massnahmen aus dem GVK umgesetzt werden:

- Unterführungen Matta- und Skistrasse (siehe Massnahme GV-04)
- Bereich Bahnhofplatz Davos Platz (siehe Massnahme GV-05)
- Hintere Gasse (zwischen Postplatz und Talstrasse, Schnittstelle zu Massnahme GV-06)

Die weiteren kurzfristigen Massnahmen sind dem Fuss- und Veloverkehrskonzept [13] zu entnehmen.

5.3.3 Massnahme mittelfristig 'Verbindung Davos Dorf - See'

FVV-03 Massnahmenpaket mittelfristig 2025 – 2029

Umsetzung der mittelfristigen Massnahmen 'Längsverbindung Talstrasse' in Verbindung mit dem BGK Talstrasse und 'Verbindung Davos Dorf - See' in Koordination mit dem Projekt Anschluss Flüelastrasse – Stilli und den Optimierungen am Bahnübergang Sand-/Flüelastrasse.

Auf der Verbindung Davos Dorf – See stehen den Radfahrenden nur die stark befahrene Kantonsstrasse zur Verfügung. Auch für den Fussverkehr ist die Situation nicht zufriedenstellend, da der Fussweg im Bereich des Bahnübergangs Sand-/Flüelastrasse zweimal unterbrochen wird. Diese Verbindung soll mittelfristig verbessert werden und auch mit den Massnahmen Optimierung Bahnübergang Sand-/Flüelastrasse (GV-03) und Anschluss Flüelastrasse – Stilli (MIV-04) koordiniert werden.



Abbildung 70: Mittelfristige Massnahme Verbindung Davos Dorf - See, Quelle: FVV-Konzept [13]

Im gleichen Zeithorizont soll die Längsverbindung auf der Talstrasse gemeinsam mit dem BGK (siehe Massnahme GV-09) durchgeführt werden.

5.3.4 Massnahmenpaket Generationenprojekt

FVV-04 Massnahmenpaket Generationenprojekt 2026 – 2031

Umsetzung der Massnahmen gemeinsam mit der Realisierung des neuen Ortszentrums Davos Dorf mit dem Generationenprojekt.

Im Rahmen des Generationenprojekt können 8 Schwachstellen im Raum Davos Dorf gelöst werden:

- Längsführung Promenade Nord
- Längsführung Promenade (Querverbindung zwischen Promenade und Talstrasse)
- Knoten Bahnhofstrasse/Promenade
- Längsführung Talstrasse
- Längsführung Bahnhofstrasse
- Knoten Bahnhofstrasse/Talstrasse
- Bahnübergang RhB für Mühlestrasse
- Längsverbindung entlang Landwasser und auf Bündaparkplatz

Bei der weiteren Ausarbeitung des Generationenprojekts ist darauf zu achten, dass dem Fussverkehr sowohl eine oberirdische wie auch eine unterirdische Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Bereich Seehofseeli / Parsennbahn zur Verfügung stehen. Mit einer attraktiven Verbindung von den Perrons und den Bushaltekanten direkt in die Personenunterführung und von dort weiter bis vor oder in die Parsennbahn können die Besucherpuls (meist morgens im Winter) direkt zur Parsennbahn gelangen. Gleichzeitig steht aber auch eine oberirdische, direkte Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Seehofseelipark zur Verfügung. So sind diese beide Räume verbunden und die Aufenthaltsqualität des Ankunftsorts Davos Dorf ist hoch.

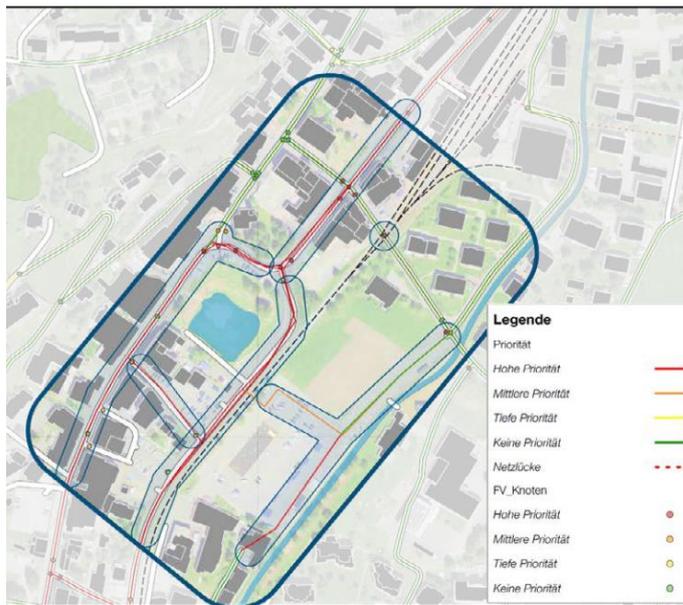


Abbildung 71: Paket Generationenprojekt , Quelle: FVV-Konzept [13]

5.3.5 Massnahmenpaket AP5G B-Horizont und Massnahmenpaket langfristig

FVV-05	Massnahmenpaket AP5G B-Horizont	2032 – 2035
---------------	--	--------------------

Umsetzung der längerfristigen Massnahmen im AP5G B-Horizont mit Mitfinanzierung durch Kanton.

Im B-Horizont des AP5G sollen verschiedene Abschnitte mit mittlerem bis grossem Handlungsbedarf und grossem Potenzial umgesetzt werden. Massnahmen auf den folgenden Abschnitten könnten gemeinsam mit weiteren Massnahmen aus dem GVK umgesetzt werden:

- Längsverbinding Promenade (gemeinsam mit Massnahme GV-10)

FVV-06	Massnahmenpaket langfristig	2032 - 2040
---------------	------------------------------------	--------------------

Umsetzung der langfristigen Massnahmen aus dem Fuss- und Veloverkehrskonzept.

Im Massnahmenpaket langfristig sollen alle weiteren Netzlücken und Massnahmen (Längsverbinding entlang Landwasser, sowie fehlende Verbindung zwischen dem Bahnhof Dorf und der Museumsstrasse) behandelt werden, die im FVV-Konzept festgehalten werden.

Bei der Verbindung entlang des Landwassers steht insbesondere die Freizeit/Erholung im Vordergrund.

5.4 Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

Im Teilkonzept Öffentlicher Verkehr gibt es insgesamt neun Massnahmen OeV-01 bis OeV-09. Die einzelnen Massnahmen werden thematisch gruppiert und in den folgenden Unterkapiteln erläutert und jeweils kurz zusammengefasst.

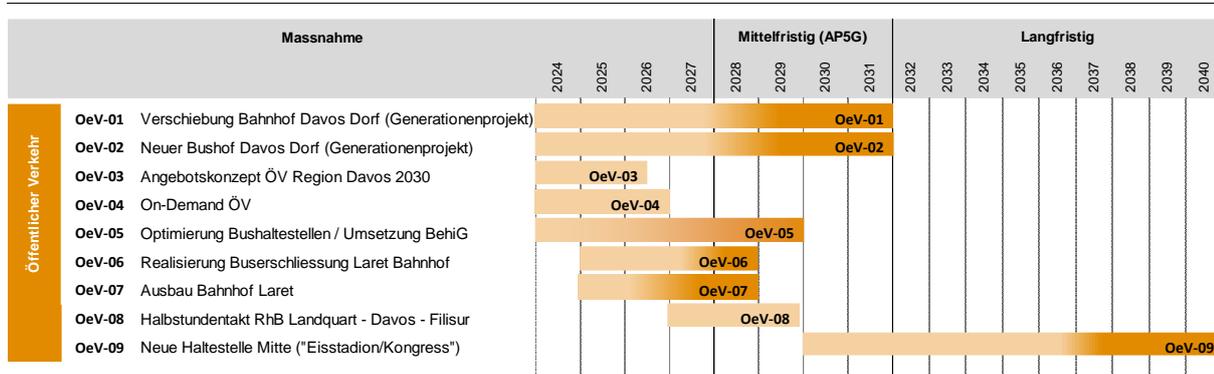


Abbildung 72: Übersicht Massnahmen Teilkonzept Öffentlicher Verkehr

5.4.1 Generationenprojekt / Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf

OeV-01 Verschiebung Bahnhof Davos Dorf 2024 – 2031

Der Bahnhof Davos Dorf wird vom heutigen Standort zum Seehofseeli verschoben und neu gebaut.

Der neue Bahnhof soll im Bereich Seehofseeli und damit sehr nahe bei der Talstation der Parsennbahn gebaut werden. Beim Bahnhof sind neue Aussenperrons mit einer Unterführung vorgesehen. Vor dem Bahnhof entsteht ein neues, attraktives Busterminal. Zur besseren Vernetzung der beiden Quartiere beidseits der Bahnlinie entsteht eine neue Quartierverbindung für Velos und Fussgänger. Ergänzend wird das Areal auch städtebaulich aufgewertet. Durch die Verlegung der zahlreichen Parkfelder in die Tiefgarage wird Platz frei für die Steigerung der Aufenthaltsqualität mit aufgewerteten Freiräumen und für Arealentwicklungen südwestlich des Bahnhofs. Die Realisierung ist im Zeithorizont 2028 – 2032 vorgesehen [16].

OeV-02 Neues Busterminal Davos Dorf 2024 – 2031

Mit dem neuen Bahnhof Davos Dorf wird auch das Busterminal neu konzipiert. Die Busse können priorisiert in die Hauptstrasse ein- und ausfahren. Dem Busverkehr stehen 6 Haltekanten zur Verfügung, welche unabhängig voneinander bedient werden können.

Zusammen mit der Verschiebung des Bahnhof Davos Dorf wird auch das Busterminal neu konzipiert. Die Herleitung der künftig erforderlichen Anzahl Haltekanten am Busterminal Davos Dorf hat gezeigt, dass es künftig sechs Haltekanten (mind. 4 davon mit 18 m Länge) mit der Möglichkeit zur unabhängigen Zu- und Wegfahrt braucht. Der Busverkehr ist bei der Ein- und Ausfahrt in die Bahnhofstrasse gegenüber dem MIV zu priorisieren, um die Verlustzeiten beim Busverkehr so gering wie möglich zu halten. Alle Haltekanten sind hindernisfrei nach BehiG zu erstellen [12].

5.4.2 Ausbau und Optimierung kommunales Busnetz Davos

OeV-03 Angebotskonzept ÖV Region Davos 2030 2024 – 2026

Basierend auf dem geplanten Fahrplan der RhB mit Retica 30+ und dem KrL wird ein neues Angebotskonzept für das Busnetz in Abstimmung mit dem Angebot RhB erarbeitet. Dieses optimiert das Liniennetz und den Fahrplan und macht Aussagen zur Buspriorisierung. Im Rahmen des Angebotskonzepts 2030 sind insbesondere auch bedarfsorientierte Angebote zu prüfen. Als Grundlagen sollen die Reisezeiten und Fahrplanabweichungen im heutigen Netz systematisch ausgewertet werden.

Mit der Einführung des neuen Fahrplans Retica 30+ der RhB ergeben sich auch für das Busnetz neue Voraussetzungen. Zudem ist in der Lagebeurteilung Handlungsbedarf erkannt und im Zielbild ÖV (siehe Kapitel 3.3.2) festgehalten worden. Langfristig ist für das Busnetz ein neues Angebotskonzept zu erarbeiten. Dieses orientiert sich an dem RhB-Fahrplan Retica 30+ und am KrL und definiert das Liniennetz und den Fahrplan. Dabei ist auch ein allfälliger Anschluss Flüelastrasse/Stilli zu berücksichtigen, welcher aber gemäss aktuellem Stand nicht vor 2034 realisiert wird. Im Rahmen dieses Angebotskonzepts ist auch eine grundsätzliche Neukonzeption des Busnetzes inkl. ergänzendem bedarfsorientierten Angebot denkbar.

Zudem soll in diesem Konzept auch eine neue Haltestelle Davosersee geprüft werden. Neben dem bestehenden Parkplatz beim Davosersee soll eine neue Bushaltestelle für die Buslinie 301 eingerichtet werden. Im Zusammenspiel mit dem Parkierungskonzept wird so der Parkplatz Davosersee als Überlaufparkplatz und als dezentrale Parkierungsmöglichkeit attraktiver. Zudem wird die ÖV-Erschliessung des Strandbads von Davos verbessert. Aufgrund der Unsicherheiten zur Realisierung des Flüela-Bypass sollen sowohl eine Variante mit und eine ohne Flüela-Bypass geprüft werden.

Für die Erstellung des Angebotskonzepts Busnetz Davos 2030 ist als Grundlage eine systematische Auswertung der Reisezeiten der Busse in Davos sowie die zeitliche und örtliche Verteilung der Verlustzeiten gegenüber dem Fahrplan vorzunehmen. Daraus können realistische Reisezeiten für das neue Angebotskonzept abgeleitet werden und Schwachstellen im Netz und zugehörige Massnahmen klarer definiert werden.

Neben den Anpassungen am Fahrplan soll im Angebotskonzept ÖV Region Davos 2030 auch das Thema Elektromobilität bei der Fahrzeugflotte des VBD geprüft werden.

OeV-04 On Demand ÖV 2024 – 2026

Die Gemeinde Davos führt einen Testbetrieb für On Demand ÖV durch und nimmt das Angebot bei Bedarf dauerhaft in das Angebotskonzept Busnetz 2030

In einem zeitlich befristeten Test kann zudem für eines der Teilgebiete mit einer eher schlechten ÖV-Erschliessung ein bedarfsorientiertes ÖV-Angebot (On-Demand) getestet werden. Dazu können kleine Rufbusse oder die bestehenden Taxis als Ergänzung zum bestehenden Busangebot mit dem ÖV-Ticket (gegebenenfalls gegen einen Aufpreis) genutzt werden. Das Angebot muss digital umgesetzt werden, so dass eine nahtlose Reise und eine einfache Bestellung möglich wird. Dank einer digitalen Lösung können zudem Fahrten gebündelt werden, was die Effizienz des Systems erhöht. Sind die Tests erfolgreich, können diese als Ergänzung zum regulären Busnetz in die Neukonzeption des Busnetzes integriert werden. Entsprechende Angebote gibt es bereits heute in mehreren Schweizer Gemeinden wie z.B. das mybuxi Angebot. Eine Kooperation ist deshalb gut denkbar. Diese bedarfsorientierten Angebote sind ein Schlüssel für die Förderung des ÖV, da so eine nahtlose und komfortable Anreise an jeden Punkt in Davos ermöglicht wird. Im Perimeter des GVK Davos werden ausgehend von den ÖV-

Güteklassen und der Topographie die folgenden sechs Gebiete als geeignet für ein Testversuch eines On-Demand-Angebots beurteilt:

- Gebiet Oberwies / Strela
- Gebiet Börtji bis Tschugga
- Gebiet Brämabüel- und Skistrasse
- Gebiet Mattastrasse
- Gebiet Valbella
- Gebiet Stilli

Diese Gebiete sind teilweise deckungsgleich mit den Gebieten aus dem ÖV-Zielbild (siehe Kapitel 3.3.2), erweitern diese aber z.B. in den Hanglagen oberhalb der Promenade. Dieses Gebiet ist zu wenig dicht besiedelt und hat ein ungünstiges Strassennetz für ein dauerhaftes Busangebot, könnte aber von On Demand ÖV profitieren. Die Gebiete für einen dauerhaften Einsatz sind nach einem ersten Testversuch festzulegen.

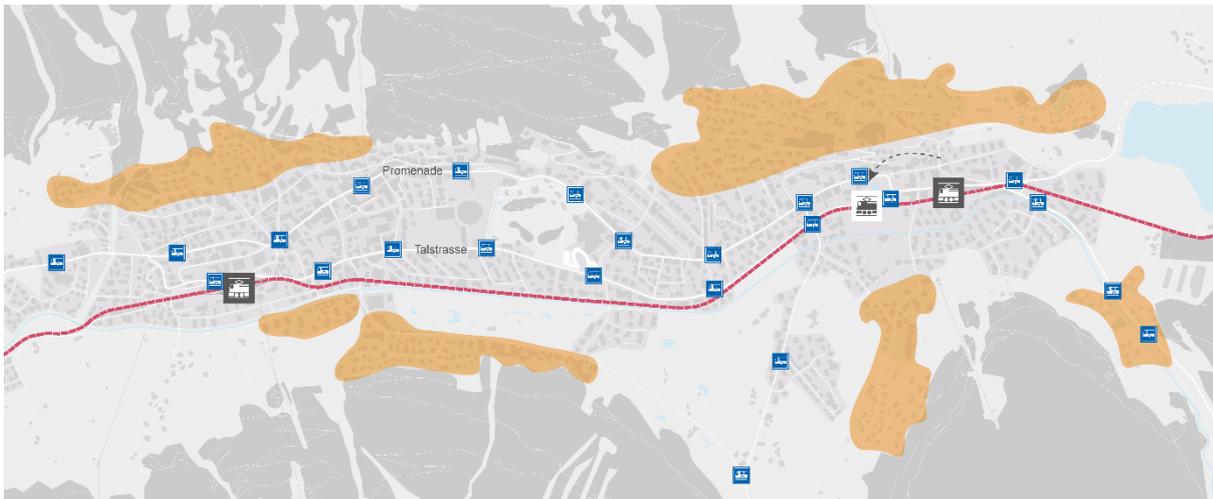


Abbildung 73: Gebiete mit Potential für Testversuch ÖV On-Demand (orange)

OeV-05 Optimierung Bushaltestellen / Umsetzung BehiG

2024 – 2029

Die Gemeinde Davos gestaltet alle Bushaltestellen unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit hindernisfrei und ersetzt Busbuchten mehrheitlich durch Fahrbahnhaltestellen.

Mit der Aufhebung von Busbuchten und der Umgestaltung zu Fahrbahnhaltestellen lassen sich drei Vorteile realisieren: Einerseits verringern sich die Verlustzeiten für die Busse, weil diese bei der Wiedereingliederung in den Verkehr nicht warten müssen. Andererseits lassen sich die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) einfacher umsetzen. Und der dritte Vorteil ist der verringerte Flächenbedarf, was mehr Spielraum für den Fuss- und Veloverkehr und die Freiraumgestaltung ergibt. Mit dem Entscheid für die Beibehaltung des Einbahnregimes können alle Haltestellen auf der Promenade in Fahrtrichtung Dorf und auf der Talstrasse in Fahrtrichtung Platz (jeweils Busspur mit Velo) zu Fahrbahnhaltestellen umgestaltet werden. In der Gegenrichtung (Mischverkehr mit MIV) wird empfohlen, je eine Haltestelle zwischen Dorf und Platz als überholbar auszubilden, um den Fahrplan auszugleichen und der MIV den Bus an dieser Stelle passieren kann. Aufgrund ihrer zentralen Lage

eignen sich dafür die Haltestellen Kongresszentrum/Hallenbad auf der Promenade und Hertistrasse auf der Talstrasse. Im Rahmen der Umgestaltung der Haltestellen ist auch die Lage der Haltestellen zu prüfen und mit weiteren Planungen (z.B. Umgestaltung Postplatz) zu koordinieren.

OeV-06 Realisierung Buserschliessung Laret Bahnhof 2024 – 2029

Die Gemeinde Davos prüft und realisiert die Streckenführung für die Buserschliessung am Bahnhof Laret

Für die Einführung eines systematischen und integralen Halbstundentakts zwischen Landquart und Filisur gemäss Fahrplan Retica 30+ (siehe Massnahme OeV -08) muss die Bedienung des Bahnhof Wolfgang aufgehoben werden. Mit dem Vollausbau des Bahnhofs Davos Laret wird gleichzeitig die Voraussetzung für einen Umsteigeknoten von der RhB auf die Busse des VBD geschaffen. Mit diesem attraktiven Bahn-Bus-Knoten haben Reisende von Landquart / Klosters so die Möglichkeit, ohne Umweg mit Rückanschluss in Davos Dorf direkt nach Davos Wolfgang zu reisen. Für die Realisierung dieser Buserschliessung muss die strassenseitige Anbindung des Bahnhof Laret an die Prättigauerstrasse/H28 ausgebaut werden. Die Streckenführung für die Buserschliessung ist noch nicht festgelegt und muss vertieft werden. Mit der realisierten Buserschliessung soll eine Buslinie gemäss ÖV-Konzept 2030 bis zum Bahnhof Davos Laret verlängert werden.

5.4.3 Angebot Bahn (Retica30+)

OeV-07 Ausbau Bahnhof Davos Laret 2025 – 2028

Vollausbau Bahnhof Davos Laret als Umsteigeknoten in Verbindung mit der neuen Buserschliessung Davos Wolfgang (siehe Massnahme OeV-06)

OeV-08 Durchgehender Halbstundentakt Landquart – Davos – Filisur 2027 – 2029

Einführung systematischer und integraler Halbstundentakt nach Klosters Platz und Landquart mit Anschlüssen an den IC nach Zürich sowie nach Filisur. Die Züge aus Landquart werden im 30-Minuten-Takt direkt bis nach Filisur durchgebunden. Vermarktung der Massnahme als «S-Bahn Davos».

Mit dem Angebotskonzept «Retica 30+» soll in Graubünden in den nächsten Jahren ein auf die Raumtypen abgestimmtes Verkehrsangebot bereitgestellt werden. So sollen die Bahnverbindungen innerhalb von Graubünden verbessert und Fahr- sowie Umsteigezeiten reduziert werden. Darüber hinaus sollen die Anschlüsse in Richtung Zürich optimiert und die Attraktivität des ÖV gesteigert werden. Für den Raum Davos sind Stand November 2023 konkret folgende Massnahmen geplant:

- Ausbau Bahnhof Davos Laret mit Inbetriebnahme Fahrplanjahr 2028
- Ausbau des Bahnhofs Monstein zur Kreuzungsstation, Inbetriebnahme Fahrplanjahr 2029
- Einführung S-Bahn Davos, Fahrplanjahr 2029
- Einführung Direktverbindung Landquart-Filisur, Fahrplanjahr 2029



Abbildung 74: Aufnahme des neuen Capricorn-Triebzugs der RhB, welcher von Landquart über Davos Platz bis nach Filisur verkehren wird, Foto: RhB

Um die Durchbindung von Landquart bis nach Filisur zu ermöglichen und gleichzeitig einen durchgehenden Halbstundentakt anbieten zu können, muss ab dem Fahrplanjahr 2028 der Halt Davos Wolfgang aufgehoben werden. Der Kanton und die Gemeinde haben ein Konzept entwickelt, um die dadurch entstehenden Nachteile für Davos Wolfgang aufzufangen, indem die dortige Erschliessungsqualität mit dem Bus gegenüber der heutigen Situation erhöht wird. Der Vollausbau des Bahnhofs Laret bietet die Möglichkeit für einen Umsteigeknoten. Dazu soll eine Verbindungsstrasse zwischen der Prättigauerstrasse und dem Bahnhof Laret realisiert werden (siehe Massnahme OeV-06). Die Erschliessung von Davos Wolfgang soll so neu ausschliesslich über den Bus (mit dichterem Takt) erfolgen und ein direkter Anschluss am Bahnhof Dorf in Richtung Unterschneidung und in Laret in Richtung Klosters gewährleistet werden.

Mit dem durchgehenden Halbstundentakt von Landquart bis Filisur wird die Region Davos besser an das SBB-Netz ab Landquart erschlossen und die Reisezeiten zwischen den Fraktionen reduziert sich gegenüber dem heutigen Zustand deutlich. Der Reisezeitgewinn ist darauf zurückzuführen, dass in Davos Platz das Umsteigen und die damit verbundene Umsteigezeit von 30 Minuten entfällt.

Die überregionalen Pendlerströme auf der Relation Richtung Filisur sind für die Zielerreichung des GVK Davos auf den ersten Blick nicht von zentraler Bedeutung. Neben der verringerten Reisezeit zwischen den Fraktionen verbessert sich durch die Durchbindung aber auch die Erschliessung des Skigebiets Rinerhorn insbesondere ab Davos Dorf deutlich. Dadurch wird eine Verlagerung vom Individualverkehr zum ÖV auf dieser Beziehung erwartet.

OeV-09 Neue Haltestelle Mitte ("Eisstadion/Kongress") 2030 – 2040

Prüfung einer neuen Haltestelle Davos Mitte für die noch bessere Erschliessung der Kernregion Davos Mitte mit den Attraktoren Eisstadion und Kongress und dem Umstrukturierungsgebiet Mitte.

Längerfristig ist eine neue Haltestelle Davos Mitte vorgesehen, welche heute während dem WEF bereits temporär angeboten wird. Mit dieser Haltestelle kann neben den Zentren Dorf und Platz das Dritte Zentrum 'Mitte' besser an das überregionale ÖV-Angebot angebunden werden. Mit den grossen Attraktoren Kongress und Eisstadion besteht ein grosses Potenzial für die Verlagerung auf die RhB. Neben diesen überregionalen Attraktoren kann so das Umstrukturierungsgebiet Mitte gemäss KrL optimal mit dem ÖV erschlossen und die Grundlage für ein autoarmes Quartier geschaffen werden. Voraussetzung für die Einbindung in den Halbstundentakt und damit die Realisierung ist unter anderem der Fideristunnel. Eine neue Haltestelle muss zudem über das strategische Entwicklungsprogramm des Bundes finanziert werden und ist daher erst langfristig möglich.

- Linardstrasse
- Kurgartenstrasse
- Dischmastrasse (inkl. angrenzenden Nebenstrassen) zwischen Talstrasse und Spinnelenweg
- Talstrasse Nord zwischen Schiaweg und Bahnhofstrasse (Dorf), erst mit Umgestaltung Talstrasse

Zur Signalisation von Tempo 30 gibt es zwei Möglichkeiten: als Tempo-30-Zone oder als Tempo-30-Strecken. Die Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen ist auf verkehrlich untergeordnete Strassen wie Erschliessungs- und Sammelstrassen ausgerichtet: Die Verordnung sieht vor, dass in Tempo-30-Zonen Rechtsvortritt herrscht und dass damit alle Strassen einander gleichgestellt sind. In Tempo-30-Zonen dürfen zudem keine Fussgängerstreifen angebracht werden. Dieses Konzept ist einzig für verkehrlich untergeordnete Strassen geeignet.

Auf übergeordneten Strassen wird Tempo-30 standardmässig mittels Streckensignalisation geplant (siehe Abbildung 76). Mit der Signalisation als T30-Strecke ergeben sich keine Änderungen in Bezug auf die Markierung. Die verkehrsorientierte Strasse wird weiterhin vortrittsberechtigt gegenüber den umliegenden, untergeordneten Strassen geführt, und die Fussgängerstreifen bleiben bestehen. Einzig wenn an einen derartigen Strassenabschnitt andere Tempo-30-Zonen grenzen, kann dieser als Sonderfall in die Zonensignalisation einbezogen werden. Verkehrsorientierte Strassen, die in eine Tempo-30-Zone einbezogen werden, behalten ihre Funktion und bleiben daher den verkehrlich untergeordneten Strassen übergeordnet. Mit der Ausnahmebestimmung, wonach verkehrsorientierte Strassen in angrenzende Tempo-30-Zonen einbezogen werden können, soll vermieden werden, dass beim Übergang die Tempo-30-Zone aufgehoben und gleichzeitig Tempo 30 angeordnet werden muss (oder umgekehrt).

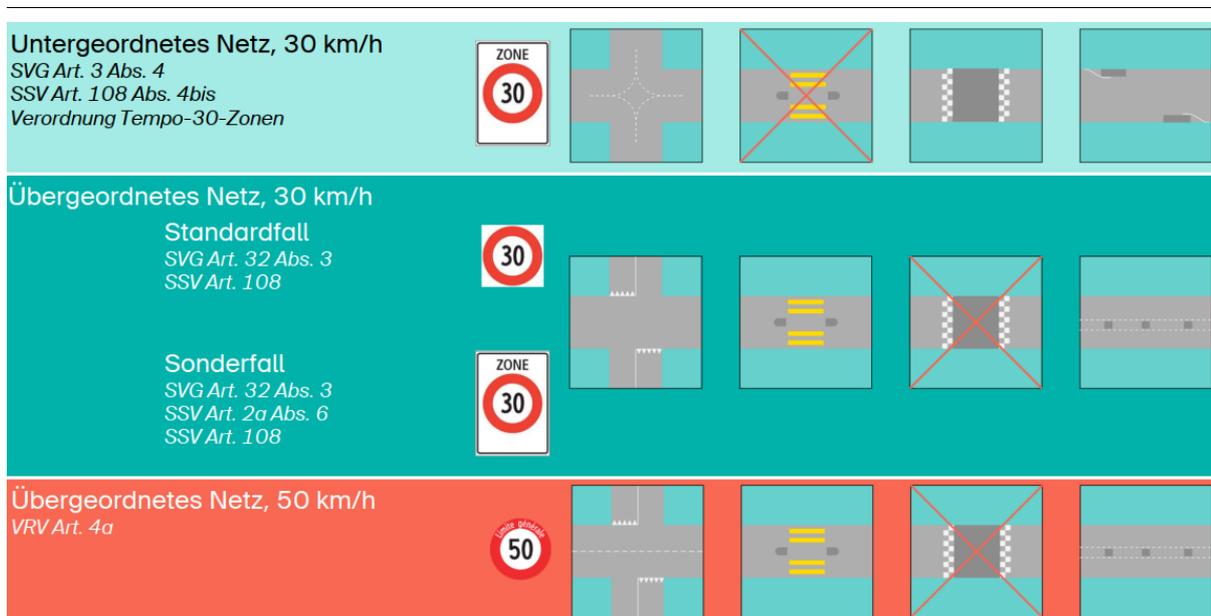


Abbildung 76: Umsetzung Tempo 30 gemäss Modell 30/50 der BFU (Quelle: BFU)

Auf der Mattastrasse zwischen der Herti- und der Dischmastrasse gilt heute bereits Tempo 30, obwohl dort kaum Bebauungen entlang der Strasse vorhanden sind. Die Strassenbreite auf diesem Abschnitt beträgt allerdings nur 4.80 m und im Bereich des Golf Club Davos gibt es 90°-Parkierung und es ist von erhöhtem Querungsbedarf auszugehen. Auf der Mattastrasse wird die Beibehaltung von Tempo 30 auf dem gesamten Abschnitt empfohlen.



Abbildung 77: Situation Golf Club Davos

5.5.2 Vermeidung Durchgangsverkehr auf Nebenstrassen

MIV-02 Vermeidung Durchgangsverkehr auf Nebenstrassen 2025 - 2031

Die aufgeführten Nebenstrassen werden gemäss Ihrer Netzfunktion angepasst.

Um Nebenstrassen möglichst optimal auf das Hauptstrassennetz und die Routen des Fuss- und Veloverkehrs abzustimmen und wo möglich vom Durchgangsverkehr zu befreien, sollen die Nebenstrassen entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung gestaltet werden:

- Die **Dischmastrasse** ist eine kantonale Verbindungsstrasse und wird auch in Zukunft eine wichtige Funktion übernehmen, weil sie zur Erschliessung der Gebiete östlich der Bahnlinie dient. Der Knoten Talstrasse/Dischmastrasse ist heute ein Unfallschwerpunkt. Im Kapitel 5.2.6 werden deshalb Massnahmen zur Entschärfung vorgeschlagen (GV-08). Diese beinhalten die Umgestaltung der Dischmastrasse zwischen der Promenade und der Talstrasse als Einbahn in Richtung Talstrasse. Eine andere Lösung ist aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich.
- Der **Reginaweg** ist bereits heute sehr schmal, hat ungenügende Sichtweiten und ist nicht für den Durchgangsverkehr geeignet. Die Durchfahrt für den Durchgangsverkehr ist zu unterbinden.
- Die **Hertistrasse** erlaubt heute den Begegnungsfall PW-PW. Zudem stellt die Hertistrasse eine wichtige Querverbindung für den Fuss- und Veloverkehr dar. Sie soll deshalb nicht ausgebaut werden und langfristig zu einer Einbahn von der Talstrasse in Richtung Promenade umfunktioniert werden. Die Belastungen von der Promenade in Richtung Talstrasse sind gering und können von der Kurgartenstrasse aufgenommen werden. So kann auf der Hertistrasse bergwärts ein Velostreifen eingeführt werden.
- Die **Kurgartenstrasse** wird auch in Zukunft eine wichtige Bedeutung als Verbindung zwischen der Promenade und der Talstrasse haben. Mit der Einführung von flächendeckendem Tempo 30 wird auch auf der Kurgartenstrasse Tempo 30 eingeführt. Der Begegnungsfall PW-LKW ist bei dieser Geschwindigkeit gegeben, ein Ausbau zur Gewährleistung des Begegnungsfalls LKW-LKW ist aufgrund der Funktion der Strasse nicht notwendig. Mit der Verlagerung der oberflächlichen Parkplätze rund um das Stadion in die geplante Tiefgarage Mitte wird die Kurgartenstrasse weniger verkehrorientiert und entspricht so der geplanten Aufwertung der Verbindung Kurpark –

Sportzentrum als Freiraum. Im FVV-Konzept wird für die Kurgartenstrasse zudem ein mittlerer bis grosser Handlungsbedarf und ein grosses Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr ausgewiesen (FVV-05).

- Bei der **Guggerbachstrasse** ist das Einbahnregime auf dem oberen Abschnitt von der Promenade her beizubehalten. Auf dem Abschnitt zur Talstrasse hin soll das Gegenverkehrsregime ebenfalls beibehalten werden, um die Erschliessung der Tiefgarage Arkadenplatz weiterhin zu gewährleisten. Die Strecke weist ein hohes Potenzial für den Fuss- und Veloverkehr aus, die Umsetzung einer Verbreiterung des Trottoirs sowie einer Veloinfrastruktur sind durch die Gemeinde zu prüfen. Die Einmündung in die Talstrasse ist zudem als Trottoirüberfahrt auszugestalten (GV-08).
- Die **Hintere Gasse** ist für den Durchgangsverkehr zu sperren, die Erschliessung bis Parkhaus Rätia ist weiterhin über den Postplatz zu gewährleisten.
- Die **Mattastrasse** wird auch weiterhin eine wichtige Funktion für die Erschliessung der Gebiete östlich des Landwassers einnehmen. Die Unterführung der Bahnlinie ist für den Fuss- und Veloverkehr auszubauen und ein Einbahnregime von der Talstrasse her einzuführen (GV-04). Zwischen dem Landwasser und der Dischmastrasse ist die Mattastrasse weiterhin im Gegenverkehr zu betreiben. Im Bereich des heutigen Parkplatzes kurz vor dem Landwasser auf Höhe Matta Zentrum ist wegen dem angrenzenden Einbahnregimes eine Wendemöglichkeit anzubieten.

5.5.3 Zusätzliche Fördermassnahmen für Elektromobilität (z.B. Ladestandorte)

MIV-03	Zusätzliche Fördermassnahmen für Elektromobilität	2024 – 2027
--------	---	-------------

Die Gemeinde Davos setzt Massnahmen zur stärkeren Verbreitung von Elektromobilität in den Bereichen Planung, Vorbildfunktion, Information/Beratung und Infrastruktur/Dienstleistungen um.

Im Leitfaden Elektromobilität für Gemeinden von energieschweiz [24] sind für vier Handlungsfelder Planung, Vorbildfunktion, Information/Beratung und Infrastruktur/Dienstleistungen Massnahmen und Praxisbeispiele dokumentiert.

Um die Verkehrsemissionen zu reduzieren und nachhaltige Verkehrsmittel prioritär behandeln zu können, wie im Zielbild in Kapitel 4 festgelegt, muss die Gemeinde Davos in allen vier Handlungsfeldern aktiv sein. Die Gemeinde Davos hat 2022 bereits ein Ladeinfrastrukturkonzept erarbeitet und Ende 2022 hat der kleine Landrat beschlossen, dass bei der Anschaffung von Ersatz- oder Neufahrzeugen der Gemeinde Davos künftig ein batterieelektrisches Antriebssystem zu wählen ist. Mit «Davos 2030» wurde im August 2021 zudem bereits ein Nachhaltigkeitsprojekt lanciert, in dem die Elektromobilität ebenfalls gefördert wird. Weitere Massnahmen für die Gemeinde Davos im Bereich Elektromobilität können die folgenden sein:

- Die Elektromobilität ist in der **Raum- und Verkehrsplanung** zu berücksichtigen. In der Massnahme GV-02 'Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsplanung' sind die Vorgaben aus dem Ladeinfrastrukturkonzept der Gemeinde zu berücksichtigen.
- Das neue Beschaffungswesen für den kommunalen Fuhrpark unterstützt eine nachhaltige **Verwaltungsmobilität** bereits. Weitere mögliche Massnahmen sind unterschiedliche Preisgestaltung bei Arbeitsparkplätzen abhängig vom Antrieb (fossil / elektro) oder die Bereitstellung von E-Velos für die Mobilität innerhalb der Gemeinde.
- Verbesserung der **Ladeinfrastruktur** bei kommunalen Gebäuden und auf öffentlichen Parkplätzen der Gemeinde gemäss Ladeinfrastrukturkonzept Davos von 2022.

- **Informationsveranstaltungen und Beratungsangebote** für die Bevölkerung und Unternehmen sorgen für ein breiteres Verständnis im Umgang mit dem Thema Elektromobilität.
- Unterstützung von **Sharing-Angeboten** im Bereich der Elektromobilität.

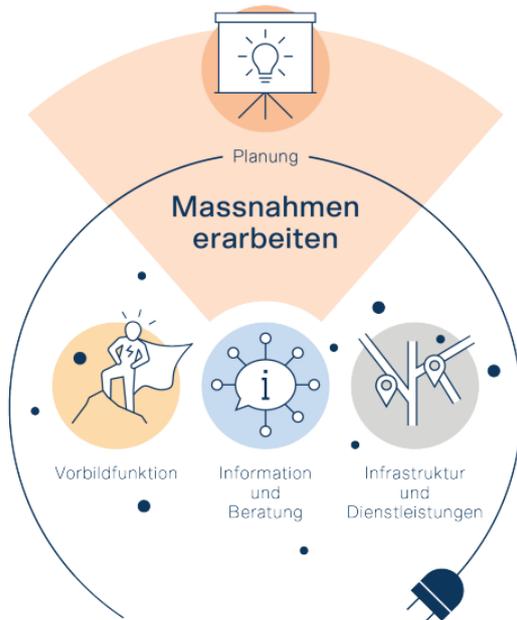


Abbildung 78: Übersicht Handlungsfelder Leitfaden Elektromobilität für Gemeinden [24]

5.5.4 Anschluss Flüelastrasse – Stilli

MIV-04 Anschluss Flüelastrasse – Stilli

2024 - 2040

Der Kanton realisiert bis 2040 eine Lösung zur dauerhaften Entlastung der unbefriedigenden Situation am Bahnübergang Flüela-/Sandstrasse.

Das kantonale Tiefbauamt Graubünden erarbeitet basierend auf dem Variantenstudium zum Anschluss Flüelastrasse – Stilli (siehe Kapitel 2.8) eine Bestvariante. Dabei sind die Anforderungen der Gemeinde Davos bezüglich Bushaltestelle See, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Dorf – See und Anforderung Anzahl Parkplätze zu berücksichtigen, unabhängig davon, ob die Variante Optimierung bestehende Bahnbergänge oder Variante Bypass umgesetzt wird. Eine Umsetzung ist je nach Variantenentscheid zwischen 2026 (Varianten Optimierung bestehende Bahnübergänge, siehe Massnahme GV-03) bis 2035 oder später (direkte Verbindung Galerie – Flüelastrasse) möglich.

Mit einer Realisierung eines Bypasses über den Anschluss Flüelastrasse – Stilli verliert der Abschnitt Flüelastrasse zwischen dem Bahnübergang und dem Anschluss des neuen Bypasses an übergeordneter Bedeutung und kann von der kantonalen Durchgangsstrasse zur Gemeindestrasse abklassiert und aufgewertet werden. In diesem Szenario sollen die beiden bestehenden Bahnübergänge Flüela- und Sandstrasse zusammengelegt werden und nur noch für den Ortsbus und Fuss- und Veloverkehr offen sein. Um Durchgangsverkehr vom Flüelapass nach Davos über die Museumsstrasse zu verhindern, soll als flankierende Massnahme auf der Seehof- und Museumsstrasse ein Fahrverbot ausgenommen Anlieferung des Quartiers umgesetzt werden (siehe Abbildung 79).

5.5.5 Umsetzung Massnahmen Parkierungskonzept

Nachfolgend werden die Massnahmen aus dem Parkierungskonzept aufgeführt. Für die Herleitung der Massnahmen wird an dieser Stelle auf das Parkierungskonzept [10] verwiesen.

MIV-05 Verlagerung Strassenparkierung in Tiefgaragen 2024 - 2031

Die Strassenparkierung soll gebündelt und in bestehenden Tiefgaragen verlagert werden. Die freiwerdenden Räume sollen als Veloabstellflächen, für den Fussverkehr oder als Freiräume genutzt werden.

Entlang der Promenade und der Talstrasse aber auch auf den Quartierstrassen soll die Strassenparkierung gebündelt und in bestehende Tiefgaragen verlagert werden. So kann mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr und für Freiräume geschaffen werden. Gleichzeitig werden die Verkehrsprobleme durch weniger Parksuchverkehr und -manöver reduziert. Diese Massnahmen sind auch vor einer Umgestaltung der zuständigen Strassen möglich. Für eine höhere Akzeptanz in der Bevölkerung ist es wichtig, dass die Massnahmen klar kommuniziert werden und die MIV-Parkfelder tatsächlich umgenutzt werden und danach nicht leer stehen.

MIV-06 Parkleitsystem 2023 - 2024

Das Parkleitsystem wird 2024 realisiert und die bestehenden grösseren Parkierungsanlagen integriert.

Die Gemeinde Davos setzt 2024 das geplante Parkleitsystem (PLS) in Davos um. Dieses informiert die Fahrzeuglenkenden mittels digitalen Anzeigen entlang der Hauptachsen über die Anzahl und die Lage der freien Parkfelder, so dass diese ihre Fahrt entsprechend anpassen können. So kann die Belegung und die Zufahrt in die unterschiedlichen Parkierungsanlagen koordiniert und der Parksuchverkehr reduziert werden. Dies ist insbesondere auch an den Spitzentagen von Bedeutung, da so eine gleichmässige, hohe Auslastung der verfügbaren Parkierungsanlagen erreicht werden kann und die verfügbaren Kapazitäten ausgeschöpft werden. Im Parkierungskonzept konnte aufgezeigt werden, dass so auch an den Spitzentagen ausreichend Parkfelder zur Verfügung stehen. Die Fahrzeuglenkenden werden bereits am Ortseingang (Höhe Spital vom Unterschnitt und Bereich See vom Prättigau) über die Auslastungssituation informiert, so dass diese zielgerichtet zu einer freien Parkierungsanlage fahren können. Zusätzlich können an diesen Standorten weitere Informationen auf einer zweiten, frei bespielbaren LED-Tafel dargestellt werden. Daneben kann diese Information auch online via App abgerufen werden. Es soll geprüft werden, ob Parkplätze über die gleiche App bereits vorgebucht und zugewiesen werden können.

MIV-07 Überarbeitung Parkplatzgesetz 2025 - 2027

Das Revision Parkplatzgesetz (inkl. Vollzugsreglement) basierend auf dem Parkierungskonzept.

Die Steuerung des Parkierungsangebotes (Lage der Parkierungsanlage, Anzahl Parkfelder, Parkgebühren, Zeitbeschränkungen) ist ein wirksames Instrument zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, insbesondere auch der Verkehrsmittelwahl. Ohne Parkplatzverfügbarkeit ist der Anreiz, das Auto zu nutzen und/oder zu besitzen, geringer. Um die Ziele des GVK erreichen zu können, soll das Parkplatzgesetz der Gemeinde (inkl. Vollzugsreglement) basierend auf dem Parkierungskonzept der Gemeinde Davos [10] überarbeitet werden.

MIV-08 Überarbeitung Baugesetz 2025 - 2027

Revision Baugesetz basierend auf dem Parkierungskonzept.

Zur Realisierung von privaten Parkplätzen werden im Kanton Graubünden durch den Kanton keine Vorgaben gemacht. Die Regelung der Parkplatzerstellungspflichten wird an die Gemeinden delegiert. Das Baugesetz der Gemeinde Davos soll basierend auf dem Parkierungskonzept für die Gemeinde Davos [10] überarbeitet werden.

Mit der Revision des Baugesetzes soll ein Zustand von sinnvoller Regulierung erreicht werden, in dem abhängig von der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und bei Vorliegen eines Mobilitätskonzepts von der Mindestzahl der Parkplatzerstellungspflicht abgewichen werden kann. Dabei ist wichtig nachzuweisen, dass der Anteil an Fahrzeughaltenden bei einer Reduktion unter das Minimum tatsächlich tief ist und die Parkierung nicht vom privaten in den öffentlichen Raum verlagert wird. Mit dieser Regulierung kann auch günstigerer Wohnraum für Personen ohne Auto angeboten werden, da die Erstellungskosten von Parkplätzen entfallen und die Mieten so tief gehalten werden können.

MIV-09 Ausbau Car-Sharing-Angebote und -Elektrifizierung 2025 - 2029

Das Angebot an Car-Sharing-Standorten wird ausgebaut und bei Arealentwicklungen standardmässig geprüft..

In Davos gibt es aktuell nur beim Bahnhof Davos Platz im Parkhaus Silvretta einen Car-Sharing Standort des Anbieters Mobility. Die Nachfrage nach Car-Sharing in der Schweiz ist am Wachsen. Seit 2014 haben sich die Zahlen der Nutzenden von Mobility von ca. 125'000 auf rund 250'000 verdoppelt [26]. Um autoarmen Haushalten und mit ÖV anreisenden TouristInnen die Möglichkeit der temporären Nutzung eines Autos zu vereinfachen, soll die Flotte erweitert und mehr Standorte aufgenommen werden. So kann die letzte Meile bei einer ÖV-Anreise an entlegene Orte im Raum Davos mit Car-Sharing gemacht werden oder Transporte für die Bevölkerung ohne eigenes Auto ermöglicht werden. Folgende Massnahmen werden vorgeschlagen:

- Elektrifizierung und Erweiterung der Sharing-Flotte
- Neuer Car-Sharing-Standort bei den geplanten Einstellhallen Generationenprojekt und Davos Mitte aufnehmen
- Prüfung von Car-Sharing-Standorten im Rahmen von Arealentwicklungen
- Prüfung von Car-Sharing-Standorten auf öffentlichem Grund

5.5.6 Verkehrsmanagement inkl. Parkraumbewirtschaftung

MIV-10 Verkehrsmanagement inkl. Parkraumbewirtschaftung 2027 - 2031

Die Gemeinde prüft zusammen mit dem Kanton Massnahmen zum betrieblichen Verkehrsmanagement und erarbeitet konkrete Projekte.

Neben der Verkehrslenkung mit dem Parkleitsystem besteht in Davos mit den folgenden Massnahmen weiteres Potenzial zur effizienteren Abwicklung und Reduktion des Verkehrsaufkommens:

- **Dosierung der Zufahrt nach Davos** bei hohem Verkehrsaufkommen vom Prättigau und Verkehrsüberlastung im Zentrum. Zur Umsetzung dieser Massnahme braucht es eine Überlastdetektion im Zentrum von Davos, eine Dosierungsanlage inkl. Stauwarnung im Bereich Salezergalerie beim

Davosersee sowie Massnahmen zur Busbevorzugung im Staubereich. Da der Staubereich auf einer Kantonsstrasse und zudem im Bereich einer Galerie liegt, ist mit dem Kanton die Umsetzbarkeit der Massnahme zu prüfen.

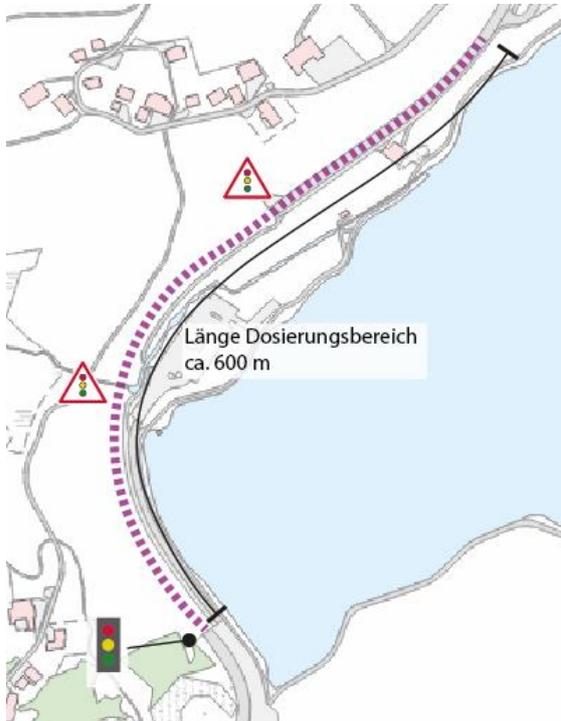


Abbildung 80: Massnahmenskizze Dosierung Salezergalerie

- Neben den **ÖV-Priorisierungen** bei den Bahnhöfen Dorf (siehe Massnahme OeV-01 und -02) und Platz (siehe Massnahme GV-05) sowie auf der Strecke (Fahrbahnhaltestellen) sind weitere Möglichkeiten zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs zu prüfen.
- **Ausfahrtsmanagement Parkierungsanlagen** zur Verhinderung der Verkehrsüberlastung im Zentrum von Davos und im Prättigau.
- Einführung **Schnittstelle Verkehrslenkung Nationalstrassen**. Detektiert das Parkleitsystem eine sehr hohe Auslastung der Parkierungsanlagen in Davos, ist eine Verkehrslenkung über die Wechseltextanzeigen (WTA) des ASTRA vor dem Anschluss Landquart denkbar. So kann der Verkehr bei sehr hohem Fahrzeugaufkommen in Davos frühzeitig auf das Park+Ride-Angebot in Landquart gelenkt werden.
- **Koordination mit dem Kanton** bei der Erarbeitung vom Verkehrsmanagement Graubünden zum Thema Stauproblematik N28 (Tourismusverkehr).

6 Gesamtfazit und Umsetzung

6.1 Gesamtfazit

Mit dem Gesamtverkehrskonzept Davos wird der verkehrspolitische Rahmen für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsplanung gesetzt. Mit dem Variantenentscheid zur Verkehrsführung im Zentrum und dem Parkierungskonzept wurden wichtige Grundlagen für die zukünftige Abwicklung des motorisierten Verkehrs gelegt. Damit nicht nur der MIV, sondern der gesamte Verkehr in Davos besser organisiert und aufeinander abgestimmt wird, sind die weiteren Massnahmen aus den vier Teilkonzepten entscheidend. Die Massnahmen sind ambitiös, werden aber dank der umfassenden und frühzeitigen Abstimmung mit der Gemeinde, dem Kanton und weiteren Entscheidungsträgern sowie den parallel laufenden Planungen als realisierbar eingeschätzt.

Mit den getroffenen Entscheiden und den vorgeschlagenen Massnahmen konnte die anvisierte Planungssicherheit geschaffen werden und die weiteren geplanten Entwicklungen in Davos können sich darauf abstützen. Das Zielbild Davos 2040 und der Handlungsbedarf sind klar ausgewiesen und für die Gemeinde Davos stehen die ersten Projekte bereits zur Umsetzung an. Die gute Zusammenarbeit mit dem Kanton soll wie bis anhin weitergeführt werden. Für die Teilnahme am Agglomerationsprogramm der 5. Generation sollen beim Bund möglichst viele der Massnahmen eingereicht werden, um Finanzierungsbeiträge zu sichern und die Finanzen der Gemeinde Davos zu entlasten.

Mit dem Gesamtverkehrskonzept, dem kommunalen räumlichen Leitbild und den weiteren Planungen (Fuss- und Veloverkehrskonzept, Innenentwicklungskonzept, Freiraumstrategie und Wohnraumstrategie) stehen der Gemeinde Davos die Türen offen, auch in Zukunft ein attraktiver, nachhaltiger und gut erschlossener Wohn- und Arbeitsort und gleichzeitig eine beliebte Tourismusdestination zu sein.

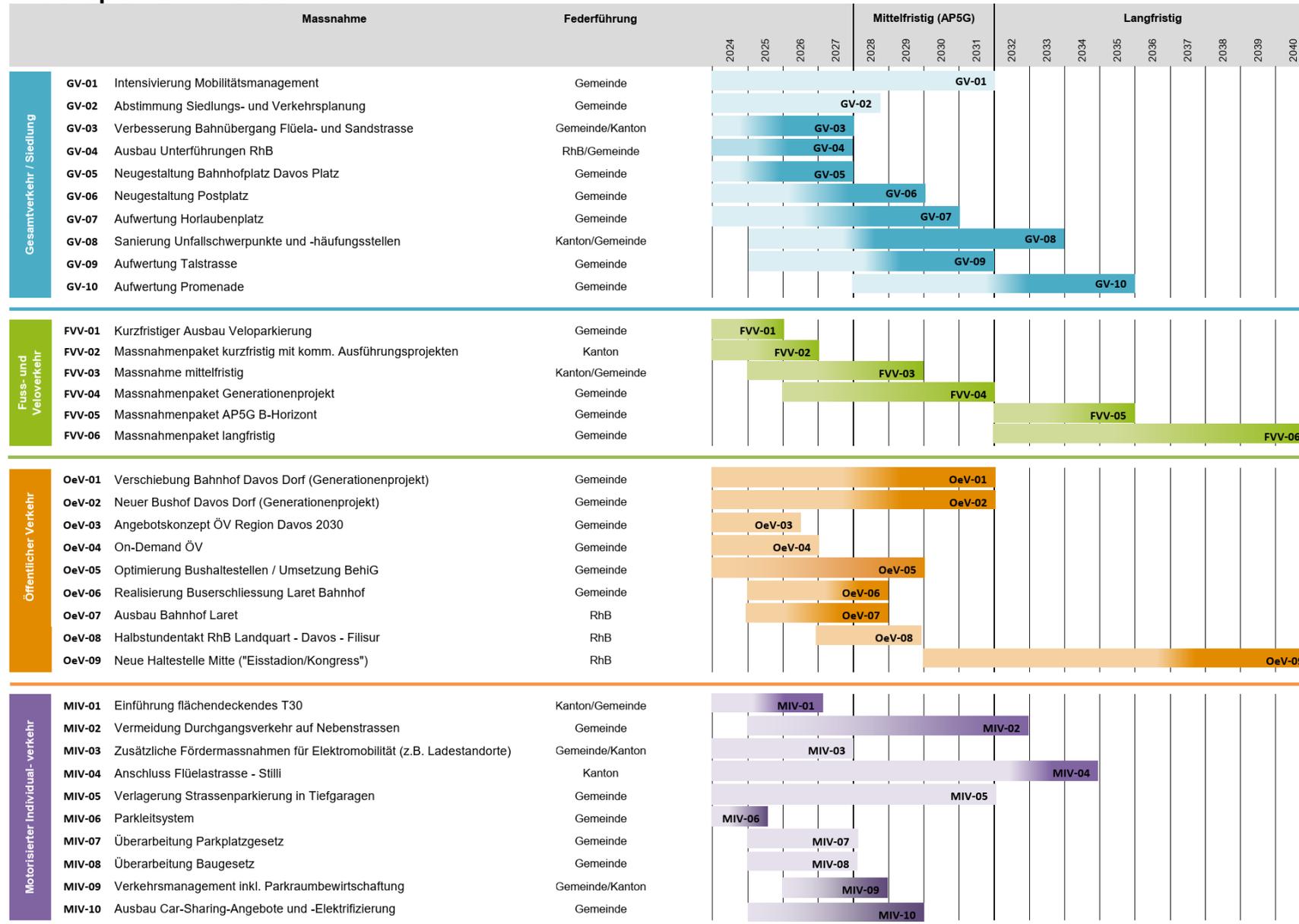
6.2 Umsetzung

Für die Umsetzung wurde gemeinsam mit der Gemeinde und dem Kanton ein Aktionsplan mit allen Massnahmen aus dem GVK und den zugehörigen Zuständigkeiten sowie Zeithorizonten erarbeitet. Die Massnahmen sind nach Teilkonzepten gegliedert und die Umsetzungshorizonte von Planungsstart bis Fertigstellung dargestellt. Der Aktionsplan ist auf der nächsten Seite dargestellt. Die Verortung der Massnahmen ist in der darauffolgenden Übersichtskarte zum Aktionsplan dargestellt.

6.3 Monitoring und Wirkungskontrolle

Um die Projektfortschritte zu überwachen und zur Wirkungskontrolle wird empfohlen, dass die Gemeinde gemeinsam mit Kanton u.a. Stakeholdern (Betreiber Bergbahnen, RhB, Kanton, Bund) ein Monitoring etabliert. Dabei können auch Synergien mit dem für das AP5G notwendige Monitoring genutzt werden. In einem ersten Schritt ist ein Monitoring-Konzept zu erarbeiten. Das Konzept soll u.a. die Zielgrössen (z.B. Modalsplit, MIV-Fahrtanzahlen, etc.) und die möglichen Massnahmen bei Nichteinhaltung der Ziele sowie die Form des Reportings regeln (Adressaten, Rhythmus z.B. zweijährliche Berichterstattung). Sobald das Monitoring-Konzept als konsolidierte und verbindliche Grundlage vorliegt, kann das eigentliche Monitoring starten. Das Reporting enthält auch weitere Kennzahlen wie Gästezahlen, öV-Blockierungen (Verlustzeiten), Beobachtung Rückstausituationen etc., die das Bild abrunden und helfen, die Zahlen zu interpretieren. Als zusätzlicher Nutzen zur Kenntnis der Verkehrssituation ermöglicht das Monitoring in organisatorischer Hinsicht den regelmässigen Austausch der beteiligten Stakeholder zur Verkehrssituation. Beim Monitoring

Aktionsplan GVK Davos



Phase mit Planung und Projektierung / Klärung der Finanzierung
 Bauliche Realisierung

Übersichtskarte Aktionsplan - Finalisierung GVK Davos

21. Februar 2024

