



# Regionaler Richtplan Davos

## 6 Verkehr

### 6.1 Regionales Verkehrskonzept

Beschluss des Grossen Landrats ..... vom: .....

Der Landammann

Der Landschreiber

.....

.....

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. .... vom: .....

Der Regierungspräsident

Der Kanzleidirektor

.....

.....

## Öffentliche Auflage

## A. Ausgangslage

Der regionale Richtplan befasst sich mit dem Gesamtkonzept für den regionalen Verkehr und umfasst den Strassenverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr (Fuss- und Radverkehr) sowie die öffentliche Parkierung. Die Region verfügt derzeit noch nicht über einen umfassenden Verkehrsrichtplan, gewisse konzeptionelle Überlegungen der Verkehrsplanung der Region sind aber im kantonalen Richtplan bereits berücksichtigt.

Für die regionale Verkehrsplanung sind folgende Fakten massgebend:

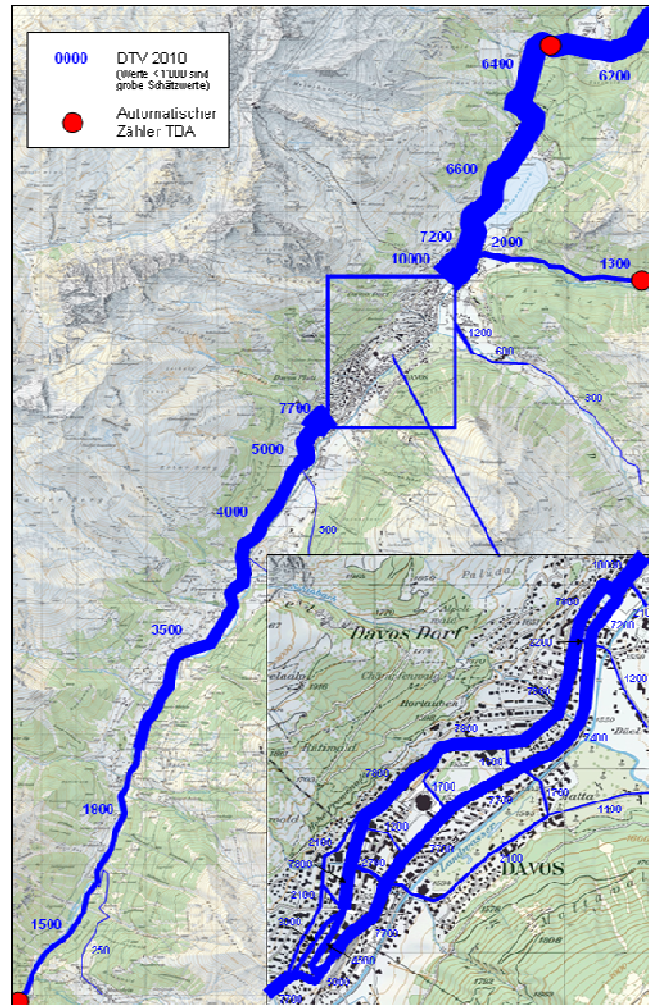
- Der Verkehr weist im Jahresverlauf die für eine Tourismusregion typischen grossen saisonalen Schwankungen auf. Das Verkehrsaufkommen auf den Strassen ist während dem Winter und Sommer rund 50% grösser, und an Winter-Spitzentagen rund 100% grösser als ausserhalb der touristischen Saison.
- Die Verkehrsnachfrage in Davos lässt sich im Wesentlichen den drei folgenden Gruppen von Verkehrsteilnehmern, mit z.T. stark unterschiedlichen Verkehrsverhalten, zuordnen: ständige Bewohner, Feriengäste und Kurzaufenthalter (Tagesausflügler).
- Der Verkehrszustrom von und nach Davos erfolgt zu rund 20% mit der Bahn (ca. 4000 Personen pro Tag) und zu rund 80% mit dem Auto (ca. 16'000 Personen pro Tag).
- Zwischen Davos Dorf und Platz werden im Durchschnitt insgesamt ca. 23'000 Autofahrten pro Tag „produziert“. Davon sind 50% ortsinterner Binnenverkehr, 44% Ziel- und Quellverkehr und lediglich 6% Durchgangsverkehr ohne Bezug zu Davos.

### Motorisierter Individualverkehr

Davos wird von aussen durch drei kantonale Hauptstrassen (Prättigauer-, Flüela- und Landwasserstrasse) erschlossen. Die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz erfolgt heute hauptsächlich über die Prättigauerstrasse, welche insbesondere an verkehrsreichen Wochenenden im Winter an ihre Kapazitätsgrenzen stösst. Deutlich geringer ist das Verkehrsaufkommen auf der Landwasserachse und über den Flüelapass. Für den motorisierten Individualverkehr ist Davos grundsätzlich gut erreichbar.

Das Verkehrsaufkommen im vorderen Prättigau nimmt seit den 80er Jahren kontinuierlich und in beträchtlicher Masse zu, während der Verkehr an den Zählstellen in Davos Laret und am Landwassertunnel nur moderat zugenommen hat. Am Flüelapass hat das Verkehrsaufkommen bedingt durch die Eröffnung der Vereinalinie und der damit zusammenhängenden Winterschliessung abgenommen. In den nächsten Jahren ist mit nur kleinen Zuwachsraten zu rechnen. Nimmt man den heutigen Trend als Grundlage kann davon ausgegangen werden, dass bis ins Jahr 2030 der Strassenverkehr im Querschnitt Laret von heute 6'300 Fahrzeuge DTV auf ca. 7'500 Fahrzeuge (plus 19%) und im Querschnitt Landwassertunnel von heute 1'500 Fahrzeuge DTV auf ca. 1'650 Fahrzeuge (plus 10%) zunehmen wird (siehe Abb. 1).

Abbildung 1: Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) in Davos 2010.



Davos hat aus Gründen der Unfallprävention und mit dem Ziel einer Reduktion der Lärm- und Luftbelastung bisher dreizehn Tempo 30 Zonen realisiert, weitere Zonen sind in Planung. Das Konzept sieht die flächige Einführung eines Tempo 30-Regimes im öffentlichen Strassenraum vor, davon ausgenommen sind die Hauptstrassen und wichtigsten Verbindungsstrassen.

### Öffentliche Parkierung

Heute werden im Raum Davos Dorf und Platz etwa 14'000 Parkplätze angeboten, wovon ca. 3'000 allgemein zugänglich bzw. öffentlich sind und ca. 11'000 nur Berechtigten zur Verfügung stehen. Das Parkierungskonzept Davos 2006 hält fest, dass heute in Davos Dorf und Platz vor allem im Raum „Davos Mitte“ ein namhafter Bedarf an zusätzlichen öffentlichen Parkplätzen besteht. Bei moderatem Wachstum von Davos als Wohn- und Tourismusort und den geplanten Umnutzungen von Parkierungsflächen der Bergbahnen wird in naher Zukunft auch in den Zentren Dorf und Platz ein gewisser Mangel an Parkplätzen herrschen. Der Mangel besteht vor allem an einzelnen Spizentagen, namentlich während der Hochsaison.

## Öffentlicher Verkehr

Davos ist bahnseitig umsteigefrei mit Landquart und Filisur, und mit Umstieg in Landquart mit dem übrigen Kanton und der übrigen Schweiz verbunden. In Klosters (Vereinialinie) und in Filisur (Albulalinie) bestehen Verbindungen ins Unter- bzw. Oberengadin. Zusätzlich wird Davos durch die Postautolinien Davos – Lenzerheide – Chur und im Sommer mit der Linie Davos – Flüelapass – Zernez erschlossen. Trotz dieses Bahnangebots ist Davos aufgrund der Umsteigezwänge und der geringeren Reisegeschwindigkeiten mit dem öffentlichen Verkehr wesentlich schlechter erschlossen als mit dem motorisierten Individualverkehr.

Innerhalb von Davos werden durch den Verkehrsbetrieb Davos VBD und Postauto Graubünden neun Buslinien betrieben. Auf den einzelnen Linien verkehren zur Hauptzeit bis max. 4 Buspaare pro Stunde. Die Einzugsgebiete der Haltestellen decken das Siedlungsgebiet weitestgehend ab und die wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in das Wegnetz des Langsamverkehrs eingebunden. Das Busangebot gesamthaft ist gut.

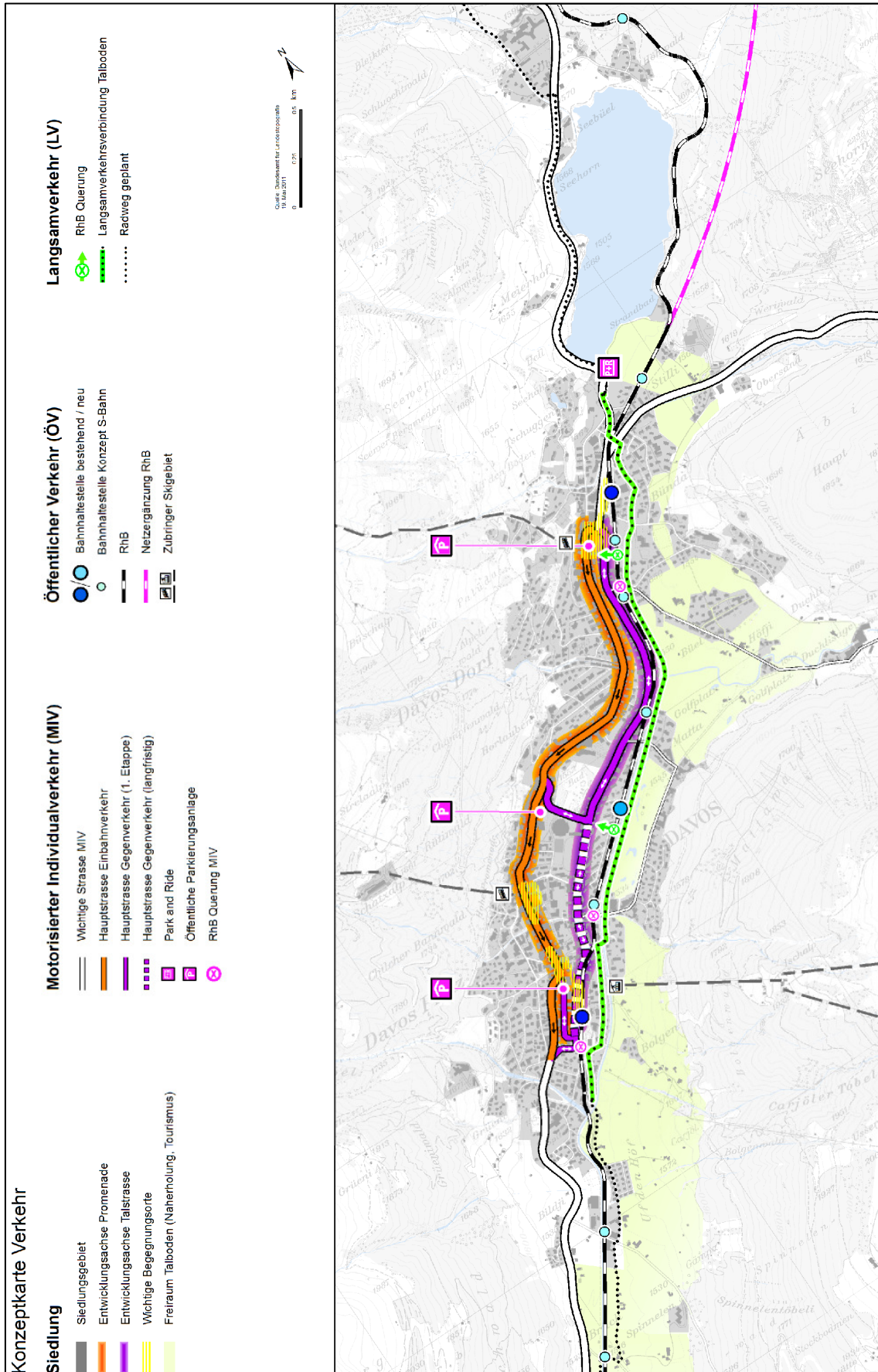
Gewisse Defizite beim öffentlichen Verkehr bestehen bei der Schiene, so durch fehlende direkte Anbindungen wichtiger Siedlungsteile und anderer verkehrintensiver Nutzungen an die RhB sowie im ungenügenden Zugangebot, zumindest zu den Zeiten ohne Sportzüge. Gebiete mit entsprechendem Verkehrspotenzial, aber ohne direkten Bahnanschluss sind der Raum Davos Mitte (Sportanlagen, Kongress u.a.), das Gebiet südlich des Sees (Strandbad, Auffangparkplatz) sowie die Siedlungsteile Höhwald und Crestannes / Höfe. Im Schnitt benutzen rund 4000 Personen die Rhätische Bahn in Davos, die Umsteigefrequenzen am Bahnhof Platz sind doppelt so gross wie am Bahnhof Dorf. Prognosen zur Entwicklung dieser Verkehrsnachfrage liegen keine vor.

## Langsamverkehr

Im Hauptsiedlungsgebiet Davos Dorf – Platz und Umgebung steht den Fussgängern und Velofahrern für ihre Wege längs und quer zum Tal ein relativ dichtes Netz an Verbindungen zur Verfügung. Viele der Verbindungen sind auch signalisierte Wanderwege und/oder Bike-routen. Zwischen Davos Dorf und Platz haben sich die Velofahrer ebenfalls an das Einbahnregime Promenade/Talstrasse zu halten, was für viele Fahrtbeziehungen mit Umwegen verbunden ist. Zusätzlich müssen bei Benutzung der Querverbindungen ins Gewicht fallende Höhenunterschiede von der Talstrasse zur Promenade hin überwunden werden.

Die Velofahrer profitieren im regionalen Verkehr nicht im gleichen Masse von strassenabhängigen Verbindungen. Insbesondere im Raum See – Bahnhof Dorf – Dorfseeli und zwischen Glaris Mühle und dem Landwassertunnel steht den Velofahrern nur die viel befahrene Kantonsstrasse zur Verfügung und zwischen Wolfgang und Klosters ist die Wanderwegverbindung nicht velotauglich. Zudem ist die grossräumige Veloverbindung Davoser See – Davos Dorf – Davos Platz – Unterschnitt mit einem beträchtlichem Umweg über die Verbindung Dischmastrasse – Mattastrasse geführt.

Ausserhalb des Hauptsiedlungsgebietes werden die wichtigsten Fuss- und Wanderwegverbindungen fast ausnahmslos abseits der Strassen geführt.



## B. Leitüberlegungen

### Ziele

Der Gesamtverkehr in Davos wird nachhaltig gestaltet. Er wird so gelenkt, dass die Bevölkerung und die Umwelt vor negativen Auswirkungen möglichst geschützt werden. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs wird gegenüber dem Individualverkehr gesteigert.

### Grundsätze

- a. Der Verkehr ist nicht Selbstzweck sondern hat eine dienende Funktion zur Erreichung der angestrebten Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung.
- b. Das Verkehrskonzept basiert auf einer angebotsorientierten und nicht nachfrageorientierten Verkehrsplanung.
- c. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die Hauptachsen kanalisiert. Im Zentrums-kerngebiet werden differenziert Verkehrsregimes vorgesehen, die eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer ermöglichen.
- d. Der öffentliche Verkehr wird als service public verstanden, der sich an den Bedürfnissen der Gäste und der Ortsansässigen orientiert.
- e. Für den Langsamverkehr wird ein möglichst direktes lückenloses und sicheres Wegnetz, und soweit erforderlich getrennt oder abseits der Hauptverkehrsdachsen angestrebt.
- f. Die Möglichkeiten zur Schaffung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und von Anreizen zum Umsteigen vom Auto auf diese Alternativen werden genutzt.
- g. Das touristische Mountainbike-Netz basiert auf dem Langsamverkehrsnetz und wird dort vom Langsamverkehrsnetz getrennt, wo eine Gefährdung von Fussgänger und Wanderer besteht.

## C. Verantwortungsbereiche

Die Gemeinde berücksichtigt bei allen Geschäften, die den Verkehr beeinflussen oder vom Verkehr beeinflusst werden, die Ziele und Grundsätze des regionalen Verkehrskonzepts.

Die Gemeinde überprüft periodisch die Verkehrsentwicklung und die Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen des Verkehrskonzepts. Bei Bedarf wird das Verkehrskonzept angepasst.

## D. Erläuterungen und weitere Informationen

<i>Agglomerationsprogramm</i>	<i>Der Inhalt des regionalen Richtplanes Verkehr basiert auf den bestehenden Verkehrskonzepten und dem Agglomerationsprogramm. Darin werden das Verkehrsnetz, die heutige Verkehrsnachfrage, die künftige Verkehrsentwicklung und eine Schwachstellenanalyse dargelegt. Das Agglomerationsprogramm umfasst ein Gesamtkonzept für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Region Davos und formuliert gestützt darauf Massnahmen zur Umsetzung der strategischen Leitüberlegungen. Diese Massnahmen zielen auf die bauliche und betriebliche Optimierung der Verkehrsinfrastrukturen und des Verkehrsnetzes für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr und werden vom Bund teilweise mitfinanziert.</i>
<i>Grundlagen Verkehrsaufkommen:</i>	<i>Über die heutige Verkehrsnachfrage auf der Strasse stehen sehr gute Unterlagen zur Verfügung. Einerseits unterhält das kantonale Tiefbauamt auf allen drei nach Davos führenden Hauptstrassen permanente automatische Verkehrszähler und andererseits führt die Gemeinde Davos alle fünf Jahre umfangreiche ortsinterne Verkehrserhebungen durch.</i>
<i>Grundlagen Konzept</i>	<i>Es wurden seit 1990 diverse Konzepte mit Bezug zur Verkehrsinfrastruktur und zur Verkehrsorganisation erarbeitet. Diese wurden teilweise bei der Erarbeitung des Richtplans berücksichtigt. Anbei eine unvollständige Auflistung:</i> <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Entlastungsstrasse Davos, Variantenvergleich, März 1990</i></li><li>- <i>Radwegkonzept Davos, Februar 1992</i></li><li>- <i>Fusswegkonzept Davos, Juni 1992</i></li><li>- <i>Verkehrsberuhigungskonzept Davos, März 1993</i></li><li>- <i>S-Bahn-Konzept Davos, Juli 1994</i></li><li>- <i>Parkierungskonzept Davos, Stand 2006</i></li><li>- <i>Konzept Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherung, März 2010</i></li><li>- <i>Diverse Gutachten für Tempo 30 Zonen auf dem Gemeindegebiet</i></li><li>- <i>Konzept Erschliessung der Bergbahnperimeter Parsenn und Jakobshorn, 2010</i></li></ul>

## E. Objekte

Keine

## **F. Planungsverfahren und Mitwirkung**

Öffentliche Mitwirkung und Erlasse.

## **G. Grundlagen**

- Kantonaler Richtplan 2000.
- Entwurf Agglomerationsprogramm 2011.
- Diverse Teilkonzepte der Verkehrsplanung Davos:
  - Entlastungsstrasse Davos, Variantenvergleich, März 1990.
  - Verkehrsberuhigungskonzept Davos, März 1993.
  - Parkierungskonzept Davos, Stand 2006.
  - Konzept Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherung, März 2010.
  - Konzept Erschliessung der Bergbahnperimeter Parsenn und Jakobshorn, 2010.
  - Variantenstudium Kreisel/Linksabbieger Laret mit Kostenschätzung, 2010.
  - Projekt Parkhaus Mitte mit Bewirtschaftungskonzept und Umweltbericht, 2010.