



# Regionaler Richtplan Davos

## 6 Verkehr

### 6.3 Öffentlicher Verkehr

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

Der Landammann

Der Landschreiber

.....

.....

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

Der Regierungspräsident

Der Kanzleidirektor

.....

.....

## Öffentliche Auflage

## A. Ausgangslage

Davos ist bahnseitig umsteigefrei mit Landquart und Filisur und mit Umsteigen in Landquart mit dem übrigen Kanton und der übrigen Schweiz, in Klosters mit dem Unterengadin (Verinalinie) und in Filisur mit dem Oberengadin und mit Chur (Albulalinie) verbunden. Zusätzlich wird Davos durch die überregionalen Postautolinien Davos – Lenzerheide – Chur und im Sommer mit der Linie Davos – Flüelapass – Zernez erschlossen. Trotz des bestehenden Bahnangebots ist Davos aufgrund der bestehenden Umsteigezwänge und der geringeren Reisegeschwindigkeiten mit dem öffentlichen Verkehr wesentlich schlechter erreichbar als mit dem motorisierten Individualverkehr. Die Fahrt von Klosters nach Davos dauert heute mit der RhB beinahe eine halbe Stunde.

Innerhalb von Davos werden durch den Verkehrsbetrieb Davos VBD und Postauto Graubünden neun Buslinien betrieben. Die Promenade und die Talstrasse bilden die Hauptachsen für den Busverkehr (vgl. Abbildung 1). Auf den einzelnen Linien verkehren zur Hauptzeit bis max. vier 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. Auch die Aussenfraktionen Laret, Frauenkirch, Glaris, Monstein und Wiesen sowie die Seitentäler Dischma und Sertig werden durch die VBD bzw. Postauto bedient.

Heute bestehen Defizite beim öffentlichen Verkehr innerhalb der Siedlung in der fehlenden direkten Anbindung wichtiger Siedlungsteile und anderer verkehrsintensiver Nutzungen an die RhB, und damit an die beiden Zentren Dorf und Platz 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. Weitere Schwachstellen sind die fehlenden Abendkurse des VBD, die ungenügende Zugänglichkeit der Bahnhöfe für die Benutzer sowie die Behinderung des Busverkehrs auf der Promenade und Talstrasse bei hohem Verkehrsaufkommen.

Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs ist ein Bündel von Massnahmen erforderlich. Zur Verbesserung der äusseren Erschliessung von Davos ist die Einführung direkter RhB-Verbindungen zwischen Chur und Davos zu prüfen. Die meisten Fahrgäste der RhB steigen jedoch in Landquart auf die SBB-Züge in Richtung Zürich oder St. Gallen um, und würden nicht von einer solchen Massnahme profitieren. Eine signifikante Fahrzeitverkürzung hätte hingegen der Bau eines Bahntunnels zwischen Davos und Klosters zur Folge. Davos würde von einer solchen Lösung vollumfänglich profitieren.

Zur Verbesserung des ÖV-Angebots innerhalb des Siedlungsgebiets ist die Einführung verschiedener Busbeschleunigungsmassnahmen zwischen Davos Dorf und Platz vorgesehen. Weiter vorgesehen ist eine Erhöhung der Haltestellendichte der RhB, um die publi-



## B. Leitüberlegungen

### Ziele

Davos ist mit einem attraktiven Angebot des öffentlichen Verkehrs erschlossen. Die Leistungsfähigkeit auf der Hauptzubringerachse Landquart - Klosters - Davos wird gesteigert, und die Fahrzeit reduziert. Der ÖV wird aktiv gefördert, und die Verlagerung des Individualverkehrs auf den ÖV unterstützt.

### Grundsätze

- a. Die äussere Erschliessung mit der Bahn wird in Bezug auf die Fahrzeit und die Anzahl der Verbindungen optimiert. Die umsteigefreie Beziehung Davos - Chur bzw. eine optimierte Lösung wird angestrebt.
- b. Der öffentliche Verkehr verkehrt direkt, schnell und auch zu Randzeiten. Publikumsintensive Einrichtungen wie die Bergbahnen, die Bahnhöfe, die Eishalle oder andere Orte mit hohem Publikumsverkehr werden besser an den öffentlichen Verkehr angebunden.
- c. Die VBD-Busse und Postautos werden durch den übrigen Verkehr nicht behindert. An neuralgischen Knoten wird der Busverkehr gegenüber dem Individualverkehr priorisiert.
- d. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind für Fussgänger und Velofahrer gut und komfortabel erreichbar.

## C. Verantwortungsbereiche

Die Gemeinde und der Kanton bestellen in Absprache mit dem Bund sowie den Nachbarregionen und den Transportunternehmen die Angebote im öffentlichen Verkehr.

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 bzw. das Angebot in Absprache mit den beteiligten Stellen, und koordiniert das Angebot mit den beteiligten Transportunternehmen.

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

- a. Die zuständige Behörde erarbeitet Studien oder Angebotskonzepte und koordiniert das Angebot mit den anderen Transportunternehmen.
- 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 öffentlichen Verkehrs beschrieben. Für ausführliche Erläuterungen wird auf das Agglomerationsprogramm verwiesen.

<i>S-Bahn Davos</i>	<i>Das Angebotskonzept sieht den Betrieb einer S-Bahn im Viertelstundentakt zwischen Davos Glaris und Klosters Dorf während den Saisonzeiten im Winter und Sommer vor. Mit einer Erhöhung der Haltestellendichte soll der Tourismusraum Davos - Klosters optimal erschlossen werden. Mögliche Haltestellenstandorte sind Unterlaret, Höhwald, Davosersee, Parsennbahn, Dischmastrasse, Hertistrasse, Davos Mitte, Mattastrasse, Clavadelstrasse, Islen und Glaris Mühle. Weiter sind für den Betrieb einer S-Bahn ein Doppelspurabschnitt (Klosters Dorf- Platz), zwei Kreuzungsstellen (Cavadürli, südlich Davos Platz) sowie Anpassungen bestehender Haltestellen erforderlich. Ein S-Bahn Betrieb würde teilweise eine Alternative zu den heutigen Buskursen, bieten. Die beiden Haltestellen Davos Mitte (Eisbahn) und Davos Seewiese sind bereits Bestandteile des kantonalen Richtplans.</i>
<i>Zugänglichkeit Bahnstationen</i>	<i>Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs hängt auch von der guten Zugänglichkeit der Haltestellen für die Fahrgäste ab. Die Zugänglichkeit der Bahnstationen Dorf und Platz ist heute optimierungsbedürftig. Mit verschiedenen Massnahmen soll die Verbindung für den Langsamverkehr zwischen den publikumsintensiven Einrichtungen und den Bahnstationen verbessert werden, das Ziel sind möglichst kurze, direkte und komfortable Wege.</i>
<i>Busbeschleunigung</i>	<i>Heute verlieren die öffentlichen Buskurse zwischen Davos Dorf und Platz während den Zeiten mit grossem Verkehrsaufkommen und entsprechenden Staus in der Promenade der Talstrasse sehr viel Zeit. Ein beträchtlicher Teil dieses Zeitverlustes ist auf die angeordneten Busbuchten zurückzuführen, die bewirken, dass der Bus während jedem Halt von mehreren Autos überholt wird und er dadurch die entsprechende Anzahl Plätze im Stau verliert. Die Massnahmen zur Busbeschleunigung in der Promenade und Talstrasse bestehen aus den folgenden wichtigsten Elementen:</i> <ul style="list-style-type: none"><li><i>• Aufgabe der Busbuchten zugunsten von Fahrbahnhaltestellen in der Promenade und Talstrasse,</i></li><li><i>• Busbevorzugung im Verzweigungsbereich Bahnhofstrasse/Promenade/Talstrasse im Dorf mit entsprechender Lichtsignalanlage,</i></li><li><i>• Busbevorzugung in weiteren Einmündungsbereichen bei Bedarf (z.B. Promenade/Kurgartenstrasse, Bahnhofstrasse/Tanzbühlstrasse in Davos Platz u.a.),</i></li><li><i>• Als flankierende Massnahme zur Errichtung der Fahrbahnhaltestellen gilt in der Promenade und auf der Talstrasse ein Verbot den Bus während dem Haltestellenaufenthalt zu überholen.</i></li></ul>
<i>Netzergänzung RhB</i>	<i>Die RhB plant zur Ergänzung des Schienennetzes und zur besseren Erreichbarkeit von Davos einen Bahntunnel zwischen Klosters und Davos. Mögliche Varianten sind ein Tunnel zwischen Selfranga und dem Davoser See oder ein Scheiteltunnel Wolfgang. Einen eher visionären Charakter hat das Projekt für eine Verbindung Davos - Langwies. In einem ersten Schritt sind Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit einer solchen Tunnelverbindung zu klären.</i>

## 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
<b>Rot</b>	=	<b>Änderungen des Koordinationsstandes</b>

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Objekte	Hinweise/Massnahmen	Koordinationsstand alt	Koordinationsstand neu
08.TB.01	08.TB.01	Netzergänzung RhB	Tunnel Selfranga -Seewiese; Projektstudie	V	V
08.TB.02	08.TB.02	RhB Haltestelle Seewiese	Neubau Haltestelle, Planungsstudie	V	V
08.TB.03	08.TB.03	RhB Haltestelle Mitte	Neubau Haltestelle, Planungsstudie	V	Z
	08.TB.04	S-Bahn Klosters-Davos	Kreuzungsstellen und Standorte Bahnhof verifizieren.	-	Z
	--	Netzergänzung RhB	Tunnel Davos - Langwies; Varianten Linienführung offen	-	-
08.TV.01	08.TV.01	Tarifverbund Landschaft Davos und Umgebung (inkl. Prättigau)	Tarifgemeinschaft Davos - Klosters weitgehend umgesetzt	Z	F

## F. Planungsverfahren und Mitwirkung

Öffentliche Mitwirkung und Erlasse.

## G. Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2000.
- Agglomerationsprogramm Davos, Entwurf 2011.
- S-Bahn Davos, Angebotskonzept, Dezember 1996.
- Arbeitsbericht Zu(g)kunft Graubünden, Juli 2001.