



Regionaler Richtplan Davos

6 Verkehr

6.2 Strassenverkehr

Beschluss des Grossen Landrats vom:

Der Landammann

Der Landschreiber

.....

.....

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. vom:

Der Regierungspräsident

Der Kanzleidirektor

.....

.....

Öffentliche Auflage

A. Ausgangslage

Das Verkehrsaufkommen in Davos wird weitgehend durch den Binnenverkehr und den Ziel- und Quellverkehr verursacht, der Durchgangsverkehr spielt eine sehr untergeordnete Rolle (gut 5% aller Fahrten). Für den motorisierten Individualverkehr sind daher gute Lösungen in Bezug auf die *innere Organisation* des Verkehrs gefragt. Eine innere Organisation, die gleichzeitig auch die angestrebte Siedlungsentwicklung stützt.

Die innere Struktur des Verkehrsnetzes ist heute geprägt durch das Einbahnpaar zwischen Davos Dorf und Davos Platz. Dieses wird gebildet durch die Landwasserstrasse (Promenade) und die Talstrasse mit Fahrtrichtung Nord - Süd in der Promenade und Süd - Nord in der Talstrasse. Verschiedene Gemeindestrassen verbinden das Einbahnpaar. Mit diesem Verkehrsregime ist an Spitzentagen die Verkehrsinfrastruktur überlastet, mit entsprechenden negativen Auswirkungen für die Einwohner, die touristische Attraktivität und die Umwelt. Unter den regelmässigen Staus leiden aber nicht nur die Autofahrer, sondern ebenfalls die Benützer der Buskurse des VBD sowie die Fussgänger. Die Einbahnlösung führt systembedingt zu vielen Umwegfahrten mit entsprechender Lärmemission und grossem Schadstoffausstoss sowie zu tendenziell höheren Geschwindigkeiten. Weitere Schwachstellen im Bereich der ortsinneren Verkehrsstruktur sind:

- die Trennwirkung des Bahntrassees mit erschwerten innerörtlichen Verkehrsbeziehungen (Bahnquerungen Matta-, Hof- und Dischmastrasse),
- der Parkplatzmangel und das fehlende Parkleitsystem,
- die zu wenig konsequente Parkplatzbewirtschaftung mit zu kleinem Lenkungseffekt,
- die ungenügende Verkehrssicherheit auf den Hauptachsen und wichtigen Schulwegen,
- fehlende attraktive Aussenräume als Begegnungsorte in den Zentren Dorf und Platz.

Die Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs müssen daher konsequent auf die Behebung der heutigen Schwachstellen zielen. Ein zentrales Element der Planung ist die etappenweise Änderung des Verkehrsregimes vom heutigen Einbahnpaar zu einer im Gegenverkehr geführten Entlastungsstrasse auf der Talstrasse. Eine Änderung dieses Regimes kann die heute unbefriedigende Situation längerfristig und anhaltend verbessern. Damit verbunden sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur gestalterischen Aufwertung der Zentren und der Promenade.

Zur besseren Erschliessung der Siedlungs- und Gewerbegebiete östlich des Bahntrassees und zur Verhinderung von Rückstaus auf der Talstrasse sind bauliche und betriebliche Optimierungen der Gleisquerungen vorgesehen. Eine weitere Massnahme betrifft den Aufbau eines dynamischen Parkleitsystems, um den Parksuchverkehr während der Hochsaison zu reduzieren. Die einzelnen Massnahmen sind im Kapitel D sowie im Agglomerationsprogramm im Detail beschrieben.

B. Leitüberlegungen

Ziele

Davos ist mit leistungsfähigen und sicheren Strassen an das kantonale und nationale Strassennetz angeschlossen. Die innere Verkehrsorganisation wird so gestaltet, dass Umwegfahrten und Suchverkehr möglichst vermieden werden. Die Parkieranlagen sind so ausgelegt, dass sie den Anforderungen bei hohem Verkehrsaufkommen genügen.

Grundsätze

Motorisierter Individualverkehr

- a. Die systembedingten Nachteile des Einbahnregimes auf der Promenade und Talstrasse werden schrittweise behoben.
- b. Der Autoverkehr wird auf den Hauptachsen kanalisiert. Wohngebiete und Zentren werden angepasst vom Autoverkehr entlastet.
- c. Die nachteilige Wirkung des Bahntrassees auf den Verkehrsfluss und den Ost - West-Verkehr wird durch bauliche und betriebliche Optimierungen der Bahnquerungen möglichst reduziert.

Parkierung

- d. Die öffentlichen Parkplätze werden soweit möglich in zentralen Grossanlagen konzentriert. Das Parkplatzangebot insgesamt orientiert sich nach dem Bedarf während der touristischen Hochsaison.
- e. Zur Minderung des Parkplatzsuchverkehrs wird ein Parkleitsystem eingeführt, welches alle öffentlichen und die privaten Parkieranlagen der Bergbahnen umfasst.
- f. Die öffentlichen Parkplätze und die privaten Parkplätze der Bergbahnen werden bewirtschaftet.

Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung

- g. Massnahmen im Strassenverkehr zielen auf eine Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Von besonderer Bedeutung ist die Sicherung der Schulwege.
- h. In den beiden Zentren Dorf und Platz werden attraktive, verkehrsberuhigte Strassenräume geschaffen.

C. Verantwortungsbereiche

Der Kanton oder die Gemeinde treffen die folgenden weiteren Massnahmen:

Allgemeine Regelungen C1 – C3 (Verfahren und Grundlagen)

C1: Verfahren für die Umsetzung von festgesetzten Vorhaben gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan

- a. Die Gemeinde berücksichtigt das Vorhaben in der Nutzungsplanung und passt diese entsprechend an.
- b. Die zuständige Behörde erstellt das Projekt in Absprache mit den beteiligten Stellen, optimiert es in Bezug auf den Landverbrauch, und minimiert allfällige Beeinträchtigungen der Siedlungsqualitäten sowie nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt und die Landschaft.

C2: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben (Zwischenergebnis, Vororientierung) gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan

- a. Die zuständige Behörde erarbeitet Studien oder ein Vorprojekt und prüft bei Konflikten Alternativen. Sie erstellt einen Bericht, welcher die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen, Raum und Umwelt darstellt.
- b. Der kantonale bzw. regionale Richtplan wird angepasst.

C3: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben, welche noch nicht im kantonalen Richtplan enthalten sind

- a. Die Regierung entscheidet im Genehmigungsverfahren über die Aufnahme in den kantonalen Richtplan (sofern Gegenstand des kantonalen Richtplans).
- b. Das weitere Verfahren richtet sich nach C1 oder C2.

D. Erläuterungen und weitere Informationen

Anbei werden die einzelnen Massnahmen im Bereich des MIV, des stehenden Verkehrs (Parkierung) und der Verkehrsberuhigung und -sicherheit beschrieben. Für ausführliche Erläuterungen wird auf das Agglomerationsprogramm verwiesen.

Motorisierter Individualverkehr

Entlastungsstrasse Die Massnahme „Entlastungsstrasse“ sieht eine etappenweise Änderung des Verkehrsregimes vom heutigen Einbahnpaar Promenade - Talstrasse zu einer im Gegenverkehr geführten Entlastungsstrasse auf der Talstrasse vor. Damit verbunden sind weitere Massnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung, der Parkierung und der Strassenraumgestaltung. Diese Massnahme ist ein zentrales Element des Siedlungskonzeptes von Davos, und stärkt die Promenade als touristische Achse und Flaniermeile. Diese Massnahme ist im Grundsatz bereits Bestandteil des kantonalen Richtplans (08.TS.02; Koordinationsstand Zwischenergebnis). Für die Umsetzung sind folgende Etappen vorgesehen:

Etappe 1:

In der ersten Etappe wird der Beidrichtungsverkehr auf der Talstrasse bis zur Kurgartenstrasse eingeführt. Zu diesem Zweck ist die Talstrasse auf dem gesamten Abschnitt auf 6.5 m zu verbreitern (reine Fahrbahnbreite, nicht Gesamtquerschnitt Strassenraum). Auch die Kurgartenstrasse ist zu verbreitern, um den Verkehr in Richtung Zentrum Platz auf die Promenade zurückzuführen. Die Etappen 1 und 2 lassen sich auch zeitgleich umsetzen. Es sind jedoch noch Abklärungen in Bezug auf die Lärmauswirkungen zu treffen. Basierend auf einem Lärmgutachten sind auch allfällige Lärmschutzmassnahmen zu diskutieren.

Etappe 2:

In der zweiten Etappe ist die Vollendung der Entlastungsstrasse auf dem Abschnitt Kurgartenstrasse - Zentrum Platz vorgesehen. Die Platzverhältnisse in diesem Abschnitt sind sehr eng, es sind Varianten (Linienführung, Gestaltung etc.) für eine solche Verbindung aufzuzeigen. Diese Etappe kann erst längerfristig umgesetzt werden.

Konflikte:

An diversen Gebäuden entlang der Talstrasse wird heute der Immissionsgrenzwert oder sogar die Alarmwerte. Mit der Umlagerung des Verkehrs wird die Lärmbelastung an der Talstrasse weiter zunehmen. Eine Zunahme des DTV auf der Talstrasse um 60 - 75 % (Verkehrsverlagerung abzüglich Mehrverkehr infolge Einbahnregime) hat eine zusätzliche Mehrbelastung von 2 – 2.5 dB(A) zur Folge. Mit geeigneten Lärmschutzmassnahmen können die durch den Mehrverkehr verursachten zusätzlichen Belastungen jedoch kompensiert werden. Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h hätte eine Abnahme der Lärmemissionen um ca. 1.5 dB(A) zur Folge. Der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen führt zu einer weiteren Reduktion der Lärmemissionen um ca. 1 dB(A). Wobei diese Massnahme eher eine kurzfristige Wirkung zeigt.

Bei der Beurteilung der Lärmemissionen des Verkehrs auf der Talstrasse gilt der

Immissionsgrenzwert als massgebender Belastungsgrenzwert, da es sich bei der Realisierung der Entlastungsstrasse Davos rechtlich gesehen um eine wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage, und nicht um einen Neubau handelt. Die Talstrasse wurde in den 70er-Jahren bereits im Gegenverkehr geführt.

Kreisel Laret Im Gebiet Laret sind ein neues Gewerbegebiet geplant. Zur Erschliessung des Gebiets ist ein Kreisel auf der Prättigauerstrasse vorgesehen. Der Kreisel soll dem Ortsbus (Linien 1 und 11) auch als Wendeplatz dienen. Ein Variantenkonzept zur Erschliessung wurde bereits erarbeitet.

Optimierung Bahn-Querungen MIV Die Siedlungs- und Gewerbegebiete östlich des Bahntrassees sind teilweise unzureichend erschlossen. Die RhB-Unterführungen (Hofstrasse, Mattastrasse) stellen für den Gewerbeverkehr aufgrund ungenügender Dimensionierung ein Hindernis dar. Die Unterführung an der Hofstrasse wird für den zweispurigen PW-Verkehr und den einspurigen Lastwagen-Verkehr ausgebaut, die Unterführung an der Mattastrasse wird für den einspurigen Lastwagen-Verkehr ausgebaut. Der Bahnübergang an der Dischmastrasse führt bei geschlossenen Barrieren zu einem Rückstau auf der Talstrasse, mit der geplanten Einführung des Beidrichtungsverkehrs wird der Verkehr noch stärker behindert. Mit verkehrslenkenden Massnahmen soll dieser Bahnübergang so saniert werden, damit der Verkehr auf der Talstrasse nicht behindert wird.

Sommersicherheit Flüelapass Einzelne Abschnitte der im Winter geschlossenen Flüelapassstrasse sind durch Steinschlag und Hangrutschungen gefährdet. Zur Erhöhung der Sommersicherheit der Flüelapassstrasse sind punktuelle Schutzbauten erforderlich. Ein Massnahmenkonzept liegt noch nicht vor.

Parkierung

Parkhaus Dorf Ein grosser Teil der heutigen Parkplätze der Parsennbahn wird im Zusammenhang mit einer partiellen Überbauung des Areals aufgehoben. Als Ersatz für diese Parkplätze ist ein unterirdisches Parkhaus unter dem Dorfseeli geplant. Die Machbarkeit in Bezug auf Lage, Erschliessungssituation und Umweltauswirkungen wurde im Grundsatz aufgezeigt. Mit der Realisierung des Parkhauses ist auch die Aufhebung weiterer oberirdischer Parkplätze in diesem Gebiet, und die Aufwertung des Strassenraums für den Langsamverkehr vorgesehen (vgl. Begegnungsort Zentrum Dorf).

Parkhaus Mitte In Davos Mitte ist ein Parkhaus für die umliegenden Nutzungen (Freizeit- und Sportanlagen, Detailhandel, Gastronomie) geplant, vor allem in diesem Raum besteht heute ein namhafter Bedarf an zusätzlichen öffentlichen Parkplätzen. Mit der Realisierung dieses Parkhauses werden die heutigen öffentlichen Parkplätze im Umkreis der Sportanlagen aufgehoben. Die Machbarkeit des Parkhauses wurde aufgezeigt. Im Zusammenhang mit diesem Projekt steht auch die Realisierung von zwei Begegnungsorten (vgl. Begegnungsorte Zentrum Platz).

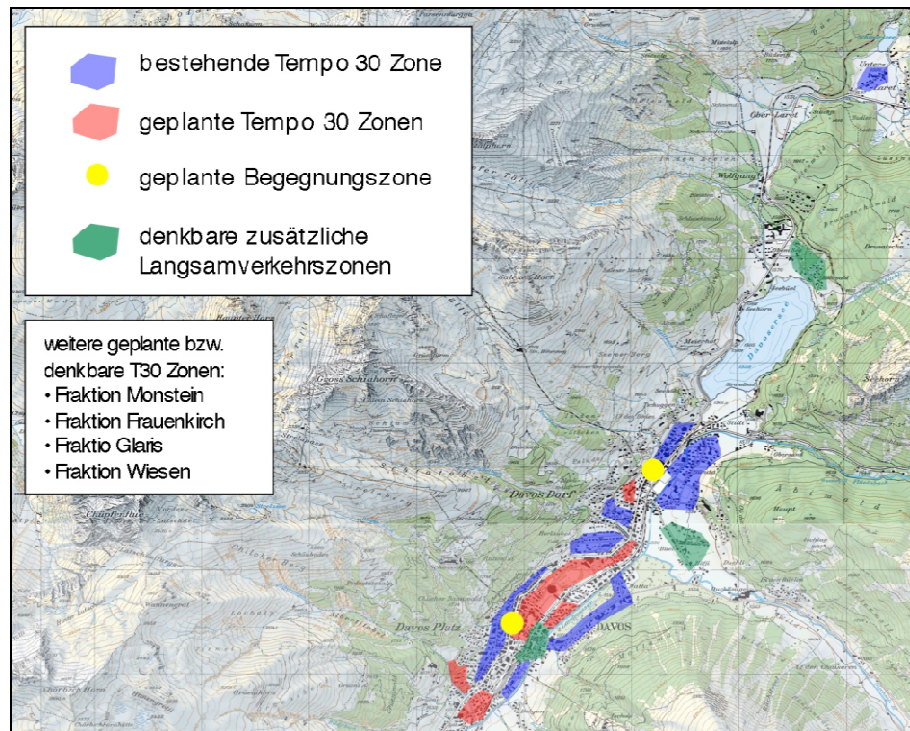
<i>Auffang-Parkplatz See</i>	<i>Eingangs Davos ist eine Parkierungsanlage mit insgesamt ca. 500 Parkplätzen vorgesehen. Dieser Parkplatz dient als Auffangparkplatz an Spizentagen oder bei grösseren Veranstaltungen. Damit der Auffang-Parkplatz seine Funktion erfüllen kann, halten an ihm die ordentlichen Buskurse des VBD nach/von Laret, bei Bedarf werden Shuttlebusse eingesetzt. Der Parkplatz wird in das Parkleitsystem Davos eingebunden und bewirtschaftet.</i>
<i>Parkplatzbewirtschaftung</i>	<i>Mit einer umfassenden Parkplatzbewirtschaftung im öffentlichen Raum auf dem ganzen Gemeindegebiet von Davos wird sichergestellt, dass die allgemein zugänglichen Parkplätze entsprechend ihrer Zweckbestimmung benützt werden und Anreize bestehen, für gewisse Fahrten auf die Benützung des Autos zu verzichten. Die wichtigsten Bestandteile dieses Bewirtschaftungskonzept für die öffentlichen Parkplätze in Davos sind unterschiedliche zeitliche Beschränkungen der erlaubten Parkdauer und die ausnahmslose gebührenpflichtige Bewirtschaftung aller Parkplätze mit örtlich unterschiedlichen Gebührenhöhen. Dabei bemisst sich die Gebührenhöhe am Verursacherprinzip und an der Kostenwahrheit im Verkehr.</i>
<i>Parkleitsystem</i>	<i>Mittels eines dynamischen Parkleitsystems werden ortskundige und ortsunkundige Autofahrer auf möglichst direktem Weg zu den freien Parkplätze in Zielnähe geführt. Damit verbunden ist eine Minimierung des Parksuchverkehrs, und ein erhöhter Komfort für die Betroffenen. Im Weiteren hilft das Parkleitsystem, dass der vorgesehene Auffangparkplatz See seine Aufgabe optimal erfüllen kann. Bestandteil des System sind die dafür geeigneten öffentlichen Parkierungsanlagen (Anlagen mit Schrankensystem, Induktionsschlaufen oder Parkwächtern) zwischen dem See und dem Spital, sowie die privaten Parkierungsanlagen bei den Bergbahnen.</i>

Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung / zu gestaltende öffentliche Räume

<i>Begegnungsort Zentrum Dorf (Gebiet Dorfseeli)</i>	<i>Voraussetzung für die Realisierung eines Begegnungsortes im Zentrum Dorf ist die Umsetzung der 1. Etappe bzw. die Option der Entlastungsstrasse und der Bau des Parkhauses Dorf. Vorgesehen sind eine neue Gestaltung des Strassenraums zwischen der Talstrasse und der neuen Querverbindung der Entlastungsstrasse mit signalisierter Begegnungszone und einem verkehrsfreien Dorfplatz über der Tiefgarage. Diese Massnahme trägt zu einer erhöhten Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr bei, die Qualität des öffentlichen Raums im Zentrum Dorf wird wesentlich verbessert.</i>
<i>Begegnungsorte Zentrum Platz</i>	<i>Voraussetzung für die Realisierung der Begegnungsorte im Zentrum Platz (Arcade und Postplatz) ist die Realisierung des Parkhauses Mitte. Heute werden diese beiden Standorte als Parkierungsanlagen benutzt. Als Ergänzung zu diesen zwei Begegnungsorten wird in der Promenade zwischen der Kurgartenstrasse und dem Postplatz eine Tempo 30-Zone eingeführt, die bestehenden Parkplätze auf dem Trottoir werden in diesem Abschnitt aufgehoben.</i>

Verkehrsberuhigte Promenade Dorf – Platz Mit der Realisierung der Entlastungsstrasse und der damit verbundenen massiven Entlastung der Promenade vom motorisierten Individualverkehr werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die Promenade verkehrsberuhigt gestaltet werden kann. Die etappenweise Neugestaltung der Promenade wird parallel zur Realisierung der Entlastungsstrasse vorgenommen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die Anpassung des Strassenquerschnitts an das verminderte Verkehrsaufkommen (z.B. Reduktion der Fahrbahnbreite, neue Randabschlüsse u.ä.) und um weitergehende Gestaltungsmassnahmen in den Bereichen mit Begegnungszone. Die Anforderungen des Busverkehrs bleiben weiterhin erfüllt.

Gebiete Langsamverkehr Neben den bestehenden Langsamverkehrszonen und den geplanten Begegnungs-orten ist die Einführung weiterer Langsamverkehrszonen denkbar (z.B. Höhwald, Dischmastrasse, Talstrasse Süd, Fraktion Süd).



E. Objekte

Festsetzung F	=	Koordination abgeschlossen / Vorhaben machbar
Zwischenergebnis Z	=	Konflikte lokalisiert, aber noch nicht gelöst; Vorgehen festgelegt
Vororientierung V	=	Idee, Konflikte möglich, Realisierung langfristig

Verkehrsorganisation innerorts

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Objekte	Hinweise/Massnahmen	Koordinations- stand neu
08.TS.02	08.StV.02.1	Entlastungsstrasse, 1. Etappe	Teilausbau Talstrasse / Kurgarten- strasse zuhanden Festsetzung Lärmsitua- tion abklären	Z
08.TS.02	08.StV.02.2	Entlastungsstrasse, 2. Etappe	Konzept mit Varianten erarbeiten	V
-	08.StV.03	Gleisquerung Hofstrasse	Ausbau Unterführung für den Ge- werbe - und Personenverkehr	F
-	08.StV.04	Gleisquerung Mattastrasse	Ausbau Unterführung für den Ge- werbeverkehr	F
-	08.StV.05	Gleisquerung Dischmastrasse	Sanierung Bahnübergang, Optimierung Verkehrsfluss Tal- strasse	F

Neubau / Ausbau von Knoten an Hauptstrassen

-	08.StV.07	Kreisel Laret	Neubau Kreisel Variantenstudium liegt vor; Koordi- nation mit Gewerbezone und Inertstoffdeponie Laret	F
---	-----------	---------------	--	---

Ausbau von Hauptstrassen

-	08.StV.06	Flüelapassstrasse	Schutz vor Naturgefahren Massnahmenkonzept erarbeiten	V
---	-----------	-------------------	--	---

Parkierung

-	08.StV.10	Parkhaus Dorf	Machbarkeit aufgezeigt; C1	F
-	08.StV.11	Parkhaus Mitte	Machbarkeit aufgezeigt; C1	F
-	08.StV.12	Auffangparkplatz See	Am Standort zwei Varianten möglich; C1	F

Verkehrssicherheit und –beruhigung / Zu gestaltende öffentliche Räume

-	08.StV.20	Gebiet Bahnhof Platz - Rathausplatz / Postplatz	Begegnungsort; Koordination mit 08.StV.11	F
-	08.StV.21	Gebiet Dorfseeli	Begegnungsort; Koordination mit 08.StV.02 und 08.StV.10	F
-	08.StV.22	Verkehrsberuhigte Promenade, Zentren Dorf und Platz	Anpassungen im Strassenquerschnitt und treffend Gestaltungsmaßnahmen Standorte siehe Kap. 5.1	F

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

Öffentliche Mitwirkung und Erlasse

G. Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2000.
- Agglomerationsprogramm Davos, Entwurf 2011.
- Diverse Teilkonzepte 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.