

Agglomerationsprogramm Davos

Richtplananpassung - Kapitel 6.2.2

- Das Kapitel Verkehr des kantonalen Richtplans wird mit dem nachfolgenden Unterkapitel 6.2.2 ergänzt.
- Die neuen Objekte werden nach Beschlussfassung / Genehmigung in die Richtplankarte aufgenommen.

6.2.2 Agglomerationsprogramm Davos

A Ausgangslage

Das Verkehrsgeschehen in und um Davos ist geprägt durch eine jahreszeitlich stark unterschiedliche Verkehrsnachfrage, welche einhergeht mit der ausgeprägten Saisonalität der touristischen Nachfrage. Das Verkehrsaufkommen auf den Strassen ist während dem Winter und Sommer rund 50% grösser, und an Winter-Spitzentagen rund 100% grösser als während der Nebensaison. Die Herausforderung aus Sicht Verkehr besteht deshalb hauptsächlich darin, die Verkehrsspitzen während der Hochsaison siedlungs- und umweltverträglich bewältigen zu können. Die Abwicklung des „normalen“ Arbeitspendlerverkehrs führt in Davos hingegen kaum zu Kapazitätsengpässen.

Aus der Analyse der Verkehrssituation in Davos (vgl. Bericht Agglomerationsprogramm) konnten folgende weitere Erkenntnisse gewonnen werden:

- Die Verkehrsnachfrage in Davos lässt sich im Wesentlichen den drei Verkehrsteilnehmergruppen ständige Bewohner, Feriengäste sowie Kurzaufenthalter mit je stark unterschiedlichem Verkehrsverhalten zuordnen. Die Arbeits- und Schülerpendler sind aus Verkehrssicht nicht von grosser Bedeutung.
- Das Verkehrsaufkommen auf der Strasse ist „hausgemacht“. Rund die Hälfte der Autofahrten sind ortsinterner Binnenverkehr, fast die Hälfte Ziel- und Quellverkehr und nur ca. 6% Durchgangsverkehr. Das Verkehrsaufkommen widerspiegelt auch die Lage von Davos abseits wichtiger alpenquerender Verkehrsachsen.
- Auf der Strasse ist Davos grundsätzlich gut erreichbar, bedeutend schlechter ist die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr. Der Verkehrszustrom von und nach Davos erfolgt im Durchschnitt zu rund 20% mit der Bahn und zu rund 80% mit dem Auto.
- Die heute bestehende Verkehrslösung mit dem Einbahnpaar Promenade-Talstrasse führt zu Umwegen für den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr. Das fehlende Parkleitsystem und der Parkplatzmangel zu Spitzenzeiten akzentuieren den systembedingten Mehrverkehr zusätzlich.
- Das Privatauto wird zu häufig für kurze Strecken benutzt. Ein Potenzial zur Verbesserung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs ist vorhanden.
- Die Angebote für den Langsamverkehr innerhalb der Hauptsiedlung und in die Hauptsiedlung sind ungenügend.

«Bericht Agglomerationsprogramm»,
s. Erläuterungen

Die Massnahmen im Bereich Verkehr zielen auf die Schwachstellen des heutigen Verkehrssystems, und umfassen infrastrukturelle und betriebliche Ansätze. Sie stützen die angestrebte Siedlungsstruktur und „Funktionalität“ der Tourismusstadt Davos. Die meisten Verkehrsmassnahmen beziehen sich auf das Hauptsiedlungsgebiet sowie auf die äussere Erschliessung desselben und nicht auf die ländlichen Gemeindefraktionen rund um die Hauptsiedlung.

«Massnahmen Verkehr»,
s. Erläuterungen

In Davos ist aufgrund der zu erwartenden Siedlungsentwicklung höchstens mit einer moderaten Zunahme des Verkehrs und der Luftschadstoffbelastung zu rechnen. Ein zusätzliches Verkehrsaufkommen ist aufgrund des sich verändernden Mobilitätsverhaltens (Zunahme Freizeitverkehr; kürzere Aufenthaltsdauer) dennoch wahrscheinlich.

5.2.2

B Leitüberlegungen

■ Zielsetzung

Die Anbindung der Stadt Davos an die touristischen Nachfrageräume im In- und Ausland wird - insbesondere im öffentlichen Verkehr - optimiert. Innerhalb der Hauptsiedlung wird der Verkehr effizient und möglichst umweltfreundlich organisiert. Dies erfolgt durch angebotsseitige Massnahmen sowie durch einen auf die Siedlungsstruktur abgestimmten Ausbau der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen. Die bestehende Erschliessungsqualität in die ländlich geprägten Gebiete ausserhalb der Hauptsiedlung wird erhalten.

«Angebots-
seitige Mass-
nahmen» s. Er-
läuterungen

■ Grundsätze

Systembedingte Nachteile der heutigen Verkehrsorganisation beheben

Die innere Verkehrsorganisation der Hauptsiedlung wird so gestaltet, dass systembedingte Umwegfahrten und der Parksuchverkehr möglichst vermieden werden. Die anzustrebende Verkehrslösung stützt die Strategie mit drei funktionalen Siedlungsachsen, indem die Promenade vom motorisierten Individualverkehr entlastet, und die Talstrasse als Hauptverkehrsachse entwickelt wird. Die nachteilige Wirkung des Bahntrassees auf den Verkehrsfluss und die Ost-West Verkehrsbeziehung wird reduziert.

5.2.2

Öffentlicher Verkehr priorisieren und auf die publikumsintensiven Einrichtungen ausrichten

Der öffentliche Verkehr wird an neuralgischen Knoten gegenüber dem Individualverkehr priorisiert. Publikumsintensive Einrichtungen wie die Bergbahnen, die Bahnhöfe oder die Eishalle werden besser an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Den Langsamverkehr für Berufs- und Freizeitaktivitäten attraktiv machen

Die Angebote für den Langsamverkehr werden so ausgerichtet, dass möglichst direkte und sichere Verbindungen innerhalb der Hauptsiedlung und auch in die umliegenden Kleinsiedlungen möglich sind, und systembedingte Umwege vermieden werden. Dies erfolgt durch den Ausbau der Angebote für den Langsamverkehr und die Anpassung der Nutzungsregimes. Des weiteren wird auch die Zugänglichkeit der publikumsintensiven Einrichtungen für den Langsamverkehr verbessert.

6.4.1

Vernetzung mit Klosters verbessern

Davos und Klosters werden verkehrstechnisch besser miteinander vernetzt, dies prioritär im öffentlichen Verkehr (häufigere und schnellere Verbindungen, Ausbau Busangebote), aber auch im Langsamverkehr (Radweg). Mit einer besseren Verkehrsanbindung werden die Synergien aus dem gemeinsamen Tourismusraum ausgeschöpft.

C Verantwortungsgebiete

Die Koordination bei der Realisierung der Verkehrsvorhaben und Massnahmen zwischen Bund, Kanton und Gemeinde erfolgt im Rahmen des Agglomerationsprogramms durch den Kanton. Die Realisierung erfolgt stufengerecht. Einzelheiten werden in Leistungsvereinbarungen festgelegt.

Federführung: Bau-, Verkehrs- und Forstdepartement

Die Gemeinde Davos realisiert die kommunalen Massnahmen auf Basis von siedlungs- und verkehrsplanerischen Grundlagen. Bei überregionalen Projekten stimmt sie das Projekt frühzeitig mit den Nachbargemeinden ab.

Federführung: Gemeinde Davos

D Erläuterungen und zusätzliche Informationen

• Bericht Agglomerationsprogramm:

Das Agglomerationsprogramm Davos wird in einem Bericht und anhand von detaillierten Massnahmenblättern erläutert. Folgende Aspekte werden darin aufgegriffen:

- Analyse des Verkehrsgeschehens (Verkehrsaufkommen, Teilnehmer, Schwachstellen u.a.)
- Beschrieb des Verkehrskonzepts und der erforderlichen Verkehrsmassnahmen
- Priorisierung der Massnahmen und Bildung von Massnahmenpaketen
- Aufzeigen von Kosten, Finanzierung und Umsetzung

- **Massnahmen Verkehr:** Die Massnahmen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur bilden den Kern des Agglomerationsprogramms Davos. Neben infrastrukturellen Massnahmen wurden im Rahmen des Gesamtkonzepts weitere Massnahmen erlassen, welche jedoch in vielen Fällen nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms bilden.

Tabelle 6.2 Massnahmen Agglomerationsprogramm Davos (A) und weitere Massnahmen (W).

Nr.	Beschrieb der Massnahme	Objektliste
Massnahmen Motorisierter Individualverkehr		
1	Entlastungsstrasse 1. Etappe (A)	08.TS.02
2	Entlastungsstrasse 2. Etappe (A)	08.TS.03 (neu)
3	Kreisel Laret (A)	08.TS.04 (neu)
4	Optimierung RhB-Querungen (A)	regionaler RIP
5	Sommersicherheit Flüelapass (W)	regionaler RIP
6	Parkhaus Dorf (W)	regionaler RIP
7	Parkhaus Davos Mitte (W)	regionaler RIP
8	Auffang-Parkplatz See (A)	regionaler RIP
9	Parkplatzbewirtschaftung (W)	regionaler RIP
10	Parkleitsystem Davos (A)	regionaler RIP
Massnahmen öffentlicher Verkehr		
11	S-Bahn Davos - Klosters (A)	regionaler RIP [08.TB.02 / 03]
12	RhB Direktverbindungen Davos - Chur (W)	-
13	Zugänglichkeit Bahnstationen für Fussgänger und Velofahrer (A)	regionaler RIP

Nr.	Beschrieb der Massnahme	Objektliste
14	Busbeschleunigung Dorf - Platz (A)	regionaler RIP
15	Angebotsverbesserungen Bus (W)	08.TO.01
16	Netzergänzung RhB (W)	-
Massnahmen Langsamverkehr		
17	Neue Fuss- und Veloverbindung Dorf - Platz (A)	08.TF.01
18	Beidrichtungsverkehr Velo Promenade / Talstrasse (A)	08.TF.01
19	Neue Veloverbindung Wolfgang - Laret (A)	08.TF.01
20	Neue Veloverbindung Laret - Klosters (A)	08.TF.01
21	Neue Veloverbindung Schmelzboden - Frauenkirch (A)	08.TF.01
22	Optimierung RhB-Querungen für Fussgänger und Velofahrer (A)	08.TF.01
23	Optimierung Fussweg Bhf. Dorf - Parsennbahn (A)	08.TF.01
24	Optimierung Fussweg Bhf. Platz - Jakobshornbahn (A)	08.TF.01
25	Bike & Ride Anlagen an Bahnstationen und Bushalten (A)	08.TF.01
Massnahmen Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit		
26	Begegnungsort Zentrum Dorf (A)	regionaler RIP
27	Begegnungsort Zentrum Platz (A)	regionaler RIP
28	Verkehrsberuhigte Promenade Dorf - Platz (A)	regionaler RIP
29	Weitere Langsamverkehrszonen (A)	regionaler RIP
30	Verkehrssicherheit im Strassennetz (W)	-
31	Schulwegsicherung (W)	-
32	Mobilitätsberatung Privatpersonen und Firmen (W)	-

E Objekte

Siehe Kapitel 6.3.2, Abschnitt E (Strassenausbau und -erhaltung)

Siehe Kapitel 6.4.1, Abschnitt E (Angebote des öffentlichen Verkehrs)

Siehe Kapitel 6.4.2, Abschnitt E (Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs)

Siehe Kapitel 6.5, Abschnitt E (Langsamverkehr)