
Wildmannli Tafel uf Tafaas



Witblick Davos Klosters

«Verkehr Davos Klosters» –

**Gross-Parkhäuser an zentralen Orten als P+R für
den Umstieg auf den ÖV für eine verkehrsberuhigte Innenstadt.**

**Gross-Parkhäuser sind die wichtigsten Bausteine
eines Verkehrskonzeptes Davos.**

Die Vision der verkehrsfreien und umweltfreundlichen E-City Davos



Der hässliche Parkplatz muss endlich umgestaltet werden. Er dient heute den HCD-Spielern und Reiseautos als Parkplatz. Er hat keine strategische Bedeutung. Er ist reine Platzverschwendung. Das Foto wurde am Weihnachtstag, 25. Dezember 2018, aufgenommen. Ab dem Stephanstag 07.00 Uhr ist dieser Platz mit Bussen des Spengler Cup besetzt. Diese Busse müssten nicht durch die ganze Stadt fahren; diese müssten am Stadtrand abgefangen und dort auf den ÖV umgeladen werden. Zudem haben Besucher der Promenade keinen Parkplatz.

Wildmannli Tafel uf Tafaas

Witblick Davos Klosters

«Verkehr Davos Klosters» –

**Gross-Parkhäuser an zentralen Orten als P+R für
den Umstieg auf den ÖV für eine verkehrsberuhigte Innenstadt.**

Gross-Parkhäuser sind die wichtigsten Bausteine eines Verkehrskonzeptes Davos.

Die Vision der verkehrsfreien und umweltfreundlichen E-City Davos

Davos Klosters, im Januar 2019

Impressum

Schriftenreihe 06/2019 vom Januar 2019

Witblick Davos Klosters –

«Verkehr Davos Klosters» – Gross-Parkhäuser an zentralen Orten als P+R für den Umstieg auf den ÖV für eine verkehrsberuhigte Innenstadt.

Gross-Parkhäuser sind die wichtigsten Bausteine eines Verkehrskonzeptes Davos.

Die Vision der verkehrsfreien und umweltfreundlichen E-City Davos

Idee

Wildmannli Witblick Davos Klosters

Projektgruppe

Marcel Sager und Daniel Fürsinger von der Architektenboutique Sager Davos, Hansrudolf Strickler, Markus Schneider, Gianreto Lazzarini und Dr. Patrik Wagner

Herausgeber

Wildmannli Tafel uf Tafaas, Rosenhügelweg 6,
7270 Davos Platz
www.wildmannlitafel.ch; info@wildmannlitafel.ch

Verlag

Snowtimes GmbH, Promenade 48, 7270 Davos
Platz, www.snowtimes.ch

Bilder/Fotos

Davoser Zeitung, Südostschweiz, Peter Kuratle

Pläne/Grafiken/Ansichten

Hennes Schlumpf, Daniel Fürsinger, Sager + Partner
Architektur und Immobilien, Freienbach/Davos

Gestaltung/Grafik

Hochdrei GmbH, Werbung, Printdesign, Verlag
Am Kurpark 3, 7270 Davos Platz
www.hochdrei.ch; info@hochdrei.ch

Lektorat

Brigitte Ackermann, Media und Marketing
Services, Maienfeld

Redaktion/Gesamtverantwortung

Wildmannli-Schreiber Dr. Patrik Wagner, Davos

Druck

Druckerei Landquart AG, www.drucki.ch

Auflage

200 Exemplare, 1. Auflage, Januar 2019
5000 Exemplare, 2. Auflage, Februar 2019,
Versand in alle Haushalte in Davos.

Einzelpreis

35.00 CHF zuzüglich Porto/Verpackung

Inhaltsverzeichnis

Witblick	4
Editorial	5
Einsichten, Ansichten	6–8
Kommentar der Wildmannli Tafel uf Tafaas	9
Departement VI im Kleinen Landrat Davos noch) inexistent!	10
The better City Was macht eine Stadt lebenswert?	11–13
Wildmannli-Verkehr Davos, Medieninfo Nr. 05/2018	14
Das neue WEF-Verkehrs-Regime – endlich...	15–17
Mehr 24-h-Parkplätze sind unabdingbar Parkhäuser für die Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV ein Muss	18–19
Die unerfüllte Auflage vom Tiefgaragenbau Silvretta/Grischuna	20
(Pflicht-)parkplätze im Zentrum – eine überholte Forderung	21
Verkehrsfreie Promenade	22–25
«Die neuere Geschichte der Verkehrspolitik» / Verkehr-Blogs in der DZ	26–33
Lehren aus der Verkehrsgeschichte	34–35
Vorbilder für Parkhäuser am Stadtrand... andere machen es Davos schon längst vor	36–38
Parkhäuser sind umweltfreundlich...	39–40
Rentabilität von Parkhäusern	41–42
So oder so – es braucht Gross-Parkhäuser	43
Wildmannli-Projekt: Parkhaus «Mitte»	44–48
Wildmannli-Projekt: Parkhaus «Parsenn»	49–52
Wildmannli-Projekt: Parkhaus «im See»	53–57
Die drei Wildmannli Gross-Parkhaus- Projekte im Überblick	58
Die Verkehrs-Thesen der Wildmannli Tafel uf Tafaas	59
Was die Wildmannli um- und antreibt	60

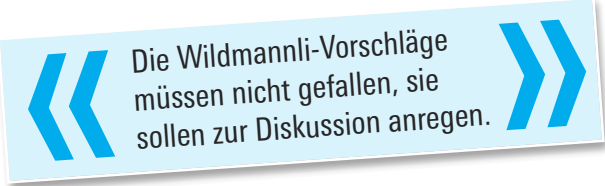
«Witblick»

Der «Witblick» der Wildmannli Tafel uf Tafaas ist eine Denkfabrik und versteht sich als Impulsgeber für die Weiterentwicklung des Lebensraums Davos Klosters. Die Wildmannli suchen das Gespräch über die Zukunft von Davos Klosters und sind bereit, Geld und Zeit zur Verfügung zu stellen, um Grundlagen zu schaffen, die der Region und ihren Einwohnerinnen und Einwohnern langfristig dienen.

Es werden Trends und neue Möglichkeiten verfolgt sowie Ideen, Projekte und Visionen skizziert, um Davos Klosters attraktiver zu gestalten, die Le-

bensqualität zu erhöhen und die Region für die nächsten 20 bis 30 Jahre konkurrenzfähig zu halten. Gleichzeitig haben sich die Wildmannli zum Ziel gesetzt, benachteiligte Menschen und Familien in der Region Davos Klosters zu unterstützen.

In der Schriftenreihe «Witblick Davos Klosters» nimmt sich die Wildmannli Tafel uf Tafaas in unregelmässigen Abständen grundlegender Themen an – dies in kreativer, analytischer und teilweise mahrender Art und Weise, immer mit klar zu erkennender Meinung. Die von den Wildmannli präsentierten Vorschläge müssen nicht gefallen – sie verfolgen die Absicht, zu Diskussionen anzuregen, den Meinungsbildungsprozess zu fördern und so die Öffentlichkeit in grundlegende Zukunftsentscheidungen einzubeziehen.



Die Wildmannli-Vorschläge
müssen nicht gefallen, sie
sollen zur Diskussion anregen.

Davos «fährt» planlos in die Zukunft

Städtebau und Verkehrsinfrastruktur hängen unabdingbar zusammen. Der Verkehr ist somit einer der wichtigsten Bestandteile eines urbanen Arbeits- und Lebensraumes. Die Verkehrsinfrastruktur beschlägt den öffentlichen Raum in extenso. Ohne eine konzeptionell ausgerichtete Verkehrsvision mit der Gestaltung von Strassen, Fuss- und Fahrradwegen, Begegnungszonen, Grünflächen und der Definition des Miteinander und Trennung der Verkehrsteilnehmer sowie der Bezeichnung der Verkehrsmittel im öffentlichen Raum kann sich keine Stadt und keine Lebensgemeinschaft weiterentwickeln.

Davos ist gewachsen, ohne dass die Verkehrsinfrastruktur diesem Bauboom der letzten Jahrzehnte angepasst wurde. Die Hauptverkehrsadern sind immer noch die gleichen. Handlungsbedarf ist gegeben. Darüber wurde viel nachgedacht; es bestehen viele Theorien und Gutachten. Viel ist in der Davoser Verkehrspolitik, ja gar in der Region nicht gelaufen. Selbst mit dem Agglomerationsprogramm 2014 wurde eine Chance verpasst. Heute noch liegt trotz der Kritik aus Bundesbern kein überarbeitetes Konzept vor. Dem Verkehr fehlt es an Antworten – einem stringenten Programm. Ein Masterplan mit Strategiewechsel in der Davoser Verkehrspolitik tut not – Parkhäuser sind vonnöten, dies im Einklang mit verkehrsfreien Zonen, Bau von Begegnungszonen und dem Parkplatzabbau in der Innenstadt.

Das Ziel zur verkehrsfreien E-City Davos lässt sich nicht von heute auf morgen erreichen, es ist ein langer Weg dorthin – dafür bedarf es eines Raum- und Verkehrsentwicklungskonzeptes. Der Wunsch, «verkehrsfrei zu werden», ist in Etappen anzustreben – dabei gilt es auch bedürfnisgerecht vorzugehen. Gerade den Langsamverkehr und den ÖV gilt es besonders zu pflegen. Massnahmen sind kontinuierlich aufeinander abzustimmen. Schritt für

Schritt soll man sich dem Ziel annähern können. Die Bedürfnisse der Fussgänger und Velofahrer haben dabei Vorrang. Ebenso kommt dem ÖV mit den heutigen Techniken immer grössere Bedeutung zu. Dabei geht es grundsätzlich nicht um weniger Autos oder um den generellen Abbau von Parkplätzen, sondern darum, die Verkehrsströme zu entflechten und die Verkehrsträger voneinander abzugrenzen. Wo zu Fuss gegangen werden soll, muss kein Privatverkehr durchfahren; dort wo der ÖV Priorität hat, soll auch autonomes, fahrplanloses oder ein On-demand-Fahren möglich sein. Das bestehende Bahntrasse der RhB ist für den Nahverkehr vermehrt zu nutzen, so wie es vom Wildmannli-Wiitblick mit der WEF-Lösung 2019 angeregt wurde und realisiert wird. Letztlich sind Zufahrtswege zum Zielort Davos auszubauen, um die Anfahrt mit Bahn und Strassenverkehr zu beschleunigen.

Es gilt diverse Massnahmen mit- und aufeinander abzustimmen.

Das Schaffen von verkehrsberuhigten Bereichen, von autofreien Zonen, das Einführen von Tempo 40 auf Promenade und Talstrasse sind ebenso notwendig, wie den Privatverkehr auf ein effizientes P+R-System umzulagern, ihn zu parkieren oder den Bus im Kreisverkehr fahren zu lassen, auf E-Kleinbusse bis in die Quartiere hinein umzustellen, ja sogar in der Innenstadt nach Möglichkeit auf für Davos eigene, standardisierte 4-Platz-Privatmobile im Car-Sharing-Modell umzustellen. Schliesslich geht es auch darum, multifunktionale Parkhäuser an zentraler Lage, am besten am Ortseingang, zu erstellen. Von grosser Bedeutung für die Lebensqualität ist, das Zentrum mit Grünflächen und Begegnungsplätzen zu verschönern.

Eine Auslegeordnung und eine Gesamtschau sind wichtiger denn je, ebenso der Mut für ein langfristiges Konzept mit Blick über eine Legislatur hinaus, damit nicht weiter planlos herumgefahren wird.

Dr. Patrik Wagner, Davos, Wildmannli-Schreiber

Einsichten, Ansichten

Mit dem ÖV liegt es im Argen. Die Erfahrung mit dem VBD ist einzigartig und speziell. Der Davos Bus gehörte massiv redimensioniert und neu organisiert, dies mit Fokus auf effiziente Qualität, speditiv Beförderung bis in die Quartiere hinein sowie Kundenorientiertheit mit neuen Techniken. Im Strassenbau hingegen tut man anhaltend viel, um für einen zunehmenden und zunehmend anspruchsvolleren Individualverkehr gerüstet zu sein. Ein Parkplatzabbau im Zentrum tut dringend not – ein den heutigen (technischen) Gegebenheiten angepasster ÖV-Ausbau würde noch mehr Sinn machen.

« Mit dem Agglomerationsprogramm 2014 hat sich die Gemeinde eine grosse Chance vertan. Leider. Die Vorarbeiten waren aufwändig, die Datensammlungen gut aufgearbeitet. Leider war das Konzept nicht stringent. Die Vision war unklar und die Ableitungen daraus immer noch zu stark individualverkehrlastig. Die Entlastung vom hausgemachten Innerortsverkehr wurde zu wenig erkannt. Der Umstieg vom Auto auf die Bahn und den Bus wurde kaum angedacht. Schade, dass man dieses Projekt nicht weiter verfolgt und zumindest verwaltungsintern vorerst neu aufbereitet. Leider lässt der Kleine Landrat heute noch einen konzeptionellen Ansatz überhaupt vermissen. Dies ist kein gutes Omen für die künftige Davoser Entwicklungspolitik. »

« Die Läden an der Promenade benötigen eine verkehrsfreie Flaniermeile. Es bedarf Frequenzen von Fussgängern und nicht von Privatfahrzeugen. Das Parkhaus «Mitte» wäre das Tor zum Shoppen, Flanieren und Verweilen. Dieses Parkhaus macht schon lange verkehrspolitisch Sinn. »

Parkhaus Arkaden

Verkehrspolitisch macht nur die Bewegungszone Arkaden Sinn. Das kleine Parkhaus Arkaden mit 97 Plätzen dagegen widerspricht jeglicher Strategie, ja allen bisher gefassten Beschlüssen. Die Promenade wird mit dem privaten Zielverkehr nicht entlastet. Eine Chance für das langfristige Hinarbeiten für eine verkehrsfreie Promenade wurde erneut verpasst.

Eine uralte Forderung, die niemand von den Entscheidungsträgern hören wollte. Doch jetzt ist es auf einmal möglich. Es wird schon seit Jahren versucht, die Davoser Verkehrsprobleme zu lösen. Beispielsweise mehr Züge und mehr Zugstationen (anstatt die vorhandenen zwei beim Bahnhof Platz und Dorf) werden gefordert. Das Thema erhält durch den WEF-Verkehrskollaps endlich wieder Auftrieb. Zum Glück. Dank des WEF lenken die unter Druck geratenen Politiker endlich ein.

Seit Jahren wird in Davos verkehrstechnisch vieles geplant, viel beschlossen und Grosses angekündigt; umgesetzt wurde bis heute dagegen nichts. So wie etwa wie in Hollywood, wo sehr viele Drehbücher gar nie verfilmt werden. Nur sind Filme nebensächlich; erst recht nicht von strategischer Bedeutung für eine Stadtinfrastruktur.

WEF Verkehrsstau 2018

WEF-Direktor Alois Zwinggi befürwortet grundsätzlich «extrem drastische» Massnahmen, um die Verkehrssituation am WEF in Zukunft zu entschärfen. «Wir könnten uns sehr gut eine verkehrsfreie Promenade vorstellen», sagt Zwinggi. «Am besten wäre es, wenn in der WEF-Woche künftig nur noch Shuttles und lokale Anwohner auf der Promenade fahren dürften.»

Ich habe im März in Davos eine Ferienwohnung gebucht. Meine Familie und ich freuen uns. Nun haben meine Frau und ich mit drei Kleinkindern ein Problem. Unsere ausgewählte 5-Zimmerwohnung hat nur einen Parkplatz. Weiss jemand von Ihnen, wo wir einen weiteren Parkplatz im Raum Parsenn im Dorf ganztags fest zumieten können?

Heute wird viel Raum und Platz durch den ruhenden Verkehr verschwendet. Die Qualität für Fussgänger und Radfahrer leidet; in einem Touristenort ist dies der Gastfreundschaft und Gästebetreuung noch zusätzlich abträglich.

Das Projekt Parkhaus Arkaden führt allen offensichtlich vor Augen: Davos «fährt» plan- und kopflos in die Zukunft. Wünschenswert wäre, dass solche Projekte zukünftig in grundsätzlicher Art und Weise im Rahmen eines Gesamtkonzeptes und als Teil einer zukunftsorientierten Städte-, Raum- und Verkehrsplanung angegangen werden. Die Erstellungskosten mit einer ungelösten Erschliessung sind viel zu hoch; die Betriebskosten werden zudem kaum ausgeglichen gestaltet werden können, selbst nicht mit einer Parkgebühr von CHF 5.00 pro Stunde.

«Warum nicht vom Parkhaus «im See» als eine grosse P+R-Station eine 2.5 Kilometer lange unterirdische Metro zum Bahnhof Dorf, Parsenn, Kongresszentrum und Hallenstadion bauen? Von dort wäre ein weniger aufwendiger Verteiler der Leute auf den ÖV nötig.»

Kein teurer Ausbau der Schulstrasse. Das Gegenteil ist angezeigt, alle Parkplätze im Bereich des Schulhauses sind aufzuheben. Aus Sicherheitsgründen sind Fahrverbote nötig. Alle zentrumsnahen Parkplätze, auch die in den Nebenstrassen zwischen Promenade und Talstrasse, im Platz und Horlauben, sind aufzuheben und ins Parkhaus «Mitte» zu verlagern. Das wäre für Davos ein verkehrstechnisch grosser Wurf.

Werden (unnötigerweise) Garagenparkplätze im Zentrum angeboten, müssen die Parkgebühren konsequenterweise viel höher sein als anderswo, dies gerade im neuen Parkhaus Arkaden. Zürcher Innenstadtpreise sind dort durchaus gerechtfertigt mit mindestens CHF 2.00 die halbe Stunde.

«Wir brauchen das Parkhaus «Mitte» unbedingt. Wir müssen den Druck auf die Politik aufrechterhalten. Auch beim heutigen konzeptlosen Zustand ist hier endlich mal gefragt, dass sich der Kleine Landrat zu einer Vision oder etwas politischer ausgedrückt zu einem Verkehrskonzept für das zukünftige Davos bekennt und daraufhin arbeitet. (Zitat eines nicht genannten Grossen Landrates)»

Wir brauchen ein Seehofseeli, umgeben von einem Park und nicht von einem Verkehrskreisel. Der Privatverkehr sollte davor, zumindest aber auf dem Parsenn-Parkplatz abgefangen werden. Dort soll auch der Bus und die RhB halten können. Von dort ist auch das Quartier Bünda anzuschliessen. Dies ist konzeptionell weitsichtig gedacht.

Davos muss sich auf ein fundiertes Verkehrskonzept einigen, bevor Strukturen punktuell erstellt werden. Diese können gute gesamtheitliche Lösungen behindern. Arkaden mit dem Parkhaus mitten im Zentrum ist das Negativbeispiel. Solche No-Goes kann sich Davos nicht (mehr) leisten.



Die Konsequenz aus dem Parkhaus Arkaden ist klar: alle Parkplätze entlang der Promenade, um die Schule bis und mit Postplatz müssen jetzt bis 2022 aufgehoben werden. Ganz wenige davon sind noch für den Umschlag vorgesehen.

Im Verkehrsdossier lieber nicht entscheiden, lieber das Problem negieren und aussitzen; ja keinen Mut für ein konzeptionelles Denken aufbringen, denn damit macht man sich unpopulär. Lieber zuerst eine Kommission einsetzen und die Meinung der Verkehrsplaner einholen. Lieber sich im Netzwerk der Berater verstricken – selbst damit vergibt man sich nichts.



Die Stadt Lugano macht es vor: Mit künstlicher Intelligenz soll gegen den chronischen Stau im Zentrum angegangen werden. Lugano wird zum Versuchslabor. Es werden neue Wege begangen; man sucht nach etwas Neuem. In Davos sollen gemäss einem gutgeheissenen Postulat nur schon fünf Tafeln (neues Verkehrsleitsystem) Abhilfe schaffen. Dies ist zu wenig – schlichtweg schon peinlich.

Die aktuelle Davoser Regierung negiert das akute Verkehrsproblem und sieht diesem tatenlos zu, anstatt sich diesem zu stellen.

Die Abstimmung «Neues Ortszentrum Arkaden» hat nun vielen Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern sowie vielen Gästen und hoffentlich einigen Politikern klarer vor Augen geführt, dass es verkehrspolitisch nicht mehr so weitergehen kann. Das Problem lässt sich nicht mehr verniedlichen, es braucht endlich einen Gestaltungswillen und Politiker, die langfristig denken.

Endlich kommt wegen des Verkehrskollapses WEF 2018 Bewegung ins Spiel. Der politische Druck wurde zu gross. Der Verkehrsbetrieb Davos soll während des WEF 2019 die Siedlungen ausserhalb des Zentrums stärker bedienen und an die Bahnhöfe Dorf und Platz anbinden. Endlich wird etwas für Förderung des ÖV in Davos getan. Hoffentlich ist dies kein politisches Lippenbekenntnis. Hoffentlich folgen auf Worte Taten. Man kann gespannt auf das WEF 2019 sein.

Zu Recht wird von kritischen Bürgern die Frage aufgeworfen, weshalb an stark frequentierten Orten wie Kongresshaus (grosse Erweiterung im 2010) und Eisbahn (Erweiterung und neue Trainingshalle 2018) viel zu wenig Parkplätze bestehen und keine zusätzlichen erstellt worden sind.

Seit 1995 komme ich nach Davos. Ich mag mich noch als Kind an die vielen Geschäfte an der Promenade erinnern. Es wird Zeit, dass man mit geeigneten Verkehrsmassnahmen den früheren Charme der Promenade zurückgewinnt.



Der Mini-Parking Arkaden soll 5,2 Millionen Franken ohne Erschliessung von CHF 750 000,00 für Ausbau der Schulstrasse und der Bau Kultur-/ Kinobau 4.2 Millionen Franken kosten. Dies ist viel Geld. Die Investition ist noch das eine. Während der Abstimmung gab die Gemeinde keine Betriebs-Budgets bekannt. Dies vermutlich wohlwissend, dass diese Parkhaus-Rechnungen nicht ausgeglichen gestaltet werden können. Letztlich kommt der Stimmbürger erneut zu Kasse.



Der Kleine Landrat ist auf ein Verkehrskonzept zu verpflichten.

Davoser Verkehrspolitik – der Kompass fehlt

In der Davoser Verkehrspolitik fehlt der rote Faden, der den Weg in der Davoser Verkehrspolitik, von der Positionsbestimmung entlang der vorgegebenen Richtung weist. Die Gemeinde Davos muss kein Verkehrs-GPS kaufen. Die Positionsbestimmung ist schon lange erörtert worden und eigentlich mehr oder weniger gegeben. Ansatzweise wird schon lange von der Schaffung von Begegnungszonen und der Aufhebung von Parkplätzen im Zentrum gesprochen. Alle sind sich einig, den ÖV zu fördern. Man ist sich im Grundsatz einig,

umzusetzen. Keiner will sich als Macher für das Ganze outen. Es wird gezweifelt, herumlamentiert und gezögert. Hilflosigkeit scheint zu herrschen. Lieber wird ein Gutachten mehr in Auftrag gegeben, um (noch) nicht entscheiden zu müssen. Populär sind hingegen Notlösungen oder das Aufspringen bei zufällig sich ergebenden Möglichkeiten. Mittels Insellösungen kann nur ein vermeintlicher (Schein-)Erfolg erzielt werden, der nicht nachhaltig ist und nicht der vorgegebenen Konzept-Richtung folgt. Ausreden existieren viele. Endlosschleifen um Endlosschleifen werden an den Tag gelegt! Die Ausrichtung nach einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung ist noch nicht erkannt bzw. davon will die Politik nichts wissen. Taktik gibt den Takt an.

Offensichtlich ist das Suchen nach der Vorgabe eines Gesamt-Entwicklungszieles politisch unerwünscht. Was bleibt: eine gelbe, 3 km lange Buslinien-Spur auf der Promenade und Talstrasse, martialische Veloständer vor Geschäften an der Promenade, ein Mini-Parkhaus Arkaden mit 97 Plätzen, um die Aufhebung der 72 Parkplätze auf den Arkaden zu rechtfertigen. Gewonnen wird damit aber wenig bis nichts; dies ist viel zu wenig, was Davos nachhaltig weiterbringen könnte. Leider besitzt die Gemeinde noch keinen Kompass, der die generelle verkehrspolitische Stossrichtung anzeigt und der Davos in eine erfolgsversprechende Verkehrszukunft weisen könnte.

Es genügt die Feststellung: ein Verkehrskonzept existiert nicht einmal ansatzweise.

dass 24-Stunden-Parkplätze fehlen und endlich ein Parkierungsplan erstellt werden muss. Gegen ein Parkleitsystem gibt es keinen Widerstand. Es wird die Verlängerung der verkehrsfreien Promenade im Sommer geprüft. Die Förderung der Fahrradwege ist unbestritten. Der Kreisel im Dorf für die schnellere Verkehrsführung beim Seehofseeli ist schon lange in Planung. Der Flüela-Bypass wäre wegen der getätigten Landerwerbe ein Leichtes zu realisieren.

Eine Verkehrsmassnahme ohne konzeptionelle Grundidee ist zu teuer und als reine Insellösung ohne (strategische) Bedeutung für die Zukunft.

Nur will niemand diese Massnahmen und die vielen guten Vorgaben aus dem Agglomerationsprogramm 2011 aufnehmen und strukturieren. Eine Konzeptidee ist leider nicht auszumachen.

Bei allen Ankündigungen, Vorsätzen und allem guten Willen fehlt es am Mut, ein Gesamtkonzept zu erarbeiten und die daraus folgenden Schritte in Richtung Gesamtziel (fest vorgegebene Richtung)

Zum Vorwurf des konzeptlosen Vorgehens
Der Kleine Landrat sieht sich aus der Kritik im Vorfeld zur Abstimmung «neues Ortszentrum Arkaden» offensichtlich nicht angesprochen oder immer noch uneinsichtig. Die «Pflasterlipolitik» findet mit dem Arkadenentscheid den geplanten Fortgang, denn das nächste «Pflaster» beim Seehof soll gemäss Budget 2019 schon bald «gepflastert» werden können.

Departement VI im Kleinen Landrat Davos (noch) inexistent!



Das grosse Warten auf ein Entwicklungskonzept. Das Agglomerationsprogramm 2014 ist in Bern kläglich gescheitert. In Davos steht alles still; nichts geschieht diesbezüglich; kein Aufbäumen und keine Nachbesserungen erfolgen. Die politische Verkehrsdiskussion steckt im Sand. Dabei sind die Antworten auf die Fragen dringend. «Wohin will Davos Klosters?» – und «wo wollen wir im 2050 sein?»

The better City

Was macht eine Stadt lebenswert?

Eine lebenswerte Stadt hängt zu grossen Teilen von einer klugen Stadtplanung ab. Doch was eine Metropole wirklich ausmacht, lässt sich nicht am Reissbrett entwerfen: ihre Geschichte. Der individuelle Charakter einer Stadt formt sich im Laufe der Zeit und spiegelt sich im Stadtbild wider. Es muss eine Atmosphäre haben. Dieses «Innenleben» gilt es stets infrastrukturell weiterzuentwickeln.

So unterschiedlich die Ursachen für die Sympathie zur Heimatstadt sind, entscheidend ist es, dass die Stadt ihren Bewohnern eine gute Infrastruktur zur Verfügung stellt. Viele Fuss- und Radwege, natürlich getrennt. Ein gutes Transportsystem ist grundlegend. Ein effizienter Personenverkehr ist ein wichtiges Kriterium für eine nachhaltige Stadt. Je weniger Privatverkehr, desto besser ist dies für die Bewegungsfreiheit der Bewohner. Nutzen möglichst viele Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel, wird im Gegenzug der CO₂-Ausstoss durch den Verzicht auf selbstständiges Autofahren reduziert. Die Stadt der Zukunft setzt zudem auf autonomes Fah-

Die Stadt der Zukunft funktioniert ohne Autos

Der Pw ist trotz allem nicht wegzudenken, aber er wird in Zukunft in der Stadt nicht mehr alles sein. Vor allem wird der Pw bis zum Stadtrand mehr automatisiert, typenvereinheitlicht, durch E-Mobilität und andere alternative Antriebe ersetzt werden. Die neue Mobilität wird vielseitiger sein, u. a. auch stärker auf «Teilen» als auf Privatbesitz beruhen. Dadurch kann immer häufiger auf das Auto verzichtet und der Strassenraum als Lebensort besser genutzt werden. Der Pw wird – ohne ihn verteufeln zu wollen – neben Bus, Bahn, Fahrrad und Fussverkehr immer mehr eine untergeordnete Berechtigung haben. Die Vernetzung der Verkehrsmittel ist entscheidend für die Mobilität einer Stadt – ganzheitliche Konzepte werden durch die grossen Trends der Digitalisierung, die Automatisierung und alternative Antriebe geprägt sein. Diese balancieren Staus und die Umweltbelastung aus; sie schränken den Privatverkehr sinnvoll ein. Die Marktanteile der Pws werden durch einen effizienten Nahverkehr mit Bus und Bahn, mit Verkehrskonzepten auf Abruf sowie mit Rad- und Fussverkehr stark abnehmen.

ren des ÖV – selbstverständlich wird überall konsequent auf E-Mobilität umgerüstet. Viele Städte wollen abrufbare Kleinbusse einsetzen, dies rund um die Uhr, selbstverständlich kostenfrei.

Verkehrsfreie Zonen, Fussgängerzonen und Mischnutzungen von Läden, Kleingewerbe, Restaurants in Wohn-/Geschäftsquartieren erhöhen die Lebensqualität einer Stadt enorm. Passantenfreie Wege, fussgängerfreundliche Strassen und Radfahrerwege sind gefragt. Fusswege von 500 m bis zu einem Kilometer sind erwünscht, stellen zumindest keine Einschränkung der Lebensqualität dar. Parkhäuser – diese vordringlich unter der Erde, im Berg oder auf ungenutzten Halden – dürfen und sollen in der Nähe mit Fussweglängen von 3 bis 5 Minuten vom Stadtzentrum entfernt sein. Die Stadt der Zukunft soll die Innenstadt verkehrsfrei gestalten. Eine Forderung, der sich heute keine Stadt mehr enthalten kann.

Weltweit gibt es in den meisten Metropolen eine Vielzahl von Grünflächen. Diese Anlagen dienen nicht nur als Ort der Begegnung und des Shoppings, Essens und des sich unbekümmerten Aufhaltens; sie dienen vor allem der Erholung, auch der Verbesserung des urbanen Kleinklimas und der Luftqualität. Dort können sich Familien mit Kleinkindern aufhalten und die Seele baumeln lassen.

Naherholungsgebiete am Stadtrand dienen der Erholung und sportlichen Aktivitäten; sie sind für die Lebensqualität der Stadt deshalb ein Muss.

Darüber hinaus kommen individuelle Bedürfnisse der Bevölkerung nach Wohnraum, Arbeitsplätzen, viel Ruhe, vor allem nachts, Bildungsstätten mit Abschluss bis zur Matur, Spital und medizinische Versorgung, Breitbandanschlüsse, Forschungsinsti-

« Ein effizienter Personennahverkehr ist zusätzlich ein wichtiges Kriterium für eine nachhaltige Stadt. Nutzen möglichst viele Menschen die öffentlichen E-Verkehrsmittel, wird das Fahrrad benutzt und viel zu Fuss gegangen, wird im Gegenzug der CO₂-Ausstoss durch den Verzicht auf selbstständiges Autofahren reduziert. »

tute, Bibliotheken, Kulturhäuser, Museen, Sport-, Freizeit- und Ausgangsmöglichkeiten. Die schnelle Anbindung an die nächstgrössere Metropole, viele Einkaufsmöglichkeiten. Ohne Infrastruktur können jedoch diese Bedürfnisse nicht erfüllt werden, ohne eine hinreichende und zukunftsorientierte Verkehrs- und Stadtpolitik wird eine Stadt nie wirklich lebenswert – nie lebensfähig und niemals überlebensfähig und schon gar nicht ein Magnet für Zuzüger.

Davos ist die einzige Stadt in den Alpen, die höchstgelegene in Europa – der städtische Charakter lässt sich nicht wegdenken. Das bietet viele Vorteile. Leider werden diese noch nicht überall erkannt. Es gilt dieses «Städtische» zu pflegen und weiterzuentwickeln. Aber entsprechende Antworten in der Verkehrs- und Raumentwicklungspolitik lassen auf sich warten. Davos fehlt noch als Stadt ein verkehrsfreies Zentrum, ein gut ausgebauter ÖV mit Kleinfahrzeugen, ohne Fahrplan in die Quartiere und mit On-demand-Angeboten hinein, Parkmöglichkeiten mit dem Ziel, das Zentrum fussgängerfreundlich zu erschliessen. Begegnungszonen und Einkaufsstrassen mit Flanierfunktion und mehr Grünflächen entlang der Promenade.



Individuelle Lebensqualität wird zwar stark von subjektiven Kriterien geprägt, doch äussere Faktoren bilden wichtige Bestandteile einer zufriedenen Existenz. Wenn die Infrastruktur innerhalb einer Stadt schlecht organisiert ist, kann es mitunter schwierig werden, persönliche Ansprüche zu verwirklichen. Zu viel Privatverkehr mit Staus und ein ineffizientes Transportsystem sind der Lebensqualität hinderlich.



Wild entschlossen zur E-City

Mit kühnen Visionen und Plänen zu deren Umsetzung macht die Wildmannli-Tafel uf Tafaas von sich reden. Ziel ist mehr Lebensqualität für alle in Davos und Umgebung Lebenden.

VON SILVIA KESSLER

Der Zauberberg macht seinem Namen alle Ehre an diesem Februarmorgen. Ein blauer Himmel spannt sich über Davos, und die Sonne strahlt auf das emsige Treiben beim Seehof-Seeli. Wie eine Insel liegt dieses da, Schnee und Eis glitzern um die Wette, nur leider hat kaum einer ein Auge für dieses Idyll. Unaufhörlich rollt der Verkehr, Personenwagenlenker halten Ausschau nach einer Lücke auf den bereits voll besetzten Parkplätzen, Ortsbusse und Postautos lassen im Minutentakt Heerscharen von Wintersportlern vor der Parsennbahn aussteigen, und Lieferwagenchauffeure – offenbar auf der Suche nach ihren Zielen – legen ebenfalls Halt am Strassenrand ein. Links, rechts und die Fahrbahn passierend neben und zwischen den Fahrzeugen wuseln Fussgänger, die meisten in voller Skimontur. Dass Davos einst als Luftkurort Berühmtheit erlangte, lässt sich nur noch mit einem Blick in den Himmel und auf die umliegende Bergwelt erahnen.

«Davos hat ein Verkehrsproblem, das dringend und umfassend gelöst werden muss», stellt auch der einheimische Notar Patrik Wagner fest. Die Problematik offenbare sich nämlich nicht nur in Davos Dorf, sondern stark ausgeprägt auch auf der Promenade in Davos Platz, mit Auswirkungen auf den Verkehrsfluss im ganzen Ort. Lärm, Abgase und Staus belasteten Davos nicht nur während dem World Economic Forum und der Hoch-



Will Abgase und Lärm aus Davos verbannen: Patrik Wagner, Schreiber der Wildmannli-Tafel uf Tafaas, posiert in Davos Dorf vor dem Seehof-Seeli, das vom rollenden und stehenden Verkehr regelrecht verschluckt wird. Foto: Q/wa/Item

teiliger an den dort durchgeführten ser, Prättigauer oder mit der Region eng Wissen zusammen, wenn sich die Wild-

Viele Fusswege, viel Ruhe und viel Grün – somit wenig Verkehr – ist die Devise.

- Für das städtische Davos sind fussgängerfreundliche Abschnitte längst erwünscht, so wie Promenade Platz vom Postplatz bis Hotel Belvedere 1 km
- Promenade Horlauben vom Schwyzerhus bis Reginaweg 400 m
- Promenade Dorf Seehofseeli bis Dischmastrasse 350 m

Je nach Zeitfenster können diese Teilabschnitte geöffnet werden; Absperrungspoller erfüllen bestens ihre Dienste im Sommer und Winter, für Anwohner ebenso wie für Fahrten zum Anliefern und Abholen von Waren oder für spezielle Busdienste für Behinderte und Hotelgäste.

Neue Verkehrsmittel

Autonomes Fahren, mehr Elektromobilität, vielleicht auch deutlich mehr Radverkehr und zunehmend geteilte Verkehrsmittel, sprich Car-, Roller- oder Bike-Sharing, ja sogar von einer Stadt eine eigens zur Verfügung gestellte Standard-4-Türer Klein-E-Flotte zum Mieten an zentralen Standplätzen sind die Zukunft. Der Verkehr der Zukunft bietet ganz neue Möglichkeiten. Und er hat wesentlichen Einfluss auf das Leben, Wohnen und Arbeiten der Menschen.

- Der Postplatz, die Arkaden, Kirchner Park, Horlaubenplatz und Seehofseeli werden grüner und vermitteln Ruhe.
- Parkhäuser stoppen den Privatverkehr – sie vermitteln Ruhe, so am See, auf dem Parsenn-Parkplatz und auf der Eisbahn.

Aber eben, ohne Zielformulierungen für die Zukunft wird es keine Weiterentwicklung zu einer attraktiven Stadt Davos mit mehr Lebens-, Arbeits- und Freizeitqualität geben.

Mehr Platz für den Menschen

Der Verkehr beansprucht heute bis zu zehn Prozent der Stadtfläche, dies ist eindeutig zu viel. Anstatt Parkflächen muss es in der Innenstadt Parks geben. Grün, grosszügig und vergleichsweise leise könnte die Stadt der Zukunft sein. Und dazu mit deutlich mehr Platz. Zum Beispiel dann, wenn uns künftig private oder öffentliche Robocabs, also autonom fahrende Taxis oder Kleinbusse, auf den Hauptachsen, im Zentrum und in Quartieren, chauffieren würden. Der freie Platz könnte für neue innovative Wohn- und Einzelhandelskonzepte verwendet werden.

Parkhaus Arkaden – eine typische Insellösung Im Stadtzentrum wird flaniert und nicht parkiert

Die Grundsätze der Verkehrspolitik lauten: Verkehr vermeiden, ihn leiten, stoppen und parkieren – von dort aus den Verkehr auf den ÖV verlagern. Der Privatverkehr soll peripher gelenkt werden, auf alle Fälle nie und nimmer ins Zentrum gelangen, nicht durch Tempo-30-Zonen führen, mit Bestimmtheit nicht durch verkehrsfreie Zonen gelenkt werden, nicht durch Flanierwege gelangen, schon gar nicht durch eine Wohnzone führen, keinesfalls an den Schulwegen vorbei.

Weil die Zufahrt für das Parkhaus Arkaden über die Schulstrasse führt, soll diese für teures Geld verbreitert werden. Strassenverbreiterungen im Zentrum für den Privatverkehr sind ein Unding, gerade weil die viel zu enge Guggerbachstrasse mit Zone 30 für die Ein- und Ausfahrt ab Promenade oder Talstrasse als Nadelöhr bestehen bleibt.

Das neue Parkhaus Arkaden bringt unerwünschten Individualverkehr ins Davoser Ortszentrum. Der Privatverkehr wird nicht vorher gestoppt; dies müsste schon im Süden am Parkhaus «Silvretta Grischna» (Davos Platz Süd zu Beginn der Shopping-Meile Promenade) geschehen und künftig beim Eisstadion mit dem Neubau des Parkhauses «Mitte» (zu Beginn auf der Nordseite der Shopping-Meile Promenade) der Fall sein. Das Parkhaus Arkaden mit nur 97 Plätzen ist zu klein, um die Parkplatzbedürfnisse im Zentrum zu decken, mit CHF 52 000.00 pro Platz viel zu teuer und eindeutig ausserhalb eines jeglichen Konzeptansatzes. Das Parkhaus Arkaden ist ein Fremdkörper im Ortszentrum. Damit wird auch der Beschluss des Kleinen Landrates aus dem Jahr 2010 übergangen, der die auf dem Arkadenplatz aufzuhebenden 72 Parkplätze in die neue Parkierungsanlage «Davos Mitte» zu verlegen wünschte. Es gab dafür bereits zwei Anläufe im 2002 und 2007. Die dritte Neuauflage des Parkhauses «Mitte»

mit rund 500 Parkplätzen drängt sich anstatt des Parkhauses Arkaden vorrangig auf. Das Bedürfnis ist heute noch gegeben. Damit würden die Parkbedürfnisse der Eisbahn, des HCD (Vergrösserung Eisstadion, neue Trainingshalle), diverser Events und des Flanierens auf der Shopping-Meile Platz sowie für Hallenbad- und Kongressbesuche bestens abgedeckt werden. Mit dem Unding Parkhaus Arkaden werden alle bisherigen Studien, Planungen, Projekte und Vorsätze über Bord geworfen. Die Grundsätze des Parkierungskonzeptes 1992 und 2007 sowie des Massnahmenpaketes 2010 zur Verkehrsberuhigung und der Schulwegsicherung werden mit dieser Vorlage ignoriert. Die Bedürfnisse der Bürger und der Gäste nach Verkehrsentflechtung und -beruhigung im Zentrum werden wiederum nicht ernst genommen. Die Vision der verkehrsfreien Promenade wird wieder einmal nicht weiterverfolgt – sie wird wegen der Zufälligkeit Neubau eines Bankgebäudes geopfert. Dieses Vorgehen stellt keine zukunftsorientierte Politik dar. Die öffentliche Hand soll ihr Geld für übergeordnete Verkehrsprojekte ausgeben, die im Allgemeininteresse sind und sich aus einer konzeptionellen (Verkehrs-)Entwicklungsplanung ergeben. Insellösungen bringen Davos nicht weiter.

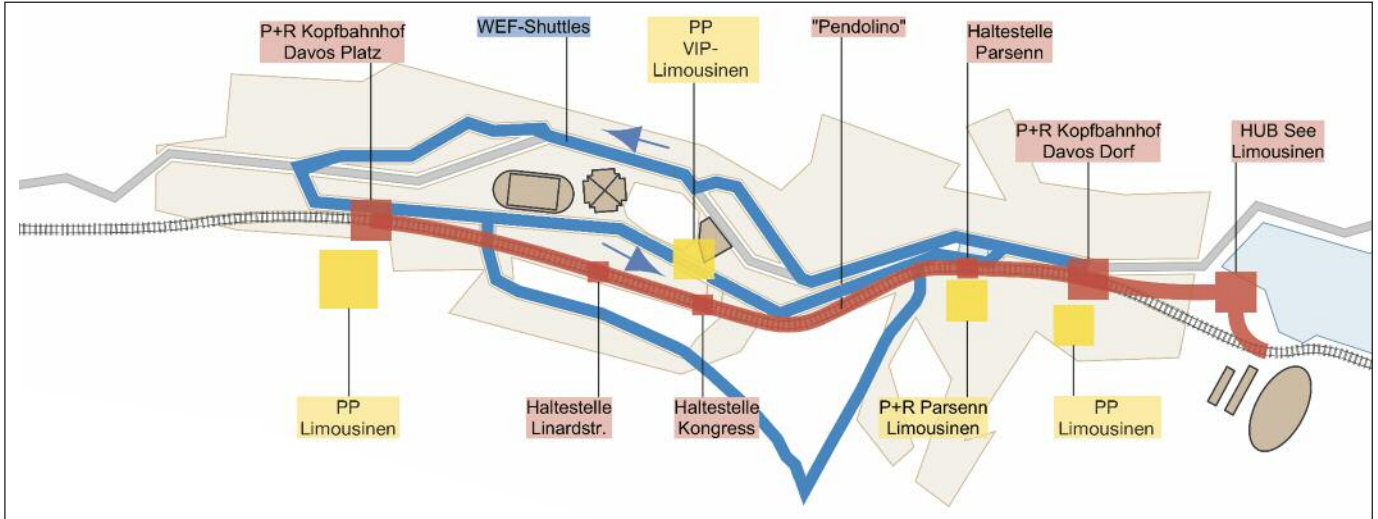
NEIN zum Parkhaus Arkaden, NEIN für die Verbreiterung der Schulstrasse (wenn schon Aufheben der Längsparkplätze und Erstellen eines Trottoirs für die Schulkinder), – auf alle Fälle ein bedingungsloses JA für die Begegnungszone Arkaden.

Davos, im September 2018,
Wildmannli Tafel uf Tafaas



Das neue WEF-Verkehrs-Regime – endlich...

Die WEF-Lösung 2019 mit dem WEF-Train ist ausbaufähig, und zwar bis zur Davos Metro



Während des WEF fährt der VBD in der Innenstadt nicht – die RhB und Shuttles übernehmen.

RHB SOLL WEF-VERKEHR-ENTLASTEN, titelte die Südostschweiz am 01. Juni 2018 auf Seite 7 und hielt fest: Beim diesjährigen WEF kam es in Davos zu einem Verkehrskollaps. An Lösungen

wird gearbeitet, zu Details hält sich die Gemeinde noch bedeckt. Die Davoser «Wildmannli-Denkfabrik» liefert Vorschläge, die bei WEF-Gründer Klaus Schwab positiv ankommen.

RhB soll WEF-Verkehr entlasten

Am diesjährigen WEF kam es in Davos zu einem Verkehrskollaps. An Lösungen wird gearbeitet, zu Details hält sich die Gemeinde Davos noch bedeckt. Die Davoser «Wildmannli»-Denkfabrik liefert Vorschläge, die bei WEF-Gründer Klaus Schwab positiv ankommen.

von Béla Zier

Von der 48. Durchführung des Jahrestreffens des World Economic Forum (WEF) im vergangenen Januar sind der Davoser Öffentlichkeit zwei Ereignisse in Erinnerung geblieben. Der Besuch des US-Präsidenten Donald Trump und das Verkehrschaos. Zwischen Davos Dorf und Davos Platz herrschte Dauerstau, der



fasst sich in ihren regelmäßigen publizierten Berichten schwerpunktmässig mit der allgemeinen Verbesserung der Verkehrssituation.

Patrik Wagner, Initiator der Denkfabrik, hält sich bei seiner Beurteilung der Verkehrslage am WEF 2018 nicht zurück, sondern sprach gegenüber dieser Zeitung von «Desaster und Chaos». Mit der im jetzigen Bericht der Denkfabrik enthaltenen WEF-Lösung wolle man eine Verbesserung herbeiführen.

Das Wildmannli-Acht-Punkte-Programm wurde im Verkehrsheft Nr. II vom Juni 2018 auf Seite 22 bis und mit Seite 24 im Detail erläutert. Es sieht zusammengefasst wie folgt aus.

- 1 In Davos verkehren nur noch offiziell zugelassene WEF-Shuttles, ausgestattet mit Vignette.
- 2 Die Busse der VBD verkehren innertorts nicht. Sie werden durch die WEF-Shuttles ersetzt.

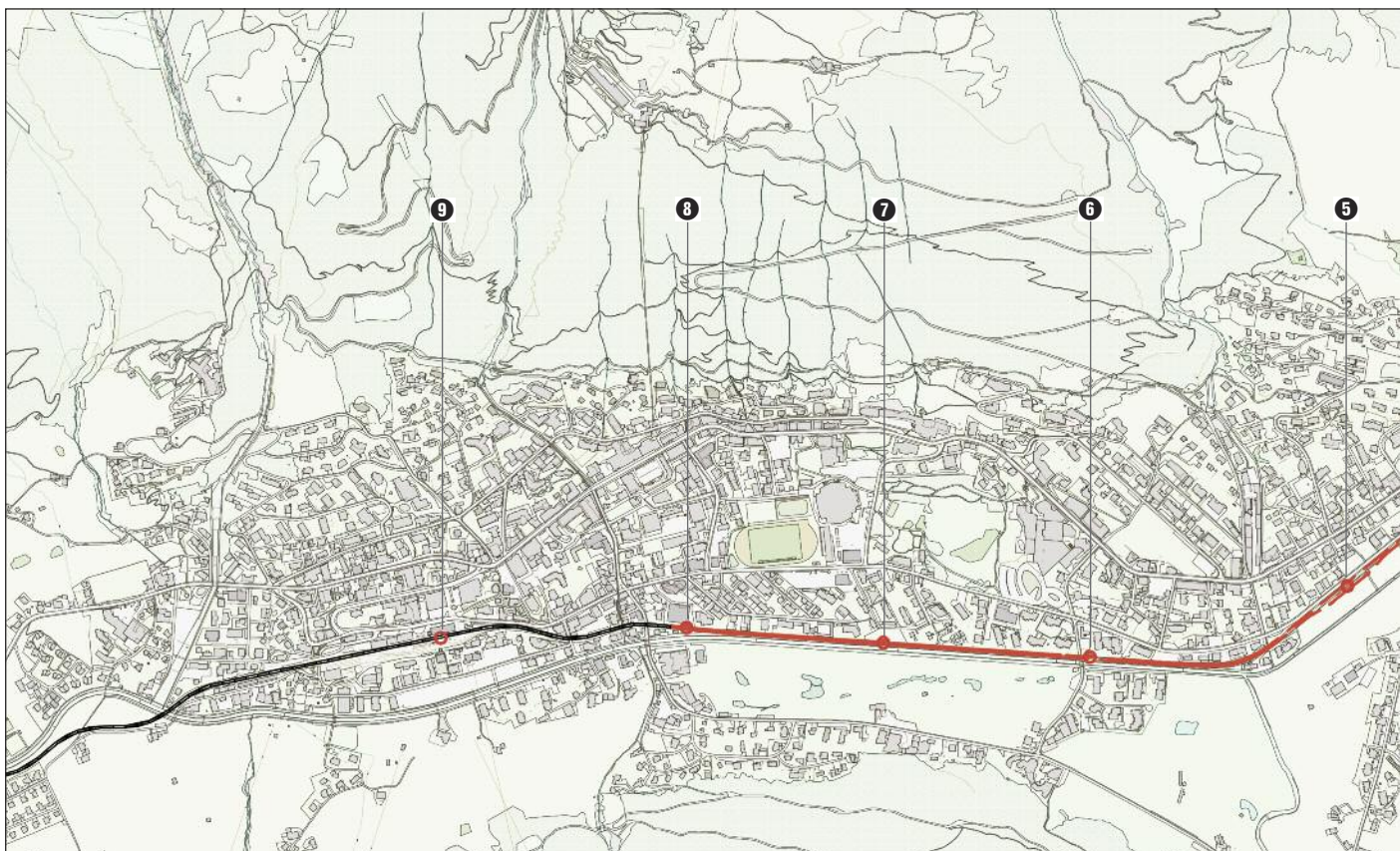
- 3 Die RhB übernimmt eine Verteilfunktion innerorts. Die Haltestellen in Davos Dorf und Davos Platz sollen zu Kopfbahnhöfen umfunktioniert werden. In Davos Dorf wäre Endstation für den Zug aus Landquart, in Davos Platz würde der aus Filisur ankommende Zug gestoppt. Zwischen den Bahnhöfen fährt ein «WEF-Train» mit Stopp bei der temporären Haltestelle Hertistrasse, wenige Gehminuten zum Kongresszentrum.

« Mehr Züge und mehr Zugstationen (anstatt die vorhandenen zwei). Die Feinverteilung innerorts kann die RhB entlang der Talstrasse sehr gut übernehmen. Auf der Promenade macht dies der VBD mit Kleinbussen/Shuttles. »

Die Benützung ist für jedermann gratis. Die Kosten trägt das WEF.



- 4 Die WEF-Limousinen werden registriert und in Warteräume auf die PP Parsenn und Jakobshorn verwiesen. Es gilt ein Parkverbot entlang der Talstrasse und der Promenade.
- 5 WEF-Teilnehmer sollen angehalten werden, in einem Radius von 1.5 km rund um das Kongresshaus zu Fuss zu gehen.

- 6 Die Strassenabschnitte Regina-Migros Horlauben und Schwyzerhuus-Rathausplatz sollen zu gewissen Zeiten (beispielsweise 10.00 bis



Das RhB-Trasse wird tiefer und darüber der Fuss- und Veloweg angelegt.

- 1 Hub / Bahnhof, Parkhaus «im See», 2 Haltestelle Seewiese, 3 Bahnhof Dorf, Haltestelle Seeli,
- 4 Doppelspur Haltestelle Gadastätt, 5 Landwasser Promenade, 6 Haltestelle Hertistrasse,
- 7 Haltestelle Linardstrasse, 8 Haltestelle Mattastrasse, 9 Bahnhof Platz.


Förderung des ÖV: Konsequenz aus dem WEF 2018: Der Verkehrsbetrieb Davos (VBD) wird die Siedlungen ausserhalb des Zentrums stärker bedienen und nur noch an die Bahnhöfe Dorf und Platz anbinden.


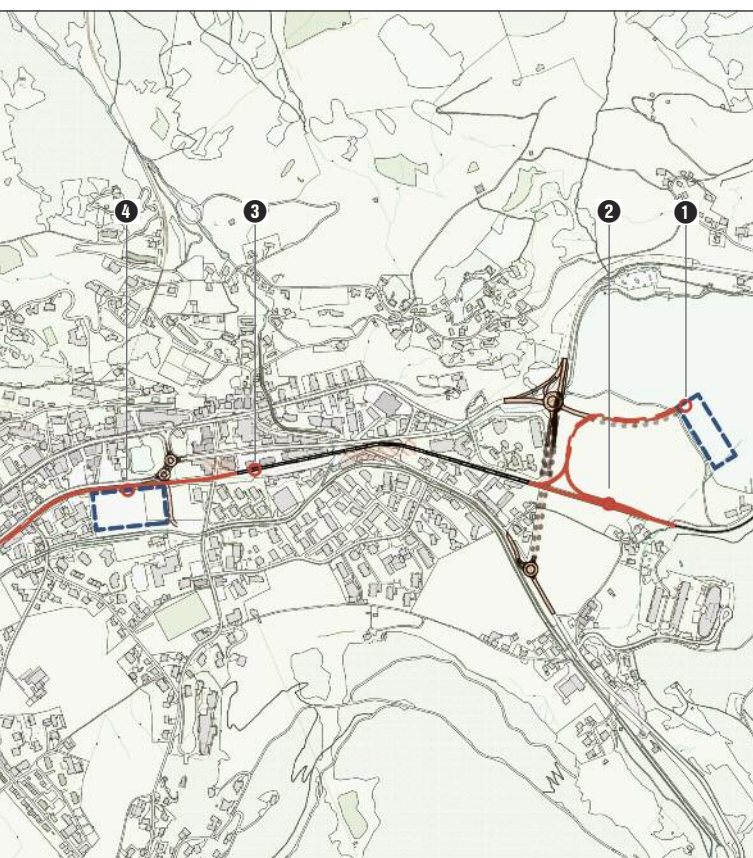
19.00 Uhr) verkehrsfrei sein. Ausnahme die WEF-Shuttles mit Transport aller und Ersatz für die VBD-Busse verkehren noch.

- 7** Einheimische und Feriengäste verkehren während des WEF nicht.
- 8** Die Verkehrspolizei überwacht das Verkehrsregime rigoros.

Auch dieses Verkehrsprovisorium, das nur während der WEF-Woche gilt, erfordert Stauräume und

Parkplätze am Stadtrand, somit auf Dauer auch 24-h-Parkplätze für die unzähligen und unsäglichen Limousinen. Zudem müssen die Kopfbahnhöfe Davos Platz und Davos Dorf mit dem ÖV von aussen angefahren werden, um eine Umverteilung der Verkehrsteilnehmer auf die Bahn und den Bus (vorliegend WEF-Shuttles für die Innenstadt) zu gewährleisten.

Der Wildmannli-Vorschlag, der von den Behörden dem Grundsatz nach übernommen wurde, basiert auf dem Wildmannli-Verkehrsmasterplan und kann jederzeit ausgeweitet und von einem Provisorium während des WEF in eine Dauerlösung überführt werden. Gerade ein neuer Bahnhof beim Parkhaus «Parsenn» erscheint sinnvoll – auch der Ausbau des heutigen RhB-Trasses mit weiteren Haltestellen zu «Davos Metro».



Showcase WEF – ums Kongresszentrum gibt es keinen Privatverkehr mehr

- 2019 WEF-Train mit Haltestelle «Hertistrasse/ Kongress»
- 2020 Innerorts verkehren nur noch E-Shuttles und E-VIP-Limousinen
VBD bedient mit E-Bussen die Aussenstationen zu den Bahnhöfen
- 2021 Limousinen dürfen innerorts gar nicht mehr fahren
Private Limousinen sind an Wartezone am Stadtrand parkiert
- 2022 WEF produziert ab 2020 keine Emissionen mehr

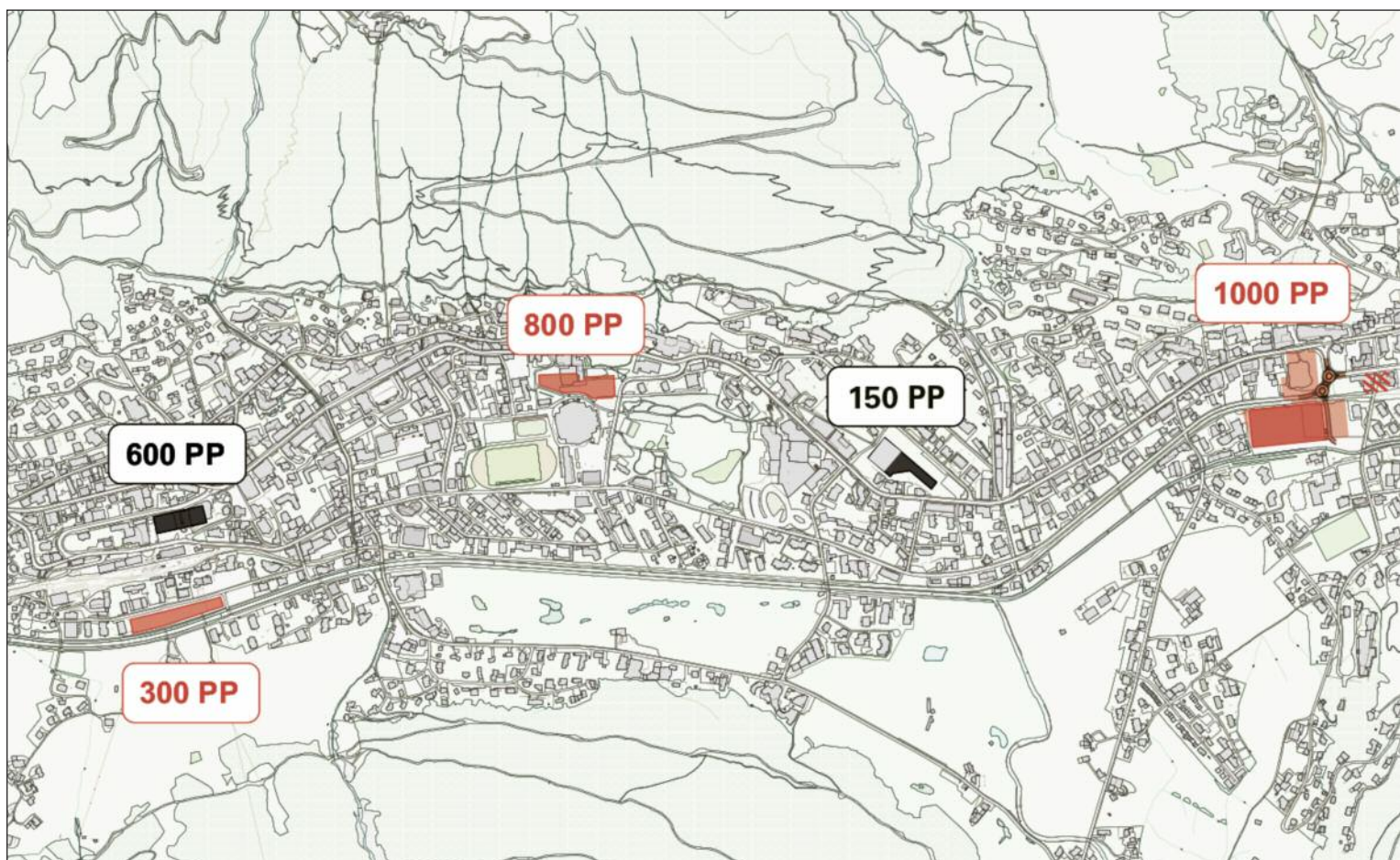
Mehr 24-h-Parkplätze sind unabdingbar

Parkhäuser für die Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV ein Muss

Die Parkplatzsuche im Zentrum, die Rückstaus aufgrund der Bahnübergänge in Richtung Flüela sowie der Umstieg auf den ÖV sind in Davos alles andere als ideal. Auch im Sommer bedarf es mehr zentral organisierter, gedeckter Parkplätze. Denn ohne Verkehrseinschränkungen und einem neuen PP-Angebot lassen sich dringend neue Fussgänger-Bewegungszone und die Zielsetzung «Davos wird wieder Luftkurort» mit der Reduzierung des Verkehrs allein nicht realisieren.

Parkhaus am See – P+R für ganz Davos

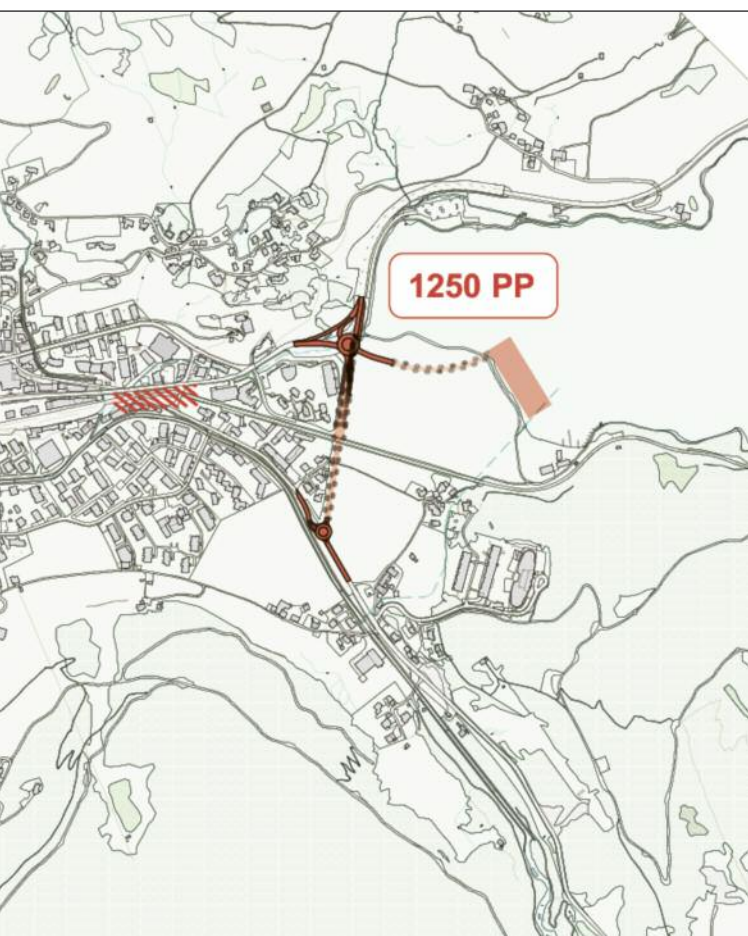
Kennt man Davos auch als Winterferien-Destination, die bedeutend mehr Tages- und Zielverkehr generiert (an Spitzentagen knapp 11000 anführende Fahrzeuge), versteht man, dass sich das Parkplatzangebot wegen der Schneeräumung um mehrere hundert, wenn nicht gar um mindestens tausend Parkplätze reduziert. Es fehlen dann ganz offensichtlich die 24-h-Parkplätze – der Verkehr zirkuliert auf der Parkplatzsuche im Zentrum, staut sich regelmässig weit zurück, führt in ein Chaos und kollabiert.



Vier neue Parkhäuser (rot) braucht es, um den Verkehr beruhigen zu können. Sukzessive kann mit dem Bau eines Parkhauses begonnen werden. Dies je nach politischer Dringlichkeit und Akzeptanz beim Stimmbürger. Wichtig ist, dass endlich Einsicht einkehrt und damit begonnen wird.

Parkhaus «Parsenn» mit neuem Bahnhof Dorf

Deshalb sind Parkhäuser (gedeckte 24-h-Parkplätze) die beste Investition für Gäste, für Betreiber, Einheimische und für Davos als Marke. Die Parkhäuser sind neu, grosszügig, modern, weisen Servicestellen auf, sind mit E-Super-Charge-Anlagen ausgerüstet und glänzen mit einem Anschluss an den ÖV mit Bus und Bahn. Sie sind auch betriebswirtschaftlich sinnvoll und reduzieren im Winter die Kosten der Schneeräumung. Die geeigneten Standorte der Parkhäuser wurden schon im Parkierungskonzept 1992 genannt.



Parkhaus «Mitte» Ausgangspunkt zur verkehrsfreien Promenade Platz

Parkhäuser haben Anschluss an die RhB. Beim Parkhaus «im See» kann diese Bedingung problemlos erfüllt werden. Beim Parkhaus «Parsenn» ist der Bahnhof Dorf zu versetzen. Dort können Läden und Büros, Warteräume fürs Arbeiten und Begegnungszonen sowie Unterhaltungsräume wie für Konferenzen, Kino oder Vereinszusammenkünfte entstehen. Dort wäre auch Platz für E-Bikes und E-Mopeds sowie der Ausgangspunkt für vierplätziges Davos Sharing-E-Mobile.



Pro Wintertag verursacht das Nachtparkverbot auf dem Jakobshorn über unnötige 1500 Fahrbewegungen mit An- und Wegfahrten. Zudem bleiben pro Nacht dringend notwendig gebrauchte Parkplätze (rund 600 PP) im Zentrum ungenutzt.

Die unerfüllte Auflage vom Tiefgaragenbau Silvretta/Grischuna

98 offene Parkplätze sind heute noch im Raum Davos Platz aufzuheben

Im Rahmen des Baues des Parkhauses Silvretta/Grischuna im 1994/95 wurde von der kantonalen Umweltfachstelle (heute ANU) im Umweltverträglichkeitsbericht die Auflage verfügt, für die zu viel gebauten Parkplätze im Parkhaus eine Kompensationsmassnahme vorzunehmen und 98 Parkplätze im Raum Promenade/Postplatz aufzuheben.

Die Gemeinde verfügte im November 1999 die Aufhebung der 22 öffentlichen Parkplätze auf dem Postplatz. Letztinstanzlich wurde dieser Entscheid im September 2003 zugunsten der Gemeinde gutgeheissen. Die Ausführung wurde jedoch gestoppt, weil eine Volksinitiative «Stop dem konzeptlosen Parkplatzbau» eingereicht wurde. Diese wurde ein Jahr später zurückgezogen, weil die Gemeinde ein Parkierungskonzept in Auftrag gab. Es wurde ein Überangebot von 250 Parkplätzen errechnet, jedoch für die nächsten zehn Jahre von einem Parkplatzdefizit von 70 Parkplätzen ausgegangen. Die Aufhebung der 22 Parkplätze auf dem Rathausplatz wurde wegen dieser Prognose im 2006 wieder hinausgeschoben.

Rathausplatz immer noch nicht verkehrsfrei

Eine aktuelle Neuberechnung wurde nicht erstellt. Man erhoffte sich vom Parkhaus «Coccolino» Besserung. Dieses wurde nicht erstellt. Die Parkplätze auf dem Rathausplatz sind immer noch in Betrieb. Die alte Forderung nach dem PP-Abbau aus dem Jahre 1994/95 ist bis heute immer noch nicht erfüllt.

Vorgeschobenes Parkierungskonzept 2006

Mit der Interpellation von Ballmoos im Jahr 2016 sollte dieser Umstand betreffend des angedachten Parkhauses Arkaden hinterfragt werden. Auch konnte das vorgeschobene Parkierungskonzept aus dem Jahre 2016 keinen näheren Aufschluss geben.

Heute wird dem Volk das Parkhaus Arkaden mit 97 Parkplätzen als Ersatz der offenen Arkadenparkplätze schmackhaft gemacht, wohlwissend, dass vielfach über die Aufhebung der Parkplätze am Postplatz und entlang der Promenade gesprochen wurde. Würde die Auflage Silvretta/Grischuna endlich umgesetzt werden, dürfte und müsste das Parkhaus Arkaden heute gar nicht mehr gebaut werden. Die 98 zu erstellenden Tiefgaragenplätze Arkaden müssten durch die alte, bis heute immer noch nicht umgesetzte Auflage kompensiert werden.



Der Rathausplatz sollte schon seit 2007 parkplatzfrei und als Begegnungszone umgewandelt worden sein.

(Pflicht-)parkplätze im Zentrum – eine überholte Forderung



Die Promenade soll endlich wieder unsere Prachtstrasse werden.



Die Städte machen es vor. Im Zentrum wird baugesetzlich bei Neu- und Umbauten die Erstellung von Pflichtparkplätzen vor Ort nicht mehr verlangt, wenn überhaupt noch, müssen diese zwingend nur unterirdisch erstellt werden. Die dauernde Zurverfügungstellung von Abstellplätzen vor Ort ist in Stadtzentren nicht mehr sinnvoll. Der Verzicht auf Pflichtparkplätze macht schon aus Gründen der Verkehrsberuhigung und der Verkehrsfreiheit Sinn. Offene Verkehrsflächen binden zudem im Zentrum zu viel unnötigen Raum. Stattdessen wird der Einkauf in ein Parkhaus (Ersatzabgeltung) am Zentrumsrand, fussgänglich zur City, vorgeschrieben, gerade auch für Wohn- und Geschäftshäuser in der Stadt. Dies in der Erkenntnis, die Leute mit dem ÖV ins Zentrum bringen zu lassen und den Langsamverkehr zu fördern. Zudem gibt es vielerorts die baugesetzliche Vorschrift, (Pflicht-)Parkplätze im stadtnahen Bereich zwingend unterirdisch zu erstellen. Im Kanton Zürich wird eine neue Wegleitung zur Ermittlung des Parkplatzbedarfes in kommunalen Erlassen diskutiert. So schlägt die Baudirektion Zürich vor, pro Wohnung nur noch einen Parkplatz und für Geschäfte weniger Parkfläche zuzulassen. Dieser umstrittene Vorschlag tendiert dahin, den Langsamverkehr zu fördern und die Zusammensetzung des Verkehrs zugunsten von Bus, Tram und Zug zu entwickeln. Gleichzeitig würde auch dem Umweltschutz wie etwa dem Lärmschutz und der Luftreinhaltung Sorge getragen.

Davos sollte in beiden Sachverhalten umdenken – die Erbsenzählerei über Bestand, Erhalt und Verlagerung von Parkplätzen entlang der Promenade ist nicht mehr nötig, gerade wenn die vorgesehenen Parkhäuser nach dem Parkplatzkonzept 1992 und Agglomerationsprogramm 2014 endlich erstellt würden. Schon allein wegen des veränderten Mobilitäts-

verhaltens der Gesellschaft oder der notwendigen Förderung des ÖV, der die Kunden in die Innenstadt transportieren soll, sind die Parkplatzverhältnisse im Gesamten anzuschauen. Die Bevölkerung wünscht sich den Verkehr aus dem Zentrum, dies zudem noch in den Boden. Selbst Gäste wollen flanieren und gemütlich ohne Verkehr shoppen, also nicht mehr absolut zwingend direkt vor die Geschäfte fahren, dies schon gar nicht während ihrer Ferien oder ihres Davos-Aufenthaltes. Selbst bei den Gewerbetreibenden ist langsam ein Umdenken im Gange. Auch bei ihnen wächst die Einsicht, dass eine verkehrsfreie Promenade auf Dauer mehr Prosperität für den Handel und das Gewerbe bringen wird. In der Innenstadt (Belvédère bis Postplatz, Haus Astoria bis Schwyzerhus, Seehofseeli bis Dischmstrasse) sind alle oberirdischen Parkplätze konsequent aufzuheben; diese müssen nicht mitten im Zentrum (Negativbeispiel Arkaden) verschoben werden; sie sind sinnvollerweise standortoptimalen 24-h-(Gross)Parkhäusern am Standortrand beim See, zu Beginn der verkehrsfreien Promenade beim Eisstadion oder auf den Bergbahnparkplätzen zuzuführen.

Die Anpassung von Art. 38 BauG ist notwendig, einmal mit der neuen Vorschrift, dass keine Pflichtparkplätze vor Ort erstellt werden müssen und ein Einkauf in das nächstgelegene Grossparkhaus zum Erstellungspreis vor Ort zu erfolgen hat und andererseits mit der abgeänderten Regelung, dass alle Abstellplätze im Zentrum von Davos Platz Spital bis Davos Dorf See unterirdisch (heute zwei Drittel gedeckt, wenn möglich unterirdisch) anzulegen sind. Dies würde auch mithelfen, den Privatverkehr aus dem Zentrum zu verbannen.

Gerade der Abbruch und Neubau des Geschäftshauses GKB könnte als Beispiel für ein Umdenken beim Parkplatzbau im Zentrum dienen. Warum müssen die Bank-Geschäftsstelle und die 19 Wohnungen über eine separate Tiefgarage mit Einfahrt ab Promenade und steilem Abgang mit beheiztem Zugang verfügen, wenn die Garagierung dieser Parkplätze sehr nahe, mit nur 650 Metern Entfernung (drei Minuten zu Fuss) im neuen Parkhaus «Mitte» erfolgen könnte?



Weniger Zentrumsarkaden entlang der Promenade und Talstrasse – mehr 24-h-Parkflächen am Ortsrand. Nur so können der Langsamverkehr und der ÖV gefördert werden.



Verkehrsfreie Promenade

Die Ansprüche der Einwohner, der Arbeitenden, der Zweitwohnungsbesitzer und der Gäste auf Idylle, Ruhe und Lebensqualität müssen von Davos überall erfüllt werden können, nicht nur auf dem Berg, auf der Skipiste, in den Seitentälern oder am Davoser See, sondern auch für das Davos Typische – in der Innenstadt. Gerade hier besteht grosser Nachholbedarf

Es gilt die «Promenade», die Lebensader von Davos zur Flaniermeile wieder zurückzugewinnen; sie wieder lieblicher für die Geschäfte und fussgängerfreundlicher für Besucher zu machen. Ihr muss mehr Leben eingehaucht werden. Dies ist nur mit einer wesentlich verbesserten Verkehrsberuhigung

Das Parkhaus Silvretta/Grischuna im Süden und das Parkhaus «Mitte» im Norden machen die Promenade fussgänglich.

und mit zunehmender Verkehrsfreiheit möglich. Dies bedingt: deutlich weniger Verkehr, deutlich mehr Fussgänger und Velos.

Vor dem Zeitalter des motorisierten Verkehrs, während der Kurbetriebszeit und zu Beginn des Aufschwunges von Davos zur Wintersport-Destination es bis Ende der 60er Jahre war die Promenade Flaniermeile und Durchfahrtsstrasse zugleich. Die Geschäfte aller Art boomten. Die Promenade wurde noch zur Hauptsache von jedermann/frau gerne begangen.

Konzeptlos wurde während des Baubooms ab den 70er Jahren rund um die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte wie Promenade, Talstrasse, Seehofseeli und Heiligkeuz herumgebaut. Es wurde auf den Individualverkehr durch die Stadt gesetzt. So befahren heute immer grössere, breitere SUV und Grosstadt-Gelenkbusse im Gegenverkehr die beiden Hauptstrassen. Die Lastwagen der Bauzulieferer sind breiter, grösser und zahlreicher geworden.

Zielverkehr abfangen

Parking Shopping
und Sport

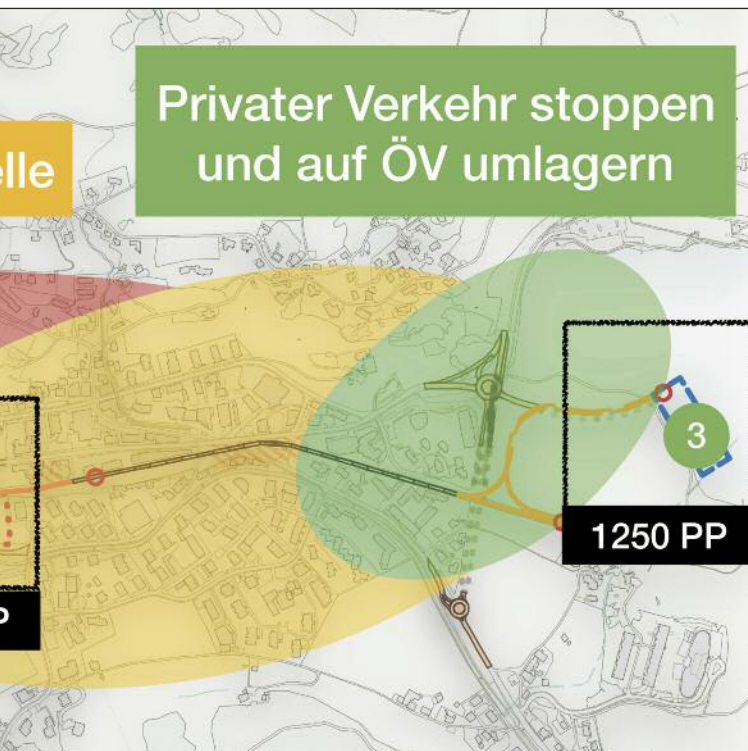
Auffangen 2. We



Ein wichtiger Grundsatz der Verkehrsplanung lautet: den Privatverkehr vermeiden, indem er geleitet, gestoppt und dauerparkiert wird.



Schön kann die verkehrsfreie Promenade auch im Winter beim Wintereinzug vom 1. Dezember 2018 sein.



Der Auf- und Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgte mit der Aufrüstung von Grosstadt-Gelenkbusen. Im wörtlichen Sinne fährt der ÖV dem Privatverkehr im Schrittempo hinterher; der ÖV wurde schlichtweg nicht gefördert, nicht bedürfnisgerecht ausgebaut und nicht privilegiert. Der öffentliche Bus dient und dient streng genommen heute immer noch der Beförderung des Skifahrer. Er ist einzig und auf die «Skifahrer»-Spitzenzeiten ausgerichtet. – ein Gästesegment das während der immer kürzeren Winter zusehends am Abnehmen ist. Die restliche Zeit ist der Davoser Busbetrieb überdimensioniert und nicht kundengerecht unterwegs. Die grossen Busse sind meistens leer und stehen mit dem Privatverkehr im Davoser Stau.

Die verkehrsfreie Promenade muss zurückgewonnen, sogar zurückerkämpft werden.

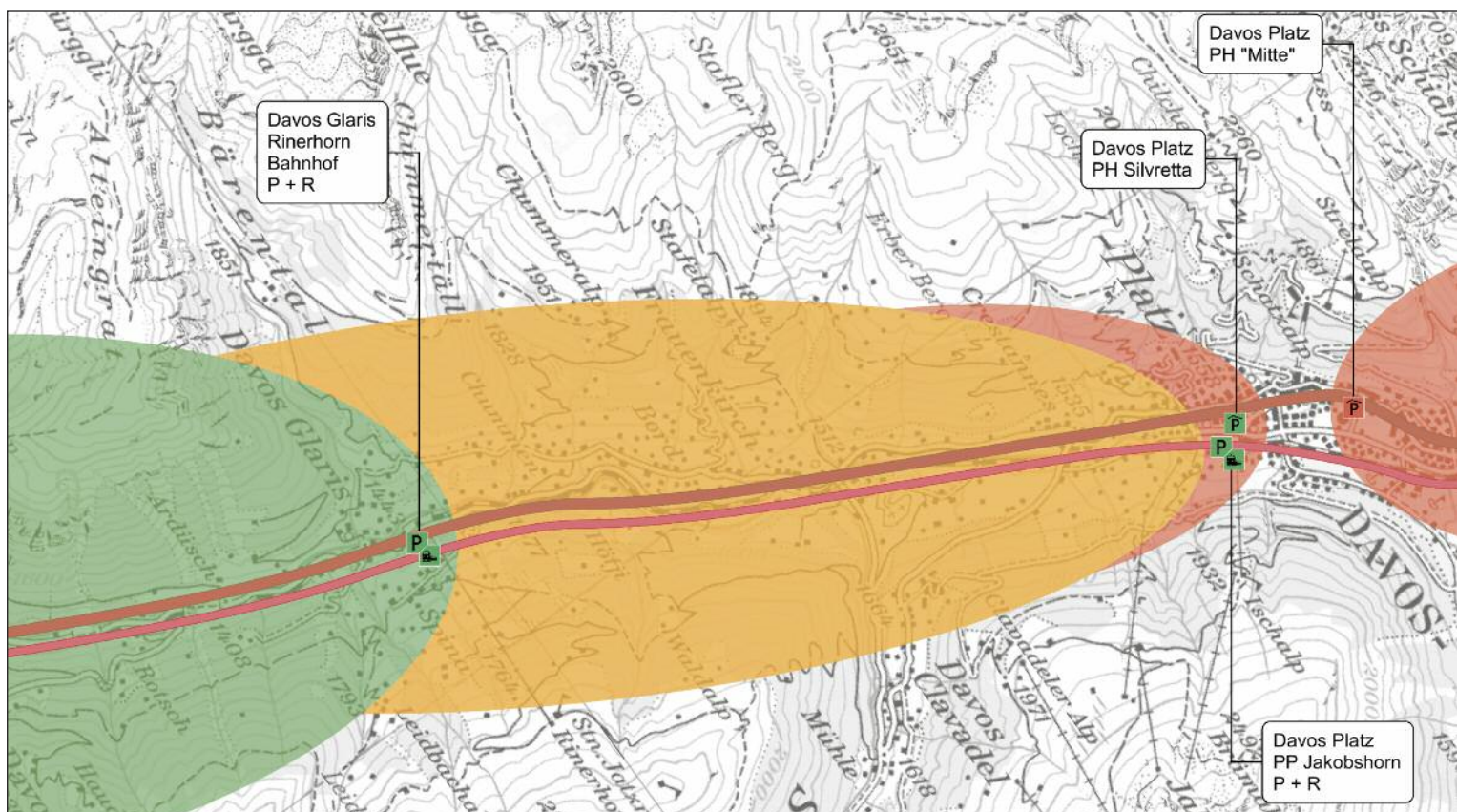
Die (teilweise) verkehrsfreie Promenade kann nicht ohne teure Verkehrsmassnahmen wieder zurückerlangt werden. Dazu ist es heute leider zu spät.

Das Ziel der beruhigten Innenstadt lässt sich im Dorf nur mit dem Parkhaus «Parsenn» und im Platz mit dem Parkhaus «Mitte» erreichen. Die Begegnungszonen Rathausplatz, die Aufwertung des Kirchnerparkes, die Umwandlung des Parkplatzes Horlauben in einen Park sowie die Neugestaltung des Seehofseeli sind ein weiterer Baustein dazu. Schliesslich sind Parkplätze entlang der Promenade vom Postplatz bis Panorama und im Dorf Seehof bis Dischmastrasse aufzuheben.

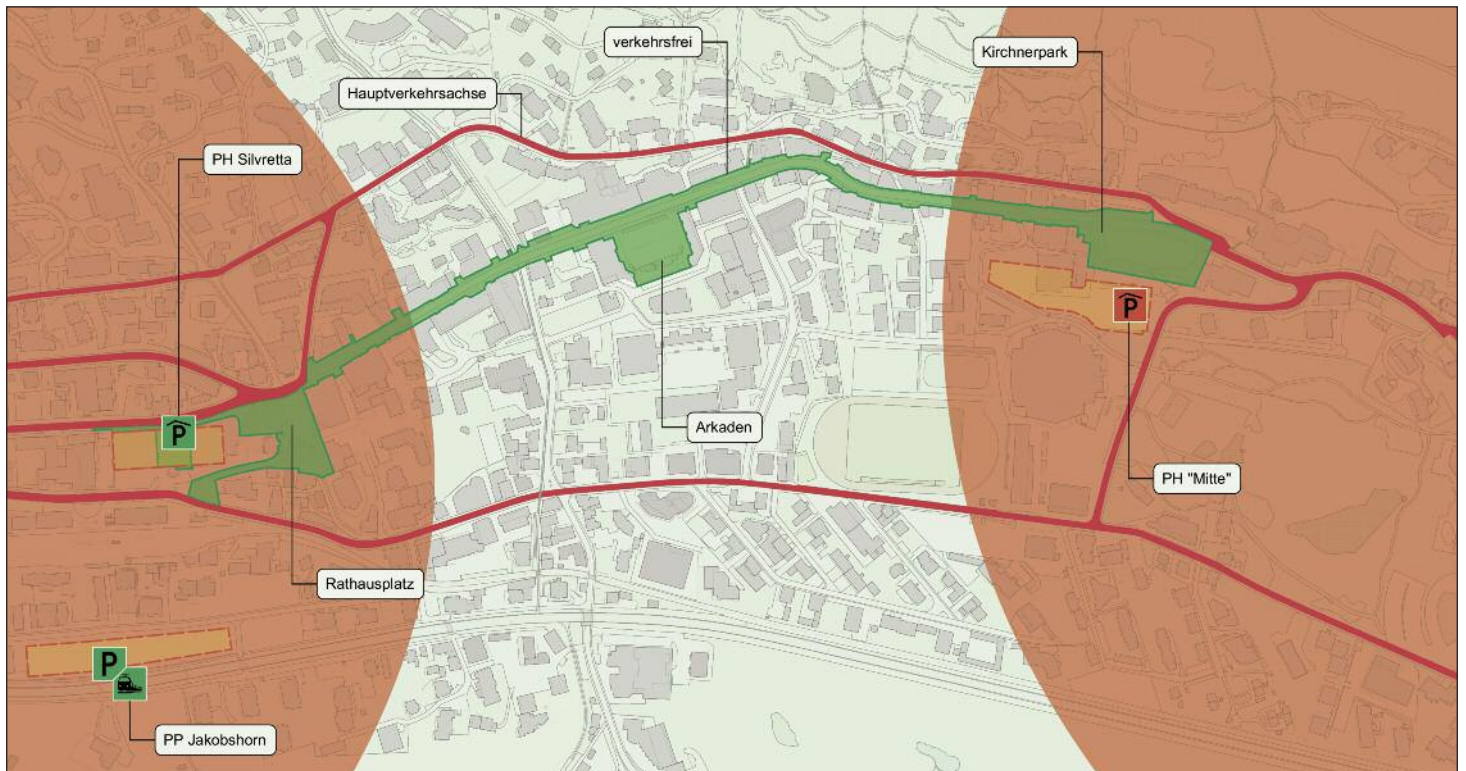
Die innerstädtische Verkehrsberuhigung bedingt a) das Abfangen des Individualverkehrs, b) das Parkieren der Privatfahrzeuge und c) das Verlagern von dort auf den ÖV mit Bus und Bahn. Schliesslich muss mit dem Bau zusätzlicher Haltestellen auf dem RhB-Geleis und der Untertunnelung mit Aufhebung wichtiger Bahnunterführungen begonnen werden.

Verkehrsberuhigung der Promenade bedingt darüber hinaus

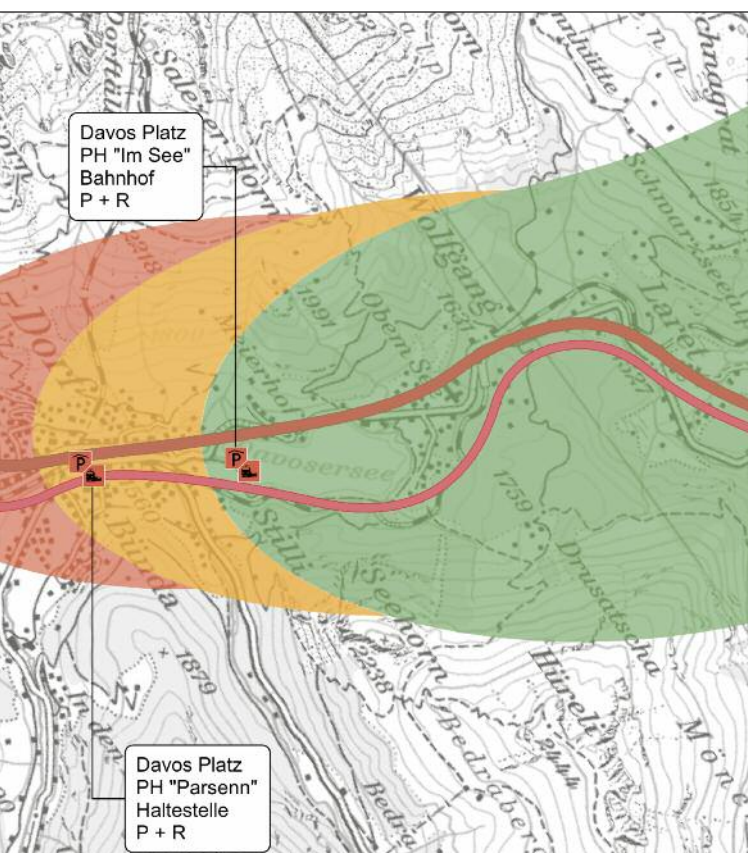
- Fahrverbot für motorisierten Verkehr mit Ausnahme kleinerer, schmalerer, umweltfreundlicher Linienbusse
- Bewilligte Ausnahmen für Anlieferverkehr wie üblich in Fussgängerzonen unter Schaffung von Halteplätzen (höchstens Kleintransporter)
- Bewilligte Ausnahmen für Einwohner, Personen mit Zweitwohnsitz und Unternehmen, die ihr Fahrzeug (höchstens Kleintransporter) auf privatem Grund abstellen wollen
- Konsequente Aufhebung des Gegenverkehrs: Linienbusse fahren im Kreis Promenade – Talstrasse
- Schmale, schlanke E-Busse des VBD ohne Fahrplan
- Velospur für beiden Richtungen
- Tempo 40 auf Talstrasse und Promenade
- Aufhebung der Parkplätze auf öffentlichem Grund entlang der Promenade.
- Parkhaus «Mitte» mit 800 Parkplätzen
- Zuführung des Privatverkehrs von Süden ins Parkhaus Silvretta



Der Zielverkehr Nord (aus Zürich/Landquart) und der Zielverkehr Süd (aus Thusis/Tiefencastel) werden vor dem städtischen Davos abgefangen und frühzeitig auf den ÖV (Bus und Bahn) umgeladen.



Das Parkhaus Silvretta/Grischuna im Süden und das Parkhaus «Mitte» stehen am Rande der Shopping Promenade. So wird die Promenade verkehrsfrei und der Verkehr inkl. ÖV im Einbahnverkehr über Obere Strasse und Talstrasse umfahren. Rathausplatz, Arkaden und Kirchnerpark bilden Erholungsraum/Begegnungsstätten.



« Der unnötige Binnenverkehr muss gestoppt werden. Auch Einheimische müssen Strecken unter 2 Kilometer nur noch mit dem ÖV, Fahrrad oder zu Fuss zurücklegen – entlang der Promenade erst recht. »



Die neuere Geschichte der Verkehrspolitik Davos

Die Geschichte kommt einem «Konzept des Grauens» gleich – ein «Trauerspiel», das seinesgleichen sucht, das unendliche Hickhack – eine unendliche Geschichte – ein Vorgehen ohne Ausrichtung. Ein Irrweg schlechthin.

Es fehlte in den letzten 40 Jahren nicht an konzeptionellen Ansätzen. Gerade hinsichtlich Parkierung und Verkehrsberuhigung in der Innenstadt gab es einige wenige wichtige politische Grundsatzentscheide. Oftmals wurden diverse Anliegen mehrmals über die Jahre hinweg wiederholt und neu formuliert, ja geradezu aufgeschoben. Vielfach blieben sie bewusst oder unbewusst auf dem Zuständigkeitsweg nicht erhört, ja gar nicht verstanden. Gut gemeinte Vorschläge wurden gar nicht umgesetzt. Vieles ist bis heute Stückwerk geblieben.

Zu oft verschanzte sich die Politik hinter Gutachtermeinungen und Konzeptentwürfen. Vermutlich sind die Beraterkosten höher, als heute die Realisierung der Umfahrung Flüela-Bypass oder die Aufhebung der Parkplätze auf dem Postplatz, auf der Arkaden und in der Horlauben gesamthaft mit der gleichzeitigen Erstellung neuer Begegnungszonen auf diese Plätzen kosten würden.

Nachfolgend wird nicht auf Umfahrungen-Visionen für den Privatverkehr wie die früher mal angedachte Überdachung des Landwassers, den Zaubenberg-Tunnel oder eine Umfahrung im Berg mit diversen Ausgängen zur Promenade eingegangen – denn eine Umfahrung braucht Davos angesichts des hausgemachten Binnenverkehrs nicht. Es muss prioritär sowohl der Innenverkehr entflechtet als auch der anführende Privatverkehr gestoppt werden. Diese beiden Grundsätze waren lange verkannt.

Nicht eingegangen werden kann auf die vielen Gutachten, die der Öffentlichkeit meist vorenthalten wurden.

Ebenso auf die Höhe der Beraterhonorare.

Ein Überblick über die neuere verkehrspolitische Geschichte von Davos ab Mitte der 80er-Jahre verdeutlicht, dass nichts passiert ist. Es entstand nur dann etwas, wenn Private in eine Verkehrsanlage investiert haben. Die Gemeinde stand mehr oder weniger stets im Abseits. Das dem Stimmbürger Ende 2018 zur Abstimmung vorgelegte Mini-Parkhaus «Arkaden» bildet der Hö-

hepunkt politischer Konzeptlosigkeit – die Gemeinde gibt wegen einer zufälligen Gelegenheit Steuergelder aus, ohne sich auf einen nur rudimentären Verkehrsrichtplan berufen zu können.

80er-Jahre

Im damals gültigen Davoser Gemeinderichtplan wird das Richtplanvorhaben «Parkierungsanlagen» folgendermassen umschrieben: «Auf den Strassen soll der Verkehr beru-



higt und die Suche nach Parkplätzen reduziert werden. Um die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs, der Fussgänger und der Radfahrer besser zu erfüllen, sollen Parkplätze entlang der Promenade und der Talstrasse aufgeboben werden. Ersatz ist durch grössere Parkieranlagen zu gewährleisten, die entsprechend bewirtschaftet werden.»

1987

Aus einer Parkplatzanalyse ging hervor, dass im Ortszentrum Davos Platz bis zum Bahnhof und den Wintersportanlagen im Platz ein Parkplatzmanko von 300 bis 400 Plätzen besteht.

1992

Der Grosse Landrat hat im April 1992 das Parkierungskonzept der Landschaft Davos verabschiedet. Dieses sah für das städtische Davos in einem Gesamtkonzept ein Parkhaus in Davos Dorf zwischen der Seewiese und dem Parkplatz beim Migros Dorf, ein Parkhaus Mitte beim Kongress/Eisstadion und ein Parkhaus Davos Platz (eventuell Silvretta/Grischuna) vor.

1993

Auf dem Gebiet Silvretta an der Bahnhofstrasse bis zum Bahnhof am Platz wurde 1993/94 ein Parkhaus auf vier Geschossen hangwärts mit Ent- und Belüftung der geschlossenen Parkgeschosse im Teil Grischuna geplant. Es wurden 319 private (inkl. Pflichtparkplätze und Dauerparkplätze für Wohnungsmieter, Angestellte oder Kunden der Geschäfte) und 196 öffentlich zugängliche Parkplätze, Letztere finanziert durch die Gemeinde, mit maximal 515 (5 x 2.5 m Ausmass und lichter Höhe von 2.25 m) geplant. Die Gemeinde rechnete mit Gesamtbaukosten von CHF 6 500 000.00 (inkl. Pauschale von CHF 500 000.00 für den öffentlichen Durchgang) und mit Kosten (Marktpreisbasis Oktober 1993) von CHF 32 566.00 pro Platz sowie bei einer Schuldverzinsung mit 5 % mit jährlichen Ausgaben von CHF 1658.15 pro Platz und mit zumindest gleichen hohen Einnahmen aus der Vermietung. Es wurde davon ausgegangen, dass die öffentliche Parkieranlage selbsttragend betrieben werden kann.

Schon vor dem Bau des Parkhauses wurde eine Entlastung der Promenade, des Rathausplatzes (Postplatz) und der Arkaden diskutiert. Dieses Ansinnen scheiterte am Widerstand des Handels- und Gewerbeverbandes (HGV). Er wollte nur Hand dazu bieten, wenn das Parkhaus «Panorama» (heute als Parkhaus «Mitte» bekannt) realisiert werde. Erst dann könnte auch über einen verkehrsfreien Arkadenplatz diskutiert werden; eine Aufhebung der Parkplätze entlang der Promenade kam nach Meinung des HGV jedoch nicht infrage.

inwieweit eine Auffangparkfläche für Grossanlässe eingangs Davos im Raum Laret bis Seewiese und in der näheren Umgebung des Bahnhof Dorf in Betracht gezogen werden müsse. Mit diesen Parkhäusern würden gegebenenfalls tatsächlich neue Parkräume geschaffen, während – so nach Meinung des Grossen Landrates im Abstimmungsbüchlein vom 15. April 1994 für den Parkhauskredit Silvretta/Grischuna – das neue Parkhaus Silvretta/Grischuna doch in erster Linie als Ersatz für bereits bestehende oberirdische Parkplätze anzusehen ist. Diesem Parkhaus



Das Parkhaus Silvretta/Grischuna wurde mit 485 Parkplätzen im Jahr 1995 dem Betrieb übergeben. Das Parkhaus ist seitens der Gemeinde seit Ende 2016 auf einen Franken abgeschrieben.

1994

Im Jahr 1994 stand im Kleinen und Grossen Landrat die Grundsatzfrage im Raum – deren Vertreter waren sich über die baldige Antwort einig –

bzw. einem Parkhaus Davos Platz wurde anlässlich der Grossen Landrat-Sitzung vom 24. Juni 1993 die Priorität I mit dem Vermerk «kurzfristig (bis 5 Jahre)» zugewiesen.

1999

Im Budget 1999 wurde ein Planungskredit für die Gestaltung des Postplatzes vorgesehen. Der gleichzeitig umgewandelte Rathausplatz

sollte gemäss damaliger Meinung des Kleinen Landrates ein Ort sein, «auf dem man sich als Fussgänger verweilen und bewegen könne».

Die Gemeinde verfügte im November die Aufhebung der 22 öffentlichen Parkplätze, weil das Verkehrskonzept ebenfalls die Aufhebung von Parkplätzen im Perimeter Rathaus-Rätia – altes Postgebäude und die Neugestaltung des Postplatzes vorsieht. Der von der Migros angefochtene Entscheid wies letztinstanzlich der Bundesrat im September 2003 in seinem Beschwerdeentscheid ab, u. a. mit der Begründung, dass es sich um eine Kompensationsmassnahme für die Erstellung von 98 zusätzlichen öffentlichen Gemeindeparkplätzen handelt, dies als Massnahme, welche die kantonale Umweltfachstelle im Umweltverträglichkeitsbericht der Überbauung Silvretta/Grischuna mit Parkhaus als Auflage vorgesehen hat. Aus Gründen des politischen Druckes liess die Gemeinde von der Umgestaltung des Rathausplatzes in der Folge ab.

1999 wurde nach einem Standort im Dorf gesucht. Im Bereich des Seehofseeli wurde eine Unterführung abgelehnt. Es musste ein neuer Standort evaluiert werden. Die damalige Landrätin von Ballmoos äusserte sich in der Zeitung dahingehend, der Bau eines Parkhauses auf dem Parsenn-Parkplatz sei unwahrscheinlich, weil sich ein Zusammengehen mit der Parsenn-Bahn kaum realisieren lasse. Der Standort Davosersee wurde andiskutiert, jedoch wegen der Entfernung zu Davos Dorf nicht weiter verfolgt.

2002

Am 02. Juni 2002 scheiterte das erste Projekt Parkhaus «Mitte» an der Volksabstimmung, weil die Gemeinde Davos als Grundeigentümerin gegenüber dem Parkhausersteller und dem künftigen Betreiber anscheinend zu viele Zugeständnisse eingegangen ist, dies mit dem Erlass eines Baurechtszinses, einer Gewährung eines zinslosen Darlehens und einer Umsatzabgabe ab einem jährlichen Brutto-Umsatz aus der Vermietung von über CHF 900 000.00 nach oben abgestuft mit mindestens 2.5 % Miete sowie einem jährlichen Betriebsbeitrag von CHF 25 000.00.

Dem Parkhaus-Projekt lag ein

Baurechtsvertrag über 66 Jahre zugrunde. Der Öffentlichkeit wären 180 Parkplätze mit Ausgang zur Promenade zugestanden. Die übrigen 217 Parkplätze wären von Privaten genutzt worden. Nach damaliger Planung ging man für die insgesamt 397 Parkplätze von Baukosten von ca. rund zehn Millionen Franken aus. Dies ergab gemäss damaligem Abstimmungsbüchlein für den viergeschossigen unterirdischen Garagenbau CHF 26 400.00 Erstellungskosten pro Parkplatz.

2003/04

Mit 942 gültigen Unterschriften ist eine Volksinitiative «Stopp dem konzeptlosen Parkplatzabbau» – im Kernbereich Davos Platz und Davos Dorf – zustande gekommen. Im Juli 2004 wird diese wieder zurückgezogen.

2005/06

Das neu ausgearbeitete Parkierungskonzept 2005 wurde vom Grossen Landrat im Februar 2006 gutgeheissen. Es herrschte damals gemäss den

Berechnungen ein Überangebot von 250 Parkplätzen. Allerdings wurde gleichzeitig von einem Parkplatzdefizit von 70 Parkplätzen ausgegangen, welches innert den nächsten zehn Jahren resultieren sollte, was im Rahmen der Überbauung «Cioccolino» den zusätzlichen Bau des Parkhauses «Rathausplatz» rechtfertigen würde. Die Aufhebung der 22 Parkplätze auf dem Rathausplatz wurde wieder hinausgeschoben.

2007

Gemäss Ermittlungen der Gemeinde Davos aus dem Jahr 2007 wurde von einem zunehmenden Parkplatzbedarf von rund 1 500 Plätzen ausgegangen. Danach sollte vor allem im Raum Davos Dorf und im Raum Davos Platz im Bereich «Davos Mitte» ein namhafter Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen bestehen. Es wurde von einem Parkstandort See (geplant) mit ca. 500 Plätzen, einem Parkstandort unter dem Davoser Seeli (geplant) mit 400 Parkplätzen, einer Tiefgarage im Raum Davos Mitte (geplant) mit 360 Plätzen und

Freitag, 2. November 2018
Davoser Zeitung

Lokal 7

Wildmannli Blog Verkehrskonzept Teil 3

Die neuere Geschichte der Verkehrspolitik Davos

In den letzten zehn Jahren standen verschiedene Ideen für neuen Parkhäuser im Raum. Auch über Flanierzonen wurde nachgedacht. Von den damaligen Plänen wurde jedoch keiner in die Tat umgesetzt. Der heutige Teil des Wildmannli-Blogs geht auf die Entwicklung von 2009 bis 2012 ein.

2009
Die bedeutende Kongresshaus-Erweiterung wurde für 37 800 000 Franken im Jahr 2009/10 durchgeführt. Es wird aus Kostengründen auf den Bau eines Parkhauses für rund 1 000 000 Franken verzichtet. Dies, weil die Baukosten zu hoch ausgefallen wären und die Gefahr bestand, der Stimmbürger würde die Vorlage ablehnen. Der Baugrund vor dem Kongresshaus bis zur Talstrasse wird für den Erweiterungsbau abgetragen, zwischengelagert und danach wieder aufgeschüttet. Darauf werden vor dem Eingangsbereich auf einer schiefen Fläche rund 130 offene Parkplätze erstellt, etwa 50 Abstellplätze mehr als vorher.

2009
Es wird erstmals konkret ein Parkhaus Seehofseeli mit Planung Verkehrsführung und Begegnungszone sowie direktem unterirdischem Zugang zur Parsennbahn und fiktiv Unterführung angedacht. Wesentlich genau dieses Projekt nicht weiterverfolgt wurde, ist nicht mehr nachvollziehbar.

2010
Schliesslich wurde vom Kleinen Landrat 2010 ein Konzept der Verkehrsberuhigung und Schubwegsicherung vorgestellt. Es sollten gerade in Davos Platz Parkplätze abgebaut und Begegnungszonen geschaffen werden. Ernsthaft wurde die Umsetzung dieser Grundsätze nie an die Hand genommen – man hatte fast das Gefühl, man meinte, es mit diesen Beschlüssen gar nicht ernst oder es war der Politik zu mühsam und zu unpopulär, sich dem Verkehrsdossier anzunehmen. Gemäss dem vom Kleinen Landrat im Jahre 2010 verabschiedeten Konzept zur Verkehrsberuhigung und Schubwegsicherung sind langfristig folgende Massnahmen vorgesehen:

- gestaltete Torbereiche in wichtigen Siedlungseingängen zur Reduktion der Geschwindigkeiten; und Erhöhung der Aufmerksamkeit der Autofahrer
- Begegnungszone Dorf beim Seehofseeli mit Verlegung des Verkehrs aus der Promenade in die Talstrasse und der oberirdischen Parkierung in eine Tiefgarage sowie verkehrsfreiem und gestaltetem Platzbereich abseits des Verkehrs
- Verkehrsfreie und gestaltete Platzbereiche an der Promenade Platz anstelle der heutigen Parkplätze Arköden und Postplatz; Verlegung der heutigen Parkplätze in eine neue Parkierungsanlage Davos-Mitte
- «Flanierzone» Promenade Platz mit Fahrverbot und signalisierter Begegnungszone.

2011
Der Kleine Landrat unternimmt anfangs des Jahres einen zweiten Versuch, unter der Gräfindele des Kiechener Parks südwestlich des Kiechener Museums eine fünfgeschossige unterirdische Garage mit 460 Plätzen (350 öffentlich und 120 für das Grandhotel Steigenberger Belvédère) zu erstellen. Zum zweiten Mal wurde das Projekt «Parkhaus Mitte» im November 2011 zurückgestellt, wird nach Äusserung des damaligen Landammanns Michel zuerst das gesamte Davoser Parkplatzkonzept aktualisiert werden müsse. Die Notwendigkeit für das Parkhaus «Mitte» wurde jedoch nicht bestritten – einzig erwuchs dem Projekt aus Kreisen des Kiechener Museums und Architekturbüros Opposition, weil dadurch die Zerstörung des Kiechener Parks befürchtet wurde, und die eingesetzte Generalunternehmung im Gegenzug auf dem Gemeindegrundstück Metz-Parkplatz zu angenehm zu günstigen Konditionen Einheimischen-Wohnungen erstellen wollte.

2012
Das Hotel Hilton Garden Inn wird eröffnet. Es bietet 28 öffentliche Tiefgaragenplätze an. Diese werden kaum öffentlich genutzt.

Aus einem Parkhaus beim Seehofseeli ist bis heute nichts geworden.



vom Standort Kongress/Bad (Ausbau) mit offenen 200 Plätzen gesprochen.

2009

Die bedeutende Kongresshaus-Erweiterung wurde für CHF 37 800 000 im Jahr 2009/10 durchgeführt.

Es wird aus Kostengründen auf den Bau eines Parkhauses für rund CHF 4 000 000 verzichtet. Dies weil die Baukosten zu hoch ausgefallen wären und die Gefahr bestand, der Stimmbürger würde die Vorlage ablehnen. Der Baugrund vor dem Kongresshaus bis zur Talstrasse wird für den Erweiterungsbau abgetragen, zwischengelagert und danach wieder aufgeschüttet. Darauf werden vor dem Eingangsbereich auf einer schiefen Fläche rund 130 offene Parkplätze erstellt, ca. 50 Abstellplätze mehr als vorher.

2008

Es wird erstmals konkret ein Parkhaus Seehofseeli mit Planung Verkehrsführung und Bewegungszone sowie direktem unterirdischem Zu-

gang zur Parsenn-Bahn und RhB-Unterführung angedacht. Weshalb genau dieses Projekt nicht weiterverfolgt wurde, ist nicht mehr nachvollziehbar.

2010

Schliesslich wurde vom Kleinen Landrat im 2010 ein Konzept der Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherung vorgestellt. Es sollten gerade in Davos Platz Parkplätze abgebaut und Begegnungszonen geschaffen werden. Ernsthaft wurde die Umsetzung dieser Grundsätze nie an die Hand genommen – man hatte fast das Gefühl, man meinte es mit diesen Beschlüssen gar nicht ernst oder es war der Politik zu mühsam und zu unpopulär, sich dem Verkehrsdossier anzunehmen. Gemäss dem vom Kleinen Landrat im Jahre 2010 verabschiedeten Konzept zur Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherung sind langfristig folgende Massnahmen vorgesehen:

- Gestaltete Torbereiche in wichtigen Siedlungseingängen zur Reduktion der Geschwindigkeiten und Erhöhung der Aufmerksamkeit der Autofahrer,

- Begegnungszone Dorf beim Seehofseeli mit Verlegung des Verkehrs aus der Promenade in die Talstrasse und der oberirdischen Parkierung in eine Tiefgarage sowie verkehrsfreiem und gestaltetem Platzbereich abseits des Verkehrs,
- Verkehrsfreie und gestaltete Platzbereiche an der Promenade Platz anstelle der heutigen Parkplätze Arkaden und Postplatz; Verlegung der heutigen Parkplätze in eine neue Parkierungsanlage Davos Mitte,
- «Flanierzone» Promenade Platz mit Fahrverbot und signalisierter Begegnungszone.

2011

Der Kleine Landrat unternimmt anfangs des Jahres einen zweiten Versuch, unter der Grünfläche des Kirchner Parkes südwestlich des Kirchner Museums eine fünfgeschossige unterirdische Garage mit 460 Plätzen (350 öffentlich und 120 für das Grandhotel Steigenberger Belvédère) zu erstellen. Zum zweiten Mal wurde das Projekt Parkhaus «Mitte» im November 2011 zurückgestellt, weil nach Äusserung des damaligen Landammanns Michel zuerst das gesamte Davoser Parkplatzkonzept aktualisiert werden müsse. Bis dahin hatte man sicher aber den Beschluss des Grossen Landrates von 2006 zur Erarbeitung eines Parkplatzkonzeptes (noch) nicht angenommen. Die Notwendigkeit für das Parkhaus «Mitte» wurde jedoch nicht bestritten – einzig erwuchs dem Projekt aus Kreisen des Kirchner Museums und Architekturkreisen Opposition, weil dadurch die Zerstörung des Kirchner Parks befürchtet wurde, und die eingesetzte Generalunternehmung im Gegenzug auf dem Gemeindegundstück Metz-Parkplatz angeblich zu günstigen Konditionen Einheimischen-Wohnungen erstellen wollte.

2012

Das Hotel Hilton Garden Inn wird eröffnet; es bietet 28 öffentliche Tiefgaragenplätze an; diese werden kaum öffentlich genutzt.

2014

Das Agglomerationsprogramm (Beschluss vom März 2010) mit dem



Ziel der Erarbeitung eines konkreten Massnahmenplanes zur Umsetzung einer Gesamtstrategie im Bereich Siedlung und Verkehr scheitert; es wird als zu wenig nachhaltig betrachtet. Das in aufwendiger Arbeit – u. a. auf einer Verkehrsanalyse 2011 basierend – erstellte Davoser Agglomerationsprogramm beinhaltet rund 20 Massnahmen zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Hinsichtlich Verkehr wurde langfristig Gegenverkehr auf der Talstrasse und die Entlastung der Promenade als Geschäfts- und Flaniermeile geplant. Betreffend Parkhäuser wurden im Massnahmenplan das Parkhaus Dorf und Parkhaus Davos Mitte mit der Priorität A und die Parkierung Aufgang-Parkplatz See mit Priorität B vorgeschlagen. Für die Projekte wurden mit Investitionen von rund 109 Millionen Franken gerechnet. Der Bund hätte sich mit 31 bis 51 Millionen Franken daran beteiligen sollen. Bundesbern lehnte am 26. Februar 2014 eine Unterstützung aus dem Infrastrukturfonds des Bundes ab – somit kommt kein Geld aus Bern für die Davoser Verkehrsinfrastruktur. Das Bundesamt für Raumplanung hielt in seinem Prüfungsbericht vom Februar 2014 fest, das Davoser Agglomerationsprogramm würde keine ausreichende Wirkung erzielen. Der Bund wies das Programm als ungenügend zurück, weil sein geschätzter und erhoffter Wirkungseffekt als zu gering eingestuft wurde, d.h. verschiedene zentrale Elemente wie Gesamtkonzept, Langsamverkehr, Parkierungskonzept oder ÖV-Förderung nur halbherzig angedacht wurden oder gar fehlten. Insbesondere liege die Hauptschwäche des Programmes im Bereich Verkehr. Das darin zugrunde gelegte Parkierungskonzept würde nicht schlüssig aus dem Zukunftsbild und den Herausforderungen abgeleitet. Zudem seien die vorgeschlagenen Massnahmen zu wenig zielführend, da die vorgeschlagenen Massnahmen des formulierten Ziels, die Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV und Langsamverkehr, zu wenig unterstützen. Leider wurde es wegen des «fehlenden Geldes aus Bern» unterlassen, auf dieser Arbeit weiter aufzubauen und aufgrund der Anregungen des Bundesamtes für Raumplanung Nachbesserungen vorzunehmen. Das Projekt wurde ent-

täuscht stillgelegt und trotz der guten Ansätze nicht einmal verwaltungsmässig weiterverfolgt und aufgrund der geübten Kritik konzeptionell verbessert. Erst an der Sitzung des Grossen Landrates vom August 2016 verlangte Landrat Christian Thomann vom Kleinen Landrat Aufschlüsse über das weitere Vorgehen und einen Zeitplan für die Einreichung des überarbeiteten Agglomerationsprogrammes. Der Kleine Landrat berichtete dem Grossen Landrat an der Sitzung vom 18. Mai 2017, dass eine Neuauflage wegen der hohen Komplexität und Abstimmung auf die regionalen und kantonalen Richtpläne erst in der 4. Generation ab 2020 infrage kommen werde.

2014

Die Agenda 2025, herausgegeben im Februar 2014, enthält zum Thema Verkehr wenig Konkretes. Das Thema Mobilität wird in der Davoser Agenda 2025 vom Februar 2014 kaum erwähnt. Die Verkehrspolitik scheint darin nicht existent zu sein, ja gar vergessen worden zu sein. Plakativ und schlagwortartig wird unter

dem Titel Mobilität ohne Erläuterung dazu aufgeführt:

Ziele: Integratives Verkehrskonzept.

Massnahmen Regionalmanagement: Prüfung des aktuellen Verkehrskonzeptes (dies erstaunt, weil ein Verkehrskonzept bis dato inexistent ist).

2015

Die private Tiefgarage Migros Symond wird mit 150 Plätzen dem Betrieb übergeben.

Erste Gedanken für die Umgestaltung des Arkadenplatzes gedeihen. Seit 2015 werden für die multifunktionale Nutzbarkeit des Platzes jährlich zwei Millionen Franken zurückgestellt. Per Ende 2018 sind es 8 Millionen Franken. Mittels eines Ideenwettbewerbes wurden 2016/17 Aussagen zur räumlichen Neugestaltung und zur Materialisierung gesucht. Im Sommer 2016 hat die GKB für ihren Ersatzbau des Regionalsitzes einen Projektwettbewerb durchgeführt. Bestandteil dieser Aufgabe war der Ersatz der oberirdischen Parkplätze durch eine Tiefgarage.

Freitag, 3. November 2018
Davoser Zeitung

24 Wäärche & Lääbä

Wildmannli Blog Verkehrskonzept Teil 5

Die neuere Geschichte der Verkehrspolitik Davos

Nachdem der Bund im Jahre 2014 eine finanzielle Unterstützung für die Davoser Verkehrsentwicklung verweigerte, gerieten diverse Pläne zur Verkehrsberuhigung ins Stocken. 2017 wurden einige Ideen wieder aufgenommen, wie der folgende Beitrag zeigt.



Das Parkhaus beim Seehofsee ist für die Gemeinde wieder ein Thema. Seit 2017 ist bei der Gemeinde ein unterirdischer Parking unter dem Seehofsee wieder ein Thema. Angedacht sind rund 400 Parkplätze, unklar sind jedoch heute noch die Zu- und Wegfahrt sowie das Verkehrsregime rund um das Seehofsee. Für den angedachten Verkehrskreislauf sollen aktuelle Gutachten existieren, welche der Öffentlichkeit bis anhin nicht vorgestellt worden sind. In der Vereinbarung zwischen der Gemeinde und der Fraktion Dorf vom 21. November 2017 wird im Rahmen der Abwicklung der Auflösung der Fraktion Dorf ab dem 1. Januar 2019 die Bedeutung des Seehofsee-Areals als zentraler Begegnungsort für Davos hervorgehoben. Darin bestätigte die Gemeinde, dieses Areal als öffentlich zugänglichen Begegnungs- und Veranstaltungsort weiter zu fördern und zu entwickeln. Eine Garantie über den Weiterbestand des Seehofsee sind in dieser Vereinbarung jedoch nicht. Auch werden der Fraktion, insbesondere die wichtige Parzelle Nummer 837 mit dem heutigen Feuerwehrlokal und offenen Parkplätzen mit einem Ausmass von 2447 Quadratmetern bei Seehofsee-Areal unentgeltlich und bedingungslos von der Fraktion Dorf auf die Gemeinde übertragen. Die gemäss Bilanz per 31. Dezember 2016 von der Fraktion gebildete Rückstellung für das Areal Seehofsee über 25'000 Franken wird von der Gemeinde übernommen. Gemäss den Legalsatzzielen 2017-2020 der Gemeinde ist für das Seehofsee-Areal erst ab 2020 von einem Finanzbedarf auszugehen. Es wurde für das Seehofsee in der Gemeindereduktion 2017 eine Rückstellung von einer Million Franken gebildet. Auf Ende des Jahres werden unter dem neu gebauten Langlaufzentrum in der Herti Platz 35 öffentliche Tiefgaragenplätze geschaffen. Einige davon sind fest vermietet.

Parkhaus beim Seehofsee?
Seit 2017 ist bei der Gemeinde ein unterirdischer Parking unter dem Seehofsee wieder ein Thema. Angedacht sind rund 400 Parkplätze, unklar sind jedoch heute noch die Zu- und Wegfahrt sowie das Verkehrsregime rund um das Seehofsee. Für den angedachten Verkehrskreislauf sollen aktuelle Gutachten existieren, welche der Öffentlichkeit bis anhin nicht vorgestellt worden sind. In der Vereinbarung zwischen der Gemeinde und der Fraktion Dorf vom 21. November 2017 wird im Rahmen der Abwicklung der Auflösung der Fraktion Dorf ab dem 1. Januar 2019 die Bedeutung des Seehofsee-Areals als zentraler Begegnungsort für Davos hervorgehoben. Darin bestätigte die Gemeinde, dieses Areal als öffentlich zugänglichen Begegnungs- und Veranstaltungsort weiter zu fördern und zu entwickeln. Eine Garantie über den Weiterbestand des Seehofsee sind in dieser Vereinbarung jedoch nicht. Auch werden der Fraktion, insbesondere die wichtige Parzelle Nummer 837 mit dem heutigen Feuerwehrlokal und offenen Parkplätzen mit einem Ausmass von 2447 Quadratmetern bei Seehofsee-Areal unentgeltlich und bedingungslos von der Fraktion Dorf auf die Gemeinde übertragen. Die gemäss Bilanz per 31. Dezember 2016 von der Fraktion gebildete Rückstellung für das Areal Seehofsee über 25'000 Franken wird von der Gemeinde übernommen. Gemäss den Legalsatzzielen 2017-2020 der Gemeinde ist für das Seehofsee-Areal erst ab 2020 von einem Finanzbedarf auszugehen. Es wurde für das Seehofsee in der Gemeindereduktion 2017 eine Rückstellung von einer Million Franken gebildet. Auf Ende des Jahres werden unter dem neu gebauten Langlaufzentrum in der Herti Platz 35 öffentliche Tiefgaragenplätze geschaffen. Einige davon sind fest vermietet.

Erste Gedanken zu einem Parkleitsystem
Gegen Ende September 2017 hat die SVP Davos beim Kleinen Landrat ein Postulat für ein Parkleitsystem eingereicht. Damit könnten insbesondere Davoser Gäste über freie Parkplätze informiert werden. Nach Ansicht der Antragsteller würden drei bis vier Infotafeln reichen, um die Verkehrsteilnehmer über die Verfügbarkeit von freien Parkplätzen aufzuklären. Das Postulat Dieth wurde vom Grossen Landrat am 2. November 2017 überwiesen. Dabei wurde auch informiert, dass im Frühjahr 2017 via Tiefbauamt eine Vorstudie für ein Parkleitsystem in Auftrag gegeben worden ist und ein externes Ingenieurbüro Abklärungen trifft. Die ersten Ergebnisse wurden auf Dezember 2017 versprochen. Bis heute liegen keinen

und der Parkplatz zwischen dem Eisstadion und dem Hotel Panorama genügen den Anforderungen an die erforderliche Parkplatzzahl für das Eissportcenter mit diesen neuen Zusatznutzungen bei Weitem nicht mehr. Es fehlt bei Events in der Eishalle und auf der Eisbahn chronisch an Parkplätzen.

Die Richtzahl für Parkplätze ist gerade bei Sportstätten oder Parkplätzen für Bergbahnen nicht einheitlich geregelt. Es existieren die unterschiedlichsten Richtlinien. Vielfach wird beim Neubau von Sport-, Spiel- und Tennisplätzen, bei Spiel- und Sporthallen, Reitanlagen oder Hallenbädern auf einen Parkplatz je 30 m² bis 50 m² Hallenfläche oder einen Parkplatz je 10 bis 15 Zuschauer abgestellt. Die erforderlichen Abstellplätze rund um das Eis-Sport-Zentrum Davos mit Vaillant-Arena (Zuschauervolumen von 7500 Steh- und Sitzplätzen) und Eisbahn sind heute bei Weitem nicht gegeben. Darum ist das Verkehrschaos bei Anlässen notorisch. Dies führt zu Rückstaus auf der Promenade und Talstrasse sowie zu wildem Parkieren rund um das Eisstadion bis in das Gebiet Hertistrasse und bis zur Guggerbachstrasse. Die Parksituation ist äusserst unbefriedigend. So weisen die Organisatoren von «Art on Ice» mit einer Kapazität von nur 4000 Zuschauerplätzen ihre Besucher eindringlich auf die unbefriedigende Parksituation hin.

Die «Parkplatzhinweise von Art on Ice» lauten: Die Parkplätze um die Vaillant Arena sind sehr beschränkt. Bitte weichen Sie auf folgende drei Parkplätze aus: Parsennbahn, Bus Richtung Davos Platz oder Jakobshornbahn, 5 Minuten zu Fuss, oder Parkhaus Silvretta, 5 Minuten zu Fuss.

Der Velo-Gegenverkehr (Beidrichtungsverkehr) rollt ab April auf der Talstrasse und Promenade. Sukzessive werden Beschilderungen und Markierungen auf den Strassen angebracht. Die neuen Veloständer sind ästhetisch gewöhnungsbedürftig und gerade für Kinder und E-Bikes nicht funktionell. Die neue gelbe Markierung «Buslinie» verführt mehr Verkehrsteilnehmer, im Gegenverkehr zu fahren und verhindert auf der Promenade ein zügiges Abzweigen nach links (es wird nicht mehr auf der Bus-

spur vorzeitig eingelenkt!). Der Velo-Gegenverkehr wird rege benutzt. Leider sind drei Kollisionen zwischen Pw und Velofahrer zu verzeichnen, mit teilweise schweren Verletzungen. Im Grossen Landrat wird an der Sitzung von Ende September die definitive Einführung des Velobeidrichtungsverkehrs nochmals aufgeschoben.

Der Grosse Landrat hat am 27. September 2017 dem Mammutprojekt Neugestaltung Arkadenplatz, Verstärkung Hallendecke, darunter liegende Turnhalle, Parkhaus mit Zufahrt über verbreiterte Schulstrasse, Abbruch Doppelturnhalle Tobelmühlestrasse sowie Neubau Dreifachhalle und Erstellung Kulturraum auf Ende Arkadenplatz für fast 26 Millionen Franken (knapp 6 Millionen sind gebundene Kosten) zuhanden des Souveräns einstimmig gutgeheissen – es gab gar keine Diskussion und keine kritische Auseinandersetzung mit früheren sich widersprechenden Beschlüssen. Selbst

über die Einhaltung der Einheit der Materie dieser Abstimmungsvorlage mit deren 6 Teilprojekten kamen keine Zweifel auf.

Über das «neue Ortszentrum Arkaden» hat das Davoser Stimmvolk am 25. November 2018 abgestimmt. Der Souverän stimmt einem Verpflichtungskredit über CHF 20 270 000.00 zu. Dahinter verstecken sich 6 Projekte, nämlich die Gestaltung des Arkadenplatzes, einem Zwischenbau Kultur/Kino, das Sportzentrum Arkaden, die Dreifachturnhalle Tobelmühle, der Ausbau Schulstrasse und dem Bau öffentlicher Einstellhallenplätze.

Die Gemeinde setzt ihre Hoffnung auf die private Investition der GKB und will wegen dieses «Glücksfalles» die heute bestehenden, oberirdischen Parkplätze auf der Arkaden praktisch an gleicher Lage zentral unter dem neuen GKB-Gebäude unterbringen. Es sollen 97 öffentlich zugängliche Tiefgaragenplätze entstehen. Die Zufahrt dazu

Freitag, 10. November 2018
Davoser Zeitung

26 Wäärche & Lääbä

Wildmannli Blog Verkehrskonzept Teil 7

Die neuere Geschichte der Verkehrspolitik Davos

Rund eine Woche vor der Abstimmung zum Ortszentrum Arkaden geht der heutige Wildmannli-Blog auf die Vorlage genauer ein. Zudem stellen sich die Wildmannli die Frage, was aus der Auflage, die Parkplätze beim Rathaus aufzuheben, geworden ist.

Der Grosse Landrat hat am 27. September 2017 dem Mammutprojekt Neugestaltung Arkadenplatz, Verstärkung des Turnhallendachs, Parkhaus mit Zufahrt über verbreiterte Schulstrasse, Abbruch Doppelturnhalle Tobelmühlestrasse und Neubau Dreifachhalle und Erstellung Kulturraum auf Ende Arkadenplatz für fast 26 Millionen Franken (knapp 6 Millionen sind gebundene Kosten) zuhanden des Souveräns einstimmig gutgeheissen. Es gab gar keine Diskussion und keine kritische Auseinandersetzung mit früheren sich widersprechenden Beschlüssen. Selbst über die Einhaltung der Einheit der Materie dieser Abstimmungsvorlage mit deren sechs Teilprojekten kamen keine Zweifel auf.

Nun ist das Volk an der Reihe

Über das neue Ortszentrum Arkaden wird das Davoser Stimmvolk am 25. November abstimmen. Der Souverän stimmt einem Verpflichtungskredit über 20 270 000 Franken zu. Dahinter verstecken sich sechs Projekte, nämlich die Gestaltung des Arkadenplatzes, ein Zwischenbau Kultur/Kino, das Sportzentrum Arkaden, die Dreifachturnhalle Tobelmühle, der Ausbau Schulstrasse und der Bau öffentlicher Einstellhallenplätze. Die Gemeinde setzt ihre Hoffnung auf die private Investition der Graubündner

Kantonalbank (GKB) und will wegen dieses «Glücksfalles» die heute bestehenden oberirdischen Parkplätze auf der Arkaden praktisch an gleicher Lage zentral unter dem neuen GKB-Gebäude unterbringen. Es sollen 97 öffentlich zugängliche Tiefgaragenplätze entstehen. Die Zufahrt dazu führt über die Schulstrasse, die auf 5.5 Meter – mit einem teilseitigen Trottoir versehen – verbreitert werden muss. Gemäss Bericht des Kleinen Landrats an den Grosse Landrat vom 4. September 2018 soll ein Garagenplatz bei der GKB zu einem Kostendach von maximal 52000 Franken oder von total gesamthaft 520000 Franken eingekauft werden. Die Erweiterung der Schulstrasse soll 750 000 Franken kosten. Dies sind nicht gebundene Kosten. Die Zufahrt in die GKB-eigene Tiefgarage erfolgt ab Promenade und ist wegen deren Steilheit mit einer Rampenheizung versehen. Mit dem Bau der Mini-Tiefgarage im Zentrum soll im 2020 begonnen werden. Das Bauende wird auf Ende 2021 erwartet.

Die unerfüllte Auflage vom Silvretta/Grischuna-Tiefgaragenbau

Im Rahmen des Baus des Parkhauses Silvretta/Grischuna in den Jahren 1994/95 wurde von der kantonalen Umweltfachstelle (heute ANU) im Umweltverträglichkeitsbericht die Auflage verfügt, für

die zu viel gebauten Parkplätze im Parkhaus eine Kompensationsmassnahme vorzunehmen und 98 Parkplätze im Raum Promenade/Postplatz aufzuheben. Die Gemeinde verfügte im November 1999 die Aufhebung der 22 öffentlichen Parkplätze auf dem Postplatz. Letztinständlich zugunsten dieser Entscheidung im September 2003 zugunsten der Gemeinde gutgeheissen. Die Ausführung wurde jedoch verhindert, da die Volkinitiative «Stop dem konzeptlosen Parkplatzaufbau» eingereicht wurde. Diese wurde ein Jahr später zurückgezogen, weil die Gemeinde ein Parkierungskonzept in Auftrag gab. Es wurde ein Überangebot von 250 Parkplätzen errechnet, jedoch für die nächsten zehn Jahre von einem Parkplatzaufbau von 70 Parkplätzen ausgegangen. Die Aufhebung der 22 Parkplätze auf dem Rathausplatz wurde wegen dieser Prognose im 2006 wieder hinausgeschoben.

Rathausplatz immer noch nicht verkehrsteil

Eine aktuelle Neuberechnung wurde nicht erstellt. Man erhoffte sich von einem Parkhaus «Civicolino»-Besserung. Dieses wurde nicht erstellt. Die Parkplätze auf dem Rathausplatz sind immer noch in Betrieb. Die alte Forderung nach dem Parkplatz-Abbau aus dem Jahre 1994/95 ist bis heute immer noch nicht erfüllt. Mit der Interpellation von Baummoos im Jahr 2016 sollte dieser Unzustand betreffend des angelegten Parkhauses Arkaden hinterfragt werden. Auch konnte das vorgeschobene Parkierungskonzept aus dem Jahre 2016 keinen näheren Aufschluss geben.

Heute wird dem Volk das Parkhaus Arkaden mit 97 Parkplätzen als Ersatz der offenen Arkadenparkplätze schmackhaft gemacht – wohlwissend, dass vielfach über die Aufhebung der Parkplätze am Postplatz und entlang der Promenade gesprochen wurde. Würde die Auflage Silvretta/Grischuna endlich umgesetzt werden, dürfte und müsste das Parkhaus Arkaden heute gar nicht mehr gebaut werden. Die 98 zu erstellenden Tiefgaragenplätze Arkaden müssten durch die alte, bis heute immer noch nicht umgesetzte Auflage kompensiert werden.

Die Aufhebung der Parkplätze auf dem Postplatz wurde bis heute hinausgeschoben.

Bild: ANU

geht über die Schulstrasse, die auf 5.5 m mit einem talseitigen Trottoir versehen verbreitert werden muss. Gemäss Bericht des Kleinen Landrates an den Grossen Landrat vom 04. September 2018 sollen ein Garagenplatz bei der GKB zu einem Kostendach von maximal CHF 52000.00 oder von total gesamthaft CHF 5230000.00 eingekauft werden. Die Erweiterung der Schulstrasse soll CHF 750000.00 kosten. Dies sind nicht gebundene Kosten. Die Zufahrt in die GKB-eigene Tiefgarage erfolgt ab Promenade und ist

wegen deren Steilheit mit einer Rampenheizung versehen. Mit dem Bau der Mini-Tiefgarage Arkaden mit 97 Plätzen (schweizerischer Durchschnitt sind 200 Plätze) im Zentrum soll im 2020 begonnen werden. Das Bauende wird auf Ende 2021 erwartet.

Über die Betriebskosten des Parkhauses steht nichts geschrieben, auch wird keine Ertragsrechnung aufgestellt. Von der Konsequenz, höhere Parkgebühren im Zentrum als im periphereren Parkhaus Silvretta/Grischuna verlangen zu müssen,

wird nicht gesprochen. Wiederum wird die Kompensationsfrage mit Aufhebung von weiteren öffentlichen Parkflächen entlang der Promenade und rund um die Schule nicht aufgeworfen.

An der Volksabstimmung vom 25. November 2018 wird das Projekt «Neues Ortszentrum Arkaden» mit 1981 Ja-Stimmen zu 1233 Nein-Stimmen angenommen.

Stand Ende November 2018

28

Wäärche & Läbä

Freitag, 30. November 2018
Davoser Zeitung

Wie sieht die Verkehrszukunft in Davos aus?

Die DZ hat im Vorfeld der Volksabstimmung vom 25. November die mehrteilige Blogserie der Wildmannli Tafel uf Tafaas publiziert. Im heutigen Beitrag äussern sich die Wildmannli nun zum Ergebnis der Volksbefragung.

Am Sonntag wurde das Projekt «Neues Ortszentrum Arkaden» mit 1981 Ja-Stimmen zu 1233 Nein-Stimmen angenommen. Davos wird seine hässlichen 72 Parkplätze auf der Arkaden wohl nur deshalb verlieren, weil zufälligerweise und dank einer ausserordentlichen Situation der angrenzenden Neubau einer Bank (die GKB investiert in ihr Geschäfts- und Wohnhaus und will aber kein Parkhaus betreiben!) geplant ist und die Gemeinde sich nicht nach einer verkehrspolitischen und einer städtebaulichen Vision richten muss.

Erste Begegnungszone

Das ist gut so für die Begegnungszone Arkaden – eine echte Aufwertung des Ortzentums. Aber es müssen jetzt Schritte zur Verkehrsberuhigung der Promenade folgen. Im Parkhaus Arkaden muss und darf im Zentrum von Davos die Parkgebühr fünf Franken die Stunde kosten. Nur dies macht Sinn und ist einem Verkehrskonzept folgend konsequent.

Konzeptioneller Tiefpunkt der Verkehrspolitik

Die Chronik wird weiter geschrieben, aber das Weitere ist offen. Man darf gespannt sein, was die Zukunft bringen wird. Bleibt alles weiterhin im Unver-

bindlichen? Gibt es Hoffnung zur Besserung? Endlich kommt die langersehnte Bewegungszone Arkaden. Dennoch – aus Sicht der Wildmannli-Chronisten ist mit der Abstimmung vom 25. November zum «Parkhaus Arkaden» ein konzeptioneller Tiefpunkt in der Davoser Verkehrspolitik erreicht. Dies ist vielleicht als Chance zu sehen und kann Anlass zur Hoffnung auf Besserung sein. Vielleicht wird bald die Neukonzeption einer städtebaulichen und verkehrstechnischen Gesamtschau mit diversen Entwicklungszielen 2030, 2040, 2050 und 2075 aufgegleist werden können.

Zu den Wildmannli:

Die «Wildmannli Tafel uf Tafaas» wurde 2013 gegründet und bezeichnet sich als liberal, konfessionell neutral und weltoffen. Die Wildmannli engagieren sich für soziale und kulturelle Anliegen in der Region Davos/Klosters mit namhaften Unterstützungsleistungen. Sie wollen mit ihren Beiträgen die Region lebenswerter machen.

Lehren aus der Verkehrsgeschichte



Die Umfahrung
Flüela-Bypass ist notwendig –
längst überfällig.



Wie ein roter Faden ziehen sich die Stichworte «Parkhäuser», «Aufhebung von Parkplätzen», «Parkleitsystem» und «neue Begegnungszonen» durch die Davoser Verkehrsgeschichte. In den letzten vier Jahrzehnten wurde viel geplant und beschlossen, realisiert jedoch kaum etwas. Viele Vorschläge, ja sogar Grundsatzbeschlüsse wurden alle Jahrzehnte wieder neu aufgerollt, wiederholt diskutiert und erneut gefasst – vielfach wurde sogar Überarbeitung versprochen. Seit dem Nein aus Bern zum Agglomerationsprogramm 2011 herrscht in der Verkehrspolitik unerträgliche Ruhe. Keiner wollte und will heute den Mut zur Verwirklichung eines in einem Gesamtkonzept stehenden Grossprojektes aufbringen. Aussetzen, Wegsehen und Taktik gaben und geben den Takt an.

Die grosse Leere herrscht ...

In Davos wird immer noch

- ohne das Parkhauskonzept 1992 geplant (bzw. das im 2004 versprochene Konzept fehlt immer noch);
- rund um das Eisstadion und den angrenzenden Quartieren wild parkiert;
- nicht der Verkehr in Richtung Flüela vor dem Stadteingang via Flüela-Bypass umgeleitet;
- auf dem Postplatz parkiert, trotz Aufhebungsbeschluss 2007 und Beruhigungskonzept 2010 des Kleinen Landrates;
- nicht die RhB von Laret bis Glaris als ÖV-Linie (S-Bahn) aktiv gefördert und mit zusätzlichen Haltestellen zwischen See und Davos Platz versehen (dies mit Ausnahme der WEF-Lösung 2019 mit der provisorischen Haltestelle bei der Hertistrasse vor dem Kongress);
- beim Seehofseeli ohne Kreisel (fehlender Verkehrsfluss) unkontrolliert ein- und ausgefahren;
- nicht das unästhetisch wirkende offene Parkfeld beim Eisstadion als 24-h-Parkplatz bewirtschaftet;
- entlang der Promenade parkiert;
- die Entleerung der Parkplätze Jakobshorn und Parsenn sinnvoll mit Zeitfenstern geregelt;
- im Verkehrsgestank und mit Wasser verspritzenden Autos und LKW's an der Promenade herumgelaufen;

- im Busgegenverkehr auf der Promenade gefahren;
- zu wenig auf den ÖV (Bus und RhB) umgestiegen;
- nicht der ÖV innerorts allen gratis angeboten;
- der Verkehr unkontrolliert in die Innenstadt geleitet, anstatt ihn gezielt am Stadtrand zu stoppen.

In Davos fehlen immer noch

- die dringend benötigten 24-h-Parkplätze an wichtigen Schaltstellen;
- Begegnungszonen in der Innenstadt (Beschluss 2010 des Kleinen Landrates mit Konzept der Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherung) beim Seehofseeli, Postplatz, Horlauben, Kirchnerpark etc.;
- Grossparkhäuser, wo ein Verlagern auf den ÖV in die Innenstadt sinnvoll ist,
- neue Konzepte der E-Mobilität,
- Bus-/Carparkplätze am Stadtrand, zumal der Jakobshorn-Parkplatz nicht von Bussen angefahren werden kann und die Ein- und Ausfahrt zum Parsenn Parkplatz viel zu eng ist;
- ein effizientes real-time mit App-unterstütztes Verkehrsleitsystem;
- Kleinbusse und Taxi-Shuttles «On-demand» rund um die Uhr, ohne Fahrplan, mit umweltfreundlichen Antrieben und Reichweite bis in grössere Aussenquartiere;
- verkehrsfreie Flanierzonen entlang der Promenade im Platz und im Dorf mit vollständig aufgehobenen Längsparkplätzen;
- ein effizient kombiniertes ÖV-System mit VBD, RhB und Privattaxis.

Davos kann vielleicht

entsprechend des WEF-Versuches 2019 die RhB mit der Haltestelle Kongress langfristig in das ÖV-Bus-system einbauen, weil wegen des Verkehrskollapses 2018 der politische Druck für eine neue Lösung zu gross wurde.



Es gilt endlich den Grundsatz in die
Realität umzusetzen.
Der anfahrnde Privatverkehr ist in
Parkhäusern am Stadtrand dauerhaft
zu parken und von dort auf
den ÖV (Bus, Bahn und E-Taxis)
umzuverlagern.



Davos wird

seine hässlichen 72 Parkplätze auf der Arkaden nur deshalb los, weil zufälligerweise und dank einer ausserordentlichen Situation der angrenzende Neubau einer Bank (die GKB investiert in ihr Geschäfts- und Wohnhaus, will aber kein Parkhaus betreiben!) geplant ist und die Gemeinde sich nicht nach einer verkehrspolitischen und einer städtebaulichen Vision richten muss.

Mit der Entwicklung nicht Schritt gehalten

Davos hat sich leider zu keiner Zeit verkehrstechnisch weiterentwickelt. Die Verkehrsinfrastruktur stammt noch aus dem 18. Jahrhundert, mit der Promenade und der Talstrasse als Hauptachsen, die zwischenzeitlich nur asphaltiert und minim verbreitert worden sind. Die Verkehrsknotenpunkte Bahnhof Dorf, Seehofseeli, Eisbahn, Rathausplatz und Bahnhof Platz sowie Heiligkreuz bestehen heute noch. Es wurde unkontrolliert um diese Stellen herumgebaut, ohne sich der mutmasslich grösseren Verkehrsentwicklung zu widmen und ohne grosszügige Verkehrsmassnahmen zu treffen. Das RhB-Trasse wurde leider nie in eine Feinverteilung des Innenverkehrs eingebunden. Mindestens fünf Bahnübergänge behindern den Verkehrsfluss auf der Talstrasse – dies seit ewig – und nie wurde an eine Aufhebung der wichtigsten Querungen gedacht.

Überproportionale Verkehrszunahme

Der Verkehr hat seit den 70er-Jahren mit dem Bau-boom des Wintersportortes sehr stark und unkontrolliert zugenommen. Der Zielverkehr nach Davos ist überproportional angestiegen. Die Strasse Landquart-Davos wurde stark ausgebaut, was zu einer schnelleren Anbindung an die Agglomeration Zürich geführt hat. Eine Lösung für den Einfahrtverkehr nach Davos selbst wurde nicht ansatzweise angedacht. Der Flaschenhals ist nun bei der Seegalerie eingangs Davos auszumachen.

Leider wurde die Bahn auf der Strecke Landquart – Davos nicht effizient genug ausgebaut, um dem Privatverkehr Herr zu werden. Aufgrund des stark angewachsenen privaten Zielverkehrs wurde es unterlassen, wenigstens die Bahnhöfe an zentralere Orte zu verlegen, wie zum Beispiel an den Parsenn-Parkplatz oder gar auf die Seewiese, um dort P+R-Stationen zu erstellen.

Es ist deshalb kein Wunder, dass der Binnenverkehr Jahr um Jahr mehr zunimmt, und dies praktisch täglich und nicht nur an angeblich wenigen Spitzentagen. Denn auch innerorts will niemand zu Fuss gehen und der VBD-Bus bleibt im Verkehr stecken.



Halten wir es doch so wie in der Wirtschaft. Jedes Unternehmen, ob klein oder gross, führt regelmässige Standortbestimmungen durch. So auch künftig die Gemeinde Davos. Es wird endlich eine Auslegeordnung erstellt, Wünsche formuliert, Bedürfnisse von Gast und Einwohner ausgelotet, der Markt mit seinen Mitbewerbern analysiert und danach eine Positionierung mit Priorisierung vorgenommen. Ist dies definiert, wird ein Masterplan erarbeitet und dieser schrittweise in Etappen und Zwischenzielen realisiert.



Forderungen für die Zukunft

Verkehrsinfrastrukturmässig braucht Davos eine komplette städtebauliche Neuausrichtung: Neugestaltung von Quartieren, Abbruch von Gebäuden, Verlegung von Bahnhöfen, neue RhB-Haltestellen, die Aufhebung der leidigen Bahnübergänge entlang der Talstrasse sowie der Bau von 24 h Parkplätzen.

Verkehrsmassnahmen wie Erlass von Einfahrtsverboten, App-gestützte Parkleitsysteme, einheitlich abgestimmte Parkplatzgebühren, E-Mobile und dergleichen müssen folgen.

Der Ansatz der Parkierung des anfahrensden Privatverkehrs am Zielort und Verlagerung desselben auf den ÖV sowie die Verkehrsfreiheit im Zentrum müssen endlich klar ausgearbeitet werden. Gerade diese Ansätze fehlten im Agglomerationsprogramm.

Die Zeit läuft davon ...

Die Chronik wird weiter geschrieben, aber das Weitere ist offen. Man darf gespannt sein, was die Zukunft bringen wird. Wird wieder zugewartet? Fehlt die Einsicht auf Besserung weiterhin? Bleibt alles nach wie vor im Unverbindlichen? Gibt es Hoffnung zur Besserung? Aus Sicht der Wildmannli-Chronisten ist mit der Abstimmung vom 25. November 2018 zum «Parkhaus Arkaden» wegen der Annahme des Baues einer Mini-Tiefgarage mitten im Zentrum an der Promenade ein konzeptioneller Tiefpunkt in der Davoser Verkehrspolitik erreicht. Dies ist vielleicht auch als eine Chance anzusehen und kann Anlass zur Hoffnung auf Besserung sein. Vielleicht wird bald die Neukonzeption einer städtebaulichen und verkehrstechnischen Gesamtschau mit diversen Entwicklungszielen 2030, 2040, 2050 und 2075 aufgegleist werden können.

Vorbilder für Parkhäuser am Stadtrand... andere machen es Davos schon längst vor

Gerade Städte sind daran, mit innovativen Projekten den Verkehrsfluss zu fördern und nachhaltige Mehrwerte mit dem Stoppen und Parkieren des Verkehrs sowie den konsequenten Umstieg auf den ÖV durchzusetzen und dem Langsamverkehr mehr Platz zu geben. Parkierungskonzepte sind eine Gratwanderung zwischen Natur- und Umweltschutz sowie Kontrolle der Verkehrsstränge, und gerade an Tourismusorten wird die Regulierung der touristischen Verkehrsströme in den Innenstädten an Bedeutung zunehmen. Busbahnhöfe werden immer wichtiger – eine neue Herausforderung mehr. Die Labels «Umweltstadt», «Energistadt», «E-Mobilitäts-City», «verkehrsfree Innenstadt», «neues Begegnungsquartier», «Stadt der Fussgängerzonen» und Ähnliches werden vielerorts teils durch völlig neue, moderne und hochkomplexe Verkehrskonzepte zu verwirklichen versucht. Vielfach werden Masterpläne mit diversen Zielvorgaben in Modulen erarbeitet und versucht, in Etappen mit hohem Investitionsvolumen umzusetzen.

Stockholm mit Masterplan

Stockholm verändert das Zentrum massiv – der Verkehr wird fast vollständig neu aufgestellt. Eine Massnahme mit Weitsicht, die für mehrere Hundert Jahre Bestand haben wird. Ein Masterplan mit sieben Bauperimetern. Chapeau für diese Vision und diesen Mut! So baut die Stadt Stockholm derzeit für 80 Millionen Euro einen Bus-Hub in einen Felsen; der Eingang ist dort, wo heute noch ein Parkhaus steht; hinzu kommt die Verknüpfung mit der U-Bahn und anderen Bushaltestellen. Gleichzeitig wird der Umsteigebahnhof Slussen als zweitgrösster Knotenpunkt des schwedischen öffentlichen Verkehrs auf eine Dauer von zehn Jahren umgebaut. Damit soll der Strom von Touristen in die Altstadt besser und reibungsloser abgewickelt werden können. Die Hauptverkehrsachse wird in einen Tunnel gefasst und die Überdeckungung mit Gebäuden und einen Park gebaut. So kann der direkte Zugang zum Wasser ermöglicht werden. Durch den Abbruch von zwei Gebäuden am Wasser wird mit einer grossen Plaza die Aufenthaltsqualität für Fussgänger und Radfahrer geschaffen. Generell wird in der schwedischen Hauptstadt in sieben Bauplänen an der künftigen Hauptstadt-Mobilität mit einem

Budget von acht Milliarden Schwedischen Kronen, umgerechnet 935 Millionen Euro gearbeitet. Auf einer speziellen Projekt-Webseite können die unterschiedlichsten Informationen eingesehen werden, so u.a. die Bauphasen, die Einzelaufträge und die detaillierten Pläne. Alle weiteren Planungs- und Bauschritte werden transparent und leicht verständlich kommuniziert und die entsprechenden Dokumente digital sowie leicht verständlich mit veröffentlicht..

Es gab und gibt viele Vorreiter, Davos hatte und hat verkehrspolitisch das Nachsehen! Viele kleinere Orte warteten schon vor Jahren mit Verkehrsmassnahmen auf, die heute noch ihresgleichen suchen.

Nachfolgend sind wahllos einige bekanntere Beispiele namentlich erwähnt; interessant ist dabei, dass diesen Orten ein grosser Wurf gelungen ist, vielfach mit dem Bau von Gross-Parkhäusern, meist in Kombination mit einer Doppelnutzung.

Frankfurt – eine neue Altstadt ist entstanden

Die Neue Frankfurter Altstadt ist ein städtebauliches Grossprojekt in der Altstadt von Frankfurt am Main. Von 2012 bis 2018 wurde ein rund 7 000 Quadratmeter grosses Gebiet zwischen Römerberg im Westen und dem Domplatz im Osten für 200 Millionen Euro neu gestaltet und bebaut. Das Gebiet war bei den Luftangriffen 1944 weitgehend zerstört und Anfang der 1970er-Jahre vollständig mit dem Technischen Rathaus und dem U-Bahnhof Dom/Römer überbaut worden. Alte Plätze, historische Grundstücke und Innenhöfe wurden weitgehend wieder hergestellt. Insgesamt entstanden 35 Neubauten, darunter 15 als schöpferische Nachbauten bezeichnete Rekonstruktionen von historischen Altstadt-Häusern. Der Autoverkehr wird nur noch zur Tiefgarage Dom/Römer fahren. Das Entree zur Altstadt ist verkehrsberuhigt. Der ganze Domplatz mit seinen Seitengassen bildet eine reine Fussgängerzone. Der barrierefreien Verkehrserschliessung kam grosse Bedeutung zu.

Sils Maria GR

Das zweigeschossige unterirdische Parkhaus an der Via Fedacla 1, eingangs von Sils Maria, bietet 400 Plätze mit einer Maximalhöhe für Fahrzeuge von 2.10 m. Diese Tiefgarage ist das zentrale Element im Verkehrskonzept der kleinen Gemeinde mit knapp 1000 Einwohnern. Die Tiefgarage wurde im Dezember 1994 eröffnet und kostete 14 Millionen Franken.



Einfahrt ins Parkhaus von Sils Maria.

Die Einfahrt erfolgt via einen 150 Meter langen Tunnel, der vor der Brücke über den Fexbach in Sils Maria abzweigt. Auf dem Dach befindet sich die Sommer- und Winter-Sportanlage Muot Marias. Eine optimale Doppelnutzung.

Morcote TI

Vor den Toren der Gemeinde Morcote mit seinen rund 900 Einwohnern eröffnete im Mai 2016 die moderne und funktionale Parkgarage «Garavello». Sie verfügt über 301 Parkplätze. Vom Hauptausgang können die Besucher durch die Seepromenade gemütlich ins Zentrum gelangen. Der Fussweg umfasst rund 400 m zur Piazza Grande. Ein Ausgangsanschluss führt direkt in den historischen Dorfkern. Auf der obersten Etage befindet sich ein Aufenthaltsbereich mit Restaurant und Unterhaltungsmöglichkeiten.

Genf GE

Am östlichen Ortseingang von Genf befindet sich das P+R Genève-Plage mit 892 unterirdischen Parkplätzen. Die Pendler aus dem Ostteil der Stadt werden damit abgefangen und auf den ÖV umgelagert. Das Parkabonnement mit CHF 170.00 im Monat oder CHF 1600.00 im Jahr beinhaltet den freien Zugang zum Genfer Bus-Transport-System.

St. Moritz GR

Das Parkhaus «Serletta» deckt beim Bahnhof am See 603 Parkplätze ab. Es gibt einen Liftzugang zum Dorf, so dass der Suchverkehr im Dorf schon gar nicht beginnt. Bei der Signalbahn stehen zwei Parkplätze mit 850 Stellplätzen zur Verfügung, einerseits für die Bergbahn und andererseits auch für den Umstieg mit dem Bus vom Bad ins Dorf.

Arosa GR

Die beiden Parkhäuser Ochsenbühl (460 PP) und Sandhubel (91 PP) befinden sich am Ortseingang



Sennazentrum in Flims mit Parkhaus.



Die Rolltreppen im St. Moritzer Parkhaus «Serletta» führen direkt hinauf ins Dorf.

beim Obersee. Viele Gäste können so dauerparkiert und aus dem Ort ferngehalten werden.

Flims GR

Beim Um- und Neubau des Sennazentrums entstanden ein Hotel, Wohnungen, Verkaufs und Gewerbeflächen sowie knapp 1300 Tiefgaragenplätze. Damit kann der Innenverkehr durch den Durchgangsort Flims stark beruhigt werden.

AT-Serfaus

Im kleinen Bergdorf Serfaus (1100 Einwohner) führt unter der Hauptstrasse eine fahrerlose, seilgetriebene Luftkissenbahn. Sie weist vier Stationen aus. Sie besteht seit 32 Jahren (eröffnet 1985). Die U-Bahn, die unter dem ganzen Dorf direkt zur Bergbahn führt, wurde in den Jahren 2017 und 2018 erneuert. Die Fahrzeuge bleiben beim Hotel, der Ferienwohnung oder am Dorfrand parkiert.



Eingang zur U-Bahn im Zentrum von Serfaus.

Rapperswil SG

Das Parkhaus See mit 112 Plätzen am Damm und beim Bahnhof und das City Parkhaus mit 150 Parkplätzen vereinfachen den Zutritt zu Fuss in die Seepromenade und in die Altstadt.

Zürich ZH

Das Parkhaus Opéra mit seinen 299 Plätzen ist grosszügig unter dem Sechseläutenplatz angeordnet.



Parkhaus Opéra in Zürich. Zugang auf dem Sechseläutenplatz.

DE-Ravensburg

Die mittelalterliche Altstadt hat den Marktplatz verkehrsfrei gestaltet und darunter schon vor Jahren eine grosse Tiefgarage für Stadtbesucher und Anwohner erstellt. Daneben ist ein weiteres Parkhaus mit zusätzlichen 303 Plätzen angesiedelt. Um die Altstadt existieren zwei weitere Parkhäuser mit einer zusätzlichen Kapazität von über 300 Plätzen.

Ravensburg ist nur ein Beispiel für viele kleinere deutsche Städte auf dem Land. Diese weisen unter ihrem Marktplatz ein Tiefgaragen-Parksystem aus. Damit verfügen sie über eine verkehrsfreie Zone und Begegnungsstätte, die das «Lädelen» für Fussgänger attraktiv machen.

Klosters-Serneus GR

Bei der Madrisabahn eingangs von Klosters ist ein Parkhaus mit 429 Parkplätzen geplant, dies für ein 3*-Hotel mit 156 Betten, 78 touristisch bewirtschaftete Wohnungen und für die Bedürfnisse der Bergbahn und Tagesgäste. Wenn der Verlad von diesem Parkhaus nach Klosters Platz mit dem ÖV gelingt, gewinnt ganz Klosters mit einer Verkehrsberuhigung innerorts. Bedingung dazu ist «das Füllen des Parkhauses» ab Einfahrt nach Klosters Dorf sowie einen effizienten ÖV, die P+R-Lösung für nach Klosters Platz.

Parkhäuser sind umweltfreundlich...

Um den CO₂-Ausstoss zu verringern, muss vor allem im Bereich Verkehr viel getan werden, dies auch in der Schweiz. Denn der Autoverkehr ist das Hauptproblem. Die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen sollte drastisch verringert werden, um das vom Bundesrat sehr ambitionöse gesetzte Ziel zu erreichen. Demnach sollten die CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber 1990 um 50 Prozent gesenkt werden. Mit dem ersten Paket der Energiestrategie 2050 des Bundes wird es nicht gehen; der zweite Pakt mit den Lenkungsabgaben hat das eidgenössische Parlament bereits abgelehnt.

Wie kann da Davos mit seinem Label Energiestadt helfen und als Vorbild beim CO₂-Ausstoss gelten? Neben der Hausenergieerzeugung im Winter hat die Schweiz gerade bei den Personenwagen ein Wohlstandsproblem. Hier ist im Vergleich mit den Nachbarländern in dieser Kategorie der schweizerische Verbrauch deutlich höher. Hier fahren viel mehr grössere und schwerere Autos herum. Dieser Anteil an solchen Fahrzeugen ist in Davos als Tourismusort mit dem hohen privaten Zielverkehr besonders hoch.

Jedes parkierte Auto hilft der Umwelt

Der private Zielverkehr muss deshalb in Grossparkhäusern am See (1250 PP), auf dem Parsenn Areal im Dorf (1000 PP) und im Parkhaus «Mitte» bei der Eisbahn (870) sowie im bestehenden Parkhaus Silvretta/Grischuna (600) zwangs-gestoppt und zwangs-dauerparkiert werden. Jede Fahrbewegung weniger reduziert die Umweltbelastung und macht die Innenstadt merklich verkehrsfreier. Ab den Parkhäusern ist der Privatverkehr im P+R-System klug auf den elektrifizierten ÖV (Bus, Bahn und E-Taxi) umzulagern, dies bis in die Quartiere hinein. Das gilt generell für Gäste und speziell für alle Einheimischen. Gerade Letztere müssen ihre mobilen Gewohnheiten den neuen (Umwelt-)Gegebenheiten anpassen. Vermehrt als Fussgänger unterwegs sein, vermehrt das Fahrrad nutzen und vermehrt auf den ÖV umsteigen, sollte in Zukunft für jedermann und jedefrau das Ziel sein. Mit dem eigenen Privatauto (Diesel, Benziner) wird nur noch auswärts gefahren, denn vor allem Dieselaautos sind Hauptverantwortliche für schlechte Luft entlang zentraler Strassenzüge. Die Einfahrt für Dieselaautos

soll auch in Davos generell verboten werden. Am Stadtrand parkiert, schaden sie der Davoser Umwelt nicht. Ab den Parkhäusern fahren standardisierte Umwelt-Kleinfahrzeuge einer Marke. Ab 2030 verkehren innerorts vom See bis Spital nur noch E- und Hybrid-Mobile, auch die Davoser Unternehmer, Handwerker, Zulieferer und andere Dienstleister. Damit tut Davos etwas Gutes für ihre eigene Umwelt, den Gast, den Einheimischen und letztlich für sich selber als attraktiven Lebens- und Freizeitraum in den Alpen.

Stickoxide sind für den Menschen gefährlich!

Sie erzeugen Herz-Kreislaufkrankungen, Asthma und Allergien und machen die Haut undicht. Stickoxide sind mit ein wesentlicher Grund für das Aufkommen von Allergien. Diese Gefahren sollten gerade in der weltberühmten Davoser (Kurorts-)Luft mit ihrer heilenden Wirkung nicht aufkommen.

Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge sind in Deutschland am Kommen ...

Hamburg hat als erste deutsche Stadt auf zwei kurzen Strecken Fahrverbote verhängt, Frankfurt und Stuttgart folgten nach. Das Verwaltungsgericht Berlin hat sich im Oktober 2018 für ein Dieselfahrverbot entschieden. Wegen zu hoher Belastung mit Stickstoffdioxid müssen elf Strassenabschnitte für Die-



selfahrzeuge gesperrt werden. Das Fahrverbot soll ab April 2019 Dieselfahrzeuge (Pkw und Lkw) der Schadstoffklassen von Euro 1 bis 5 treffen, wobei Ausnahmen für Anwohner und Handwerker zu prüfen sind. Die Richter verpflichteten die Senatsverwaltung für Verkehr, bis zum 31. März 2019 einen verschärften Luftreinhalteplan mit den entsprechenden Vorschriften zu erlassen. Die Fahrverbote müssen spätestens Ende Juni 2019 verwirklicht werden. Mit der Sperrung von elf Strassenabschnitten soll erreicht werden, dass der Grenzwert für den Schadstoff Stickstoffdioxid eingehalten wird.

Für Davos kann Folgendes gesagt werden:

In Davos wurden bis heute keine CO₂-Messungen für das Treibhausgas aus Verkehrsbelastungen durchgeführt. Die Davoser CO₂-Bilanzierung erfolgt über den Verbrauch an fossilen Energieträgern.

Lufthygienisch sind NO₂, Ozon und Feinstaub relevant. Die Einschätzung soll deshalb über all diese Schadstoffe geschehen.

Die gemäss Luftreinhalteverordnung (LRV) festgelegten Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub werden flächendeckend unterschritten.

Die kurzzeitige NO₂-Spitzenbelastung an der Promenade ist von 1997 bis 2005 knapp unter dem Grenzwert geblieben. Seit 2006 ist die maximale Be-

lastung wieder angestiegen und hat 2008 mit 114 Mikrogramm pro Kubikmeter einen Höchstwert erreicht. Im Jahre 2003 sind in Davos acht Grenzwertüberschreitungen, eine wäre nach LSV erlaubt, registriert worden, so viel wie seit 15 Jahren nicht mehr. Der Spitzenwert lag bei 86 Mikrogramm pro Kubikmeter (23. Januar 2013). Am 31. Dezember 2014 lag die Spitzenbelastung an der Promenade im Platz mit 71 Mikrogramm bei den NO₂-Werten unter dem Grenzwert. In der Zeit vom 11. bis 17. Dezember 2013 war die Stickstoffdioxidbelastung in Davos ausserordentlich hoch. Der Anstieg der Luftbelastung ist aussergewöhnlich und auf das erhöhte Verkehrsaufkommen während des Spengler Cup und des WEF zurückzuführen. In der Zeit des WEF werden in der Regel die höchsten Stickstoffdioxidwerte gemessen. Beim Feinstaub liegen die höchsten Werte nach einem Silvesterfeuerwerk vor. Bei der Ozonbelastung ist bei den Spitzenwerten seit 2004 ein Rückgang zu verzeichnen. Diese Werte gemäss Jahresbericht der Gemeinde 2015 dürften immer noch den heutigen Gegebenheiten entsprechen. Sie belegen aber, dass die Feriendestination Davos vom Image eines Luftkurortes weit entfernt und ohne Verkehrs-Strategiewechsel zumindest keine Besserung in Sicht ist. Ja es könnten sich in Zukunft gar noch weitere Verschlechterungen einstellen.



Schadstoff-Grenzwerte am WEF 2018 klar überschritten

Der extreme Verkehr hat auch Auswirkungen auf die Luftqualität im Kongressort Davos. Am Mittwoch überschritten die Schadstoffwerte bei der Messstation auf der Einkaufsstrasse Promenade zwischenzeitlich die Grenzwerte, wie auf der Homepage des zuständigen Amtes zu erfahren war. Es hatte zu viel Feinstaub und Stickstoffdioxid in der Luft. Auf Nachfrage teilte das Amt für Natur und Umwelt mit, dass es dafür mehrere Gründe gebe. Neben dem Verkehr und den Heizungen spiele etwa das Wetter eine zentrale Rolle. Der fehlende Wind habe dafür gesorgt, dass die Schadstoffe liegen geblieben seien.



Rentabilität von Parkhäusern

Das durchschnittliche Parkhaus in der Schweiz weist 200 Parkplätze auf. Dies entspricht einem indikativen Ertragswert von elf Millionen Franken. Ein Quadratmeter Parkierfläche an einer strategisch guten Lage (Knappheitskomponente und Verkehrsknotenpunkt) zeigt ein wertmässiges Mithalten mit Büronutzungen an. Gerade das Anliegen der Stadtentwicklung, oberirdische Parkflächen zunehmend in Parkhäuser zu verlegen, um den Verkehrsfluss zu leiten oder den Verkehrskollaps im Zentrum zu vermeiden oder das politische Ziel, in Tourismusgemeinden den mit den Auto anreisenden Gast zu parkieren, geordnet auf verkehrsfreie Wege zu leiten oder auf den ÖV oder direkt auf die Bergbahn oder Sportstätte zu führen, kann ein Parkhaus als Immobilie interessant gestalten. Je mehr Parkplätze vorhanden sind, erfahrungsgemäss müssten dies 500 Parkplätze sein, desto günstiger kommt der Bau und Betriebsunterhalt zu stehen. Ausgeklügelte Bauweisen in Leichtmetall und offenen Wänden kommen wesentlich günstiger als die ursprünglichen Betonbauten oder unterirdischen Gebäude, die zudem noch be- und entlüftet werden müssen. Ein unterirdisches oder in einen Berg versetztes Parkhaus ist die teuerste Lösung, vielfach jedoch unumgänglich für eine verkehrsfreie Innenstadt. Je mehr Mischnutzungen im, rund um das oder in der Nähe des Parkhauses angeboten werden, desto lukrativer und rentabler erscheinen sie. Dies erhöht die Auslastung und fördert die Preiselastizität nach oben. In der Schweiz sind wenig institutionelle Eigentümer auszumachen. Meist sind private Investoren oder die öffentliche Hand involviert. Wichtig ist, dass die Mehrheit der öffentlich zugänglichen Parkhäuser die infrastrukturelle Unterstützung von Shopping-Aktivitäten, Freizeitnutzungen oder Ähnlichem sowie Verkehrsknoten abdecken – somit eine wichtige öffentliche Aufgabe mit Steigerung der allgemeinen Wertschöpfung eines Ortes zum Gemeinwohl erfüllen. Entscheidend für die Auslastung eines Parkhauses wird sein, dass öffentlich zugängliche Parkplätze im näheren Umkreis aufgehoben bzw. mit dem Parkhausbau kompensiert werden. Vor allem kann die öffentliche Hand gerade mit Parkhäusern eine nachhaltige, für den Ort äusserst zukunftsweisende Verkehrs- und Entwicklungspolitik betreiben – dies ist gerade für Tourismusorte oder Ortschaften, die sich

neu positionieren müssen, von entscheidender Bedeutung.

Erfahrungszahlen in Davos

Die Gemeinde Davos investierte 1994 in das Parkhaus Silvretta/Grischuna rund sechs Millionen Franken. Dies waren knapp CHF 25 000.00 pro Parkplatz. Im Abstimmungsbüchlein ging man damals von rund CHF 1200.00 jährlichen Betriebskosten pro Platz aus. Jährlich ergaben sich auf dem Gemeindeanteil (ein Drittel des Parkhauses) rund CHF 60 000.00 bis 70 000.00 Nettoeinnahmen. Dies allerdings je nach Sanierungskosten, vor Anschreibungen und ohne Verzinsung des investierten Kapitals. Die jährlichen Abschreibungen wurden über den Parkplatzfond aus einem Teil der Einnahmen aus dem Anfall der Handänderungssteuer bezahlt. Das Parkhaus (Gemeindeanteil) ist seit Ende 2017 auf einen Franken abgeschrieben.

Aus der Abstimmungsbotschaft 2018 zum Parkhaus «Arkaden» geht hervor, dass 97 Parkplätze rund 5.2 Millionen Franken kosten sollen. Darin sind die Kosten der Verbreiterung der Zufahrt über die Schulstrasse von gut CHF 750 000.00 nicht eingerechnet. Ein Tiefgaragenplatz für CHF 52 000.00 auf

Spezialfinanzierung Parkplätze (Parkplatzfonds)

Die Erträge der Handänderungssteuer sind gemäss Art. 6 StG zweckgebunden. Sie werden derzeit mit der Regelung ab 2012 zu einem Viertel dem Parkplatzfonds zugewiesen. Die Parkplatzrechnung wird jedes Jahr mit $\frac{1}{4}$ der Kosten für den Strassenunterhalt Winter belastet. Die Parkplatzrechnung hat auch jedes Jahr bis Ende 2016 die Abschreibungen des Parkhauses Silvretta/Grischuna getragen. Ab diesem Fond könnten auch ungedeckte Betriebskosten dieses Parkhauses finanziert werden. Der Fonds wies am 31.12.2016 CHF 531 336.67 aus. Der Parkplatzfonds ist seit 2017 wieder am Ansteigen. Derzeit ist eine Anpassung des Verwendungszweckes der Handänderungssteuer beim Kleinen Landrat aufgrund der in der Maisession des Grossen Landrates vom Mai 2017 erheblich erklärten Motion Thomann/Wilhelm zugunsten des Erstwohnbaues und Gewerbeförderung anhängig.

Kosten des Steuerzahlers ist heute entschieden zu teuer. Interessanterweise wird seitens der Gemeinde nichts über die Betriebskosten dieses Klein-Parkhauses gesagt. Diese werden mit Bestimmtheit wegen der geringen Parkplatzanzahl hoch ausfallen. Eine ausgeglichene Rechnung ist kaum zu erwarten. Zudem bedingt die Zentrumslage höhere Parkgebühren als anderswo.

Gemäss Abstimmungsbüchlein 2002 für das Parkhaus «Mitte» wurde von Investitionskosten für 397 Parkplätze von zehn Millionen Franken oder CHF 26 000 pro gedecktem Parkplatz gesprochen. Damals wurden von jährlichen Bruttomieteinnahmen von mindestens CHF 900 000.00 ausgegangen.

Das Wildmannli-Projekt Parkhaus «Mitte» sieht für eine Maximalkapazität von 870 Parkplätzen, davon 39 Reise-Cars, 731 Personenwagen und 100 offene Abstellplätze auf dem Dachgeschoss Erstel-

lungskosten von 33 Millionen vor. Das ergibt knapp CHF 38 000.00 pro Platz. Zudem sind noch allgemein zugängliche Park- und/oder Sportflächen auf dem Dach vorgesehen. Allenfalls auch eine feste Event-/Sponsorenhalle für das Eisstadion und/oder den Kongress. Die Betriebskosten könnten aufgrund der Grösse dieser Parkanlage tiefer als beim Parkhaus Silvretta/Grischuna ausfallen, mit Bestimmtheit sicher nicht höher. Die Ertragsseite hinsichtlich Mieteinnahmen dürfte sich an dieser zentralen Lage zufriedenstellend und besser als beim Parkhaus «Arkaden» und Silvretta/Grischuna entwickeln.



Aufeinander abgestimmte Parkgebühren erhöhen die Rentabilität. Wer lange und über Nacht parkiert, der bekommt Vergünstigungen. Je zentraler, desto teurer. Im Parkhaus «Arkaden» muss eine Stunde unter des Tages zu den Stauzeiten auf der Promenade mindestens 5 Franken kosten.



Das nicht budgetierte Rückgeld

Das unerwartete Postauto-Geld-Geschenk aus Bern von 1.3 Millionen Franken gehört dem Verkehrsdossier. Es ist zu reinvestieren – nicht in Planer-Gutachten sondern in konkrete Taten wie

in kleinere E-Shuttles für die VBD, verkehrsfreie Strassenabschnitte mit Fussgänger- und Fahrradzonen oder gar in einen öffentlichen Parkhausfonds.

So oder so – es braucht Gross-Parkhäuser

« Mit einer Begegnungszone Arkaden und dem Mini-Parkhaus Arkaden im Zentrum der Innenstadt allein ist es bei Weitem nicht getan. Dieses Projekt ist sinnlos und ohne strategische Auswirkung – ohne Wirkung auf die Verkehrsberuhigung auf der Promenade und ohne Einfluss auf dringend benötigte 24-Stunden-Parkplätze. »

Unabhängig des Volksentscheides «zum neuen Ortszentrum Arkaden» muss sich Davos ein Verkehrskonzept geben. Eine Gesamtschau erarbeiten, die eine Richtung zu einem Gesamtziel vor-

gibt, wie die Davoser Verkehrsinfrastruktur in den nächsten 30 Jahren aussehen könnte. In vielen Etappen könnte Schritt für Schritt darauf hingearbeitet werden.

Mit einer Begegnungszone Arkaden, einem Kultur/Kinoraum und dem Mini-Parkhaus Arkaden im Zentrum der Innenstadt allein ist es bei Weitem nicht getan. Dieses Projekt stellt eine Insellösung ohne strategische Auswirkung dar – ohne Wirkung auf die Verkehrsberuhigung auf der Promenade und ohne Einfluss auf dringend benötigte neue 24-h-Parkplätze.

Es bedarf für Gäste und Einheimische einer umfassenden Mobilitätsordnung; bedürfnisgerechte Verkehrslösungen mit Ausbau des Langsamverkehrs sind notwendig. In ganz Davos verdienen P+R-Möglichkeiten mit E-Car-Rent-Stationen mehr Zuspruch. Denn in Davos – dem Freizeitmekka der Alpen schlechthin – sollte der Mensch nicht nur verkehrstechnisch ohne Staus vorwärtskommen. Er sollte schwerpunktmässig stressfrei in sauberer Luft durchs verkehrsfreie Zentrum promenieren können.

Auf ein Ziel hinarbeiten

Die Wildmannli propagieren das Konzept: Abfangen des Anfahrtsverkehrs vor dem Zielort Davos, Dauerparkieren des Privatverkehrs auf mehr 24-h-Parkplätzen, Verlad des Privatverkehrs auf den ÖV (Bus und Bahn), Förderung eines flexiblen ÖV's ohne Fahrplan, Aufheben der Parkplätze im Zentrumsbereich und Schaffen einer verkehrsfreien Promenade – dies alles mit dem Ziel hin zur E-City Davos.

24-h-Parkplätze braucht es

Auch wenn eine andere Konzeption gewählt würde oder wenn die Konsequenzen des gescheiterten Agglomerationsprogrammes 2011 nach den Vorgaben aus Bern neu überdacht würden und das Programm erhebliche Nachbesserungen erfahren würde, wird es nicht ohne den Bau von Gross-Parkhäusern an strategisch zentralen Orten gehen.

Die Standorte dieser Parkhäuser sind seit 1992, 2007 und 2014 bekannt – ja eigentlich vorgegeben. Es bedarf keiner Gutachten mehr. Für Davos Platz mit der anvisierten verkehrsfreien Promenade sowie das Promenieren auf der Shoppingmeile ist das Parkhaus «Mitte» überlebensnotwendig. Dieses muss endlich aufgegleist werden können – so oder so, mit oder ohne Parkhäuschen Arkaden!

Die Wildmannli machen einen konkreten Vorschlag für Davos Platz.

10 Land & Lüüt Dienstag, 20. November 2018
Davoser Zeitung

Wildmannli Blog Verkehrskonzept Teil 8

So oder so – es braucht Grossparkhäuser

Der achte Teil des Wildmannli-Blogs ist gleichzeitig auch der Abschluss dieser Serie. Nachdem die letzten sieben Teile sich mit der Vergangenheit beschäftigt haben, blicken die Wildmannli in die Zukunft und präsentieren ihr Projekt für ein Parkhaus Mitte.

<small>Unabhängig des Volksentscheides zum neuen «Ortszentrum Arkaden» muss sich Davos ein Verkehrskonzept geben, sprich eine Gesamtschau erarbeiten, die eine Richtung zu einem Gesamtziel vorgibt, wie die Verkehrsinfrastruktur in den nächsten 30 Jahren aussehen könnte. In</small>	Auf ein Ziel hinarbeiten	<small>den! Die Wildmannli machen einen konkreten Vorschlag für Davos Platz.</small>
<small>Die Wildmannli propagieren das Konzept Abfangen des Anfahrtsverkehrs vor dem Zielort Davos, Dauerparkieren des Privatverkehrs auf mehr 24-Stunden-Parkplätzen, Verlad des Privatverkehrs auf den ÖV (Bus und Bahn), Förderung eines flexiblen</small>	<small>Die Wildmannli machen einen konkreten Vorschlag für Davos Platz.</small>	<small>Zusammen mit dem Hotel Paroissma wird eine neue grossflächige Einstellhalle erstellt, und zwar auf dem bestehenden</small>

Wildmannli-Projekt: Parkhaus «Mitte»



Ein Parkhaus «Mitte» hätte die 97 Parkplätze im Parkhaus Arkaden überflüssig gemacht oder anders ausgedrückt dem Steuerzahler die Investition von 5.2 Millionen Franken für das Parkhaus zuzüglich 750 000 Franken für die Verbreiterung der Zufahrt erspart.



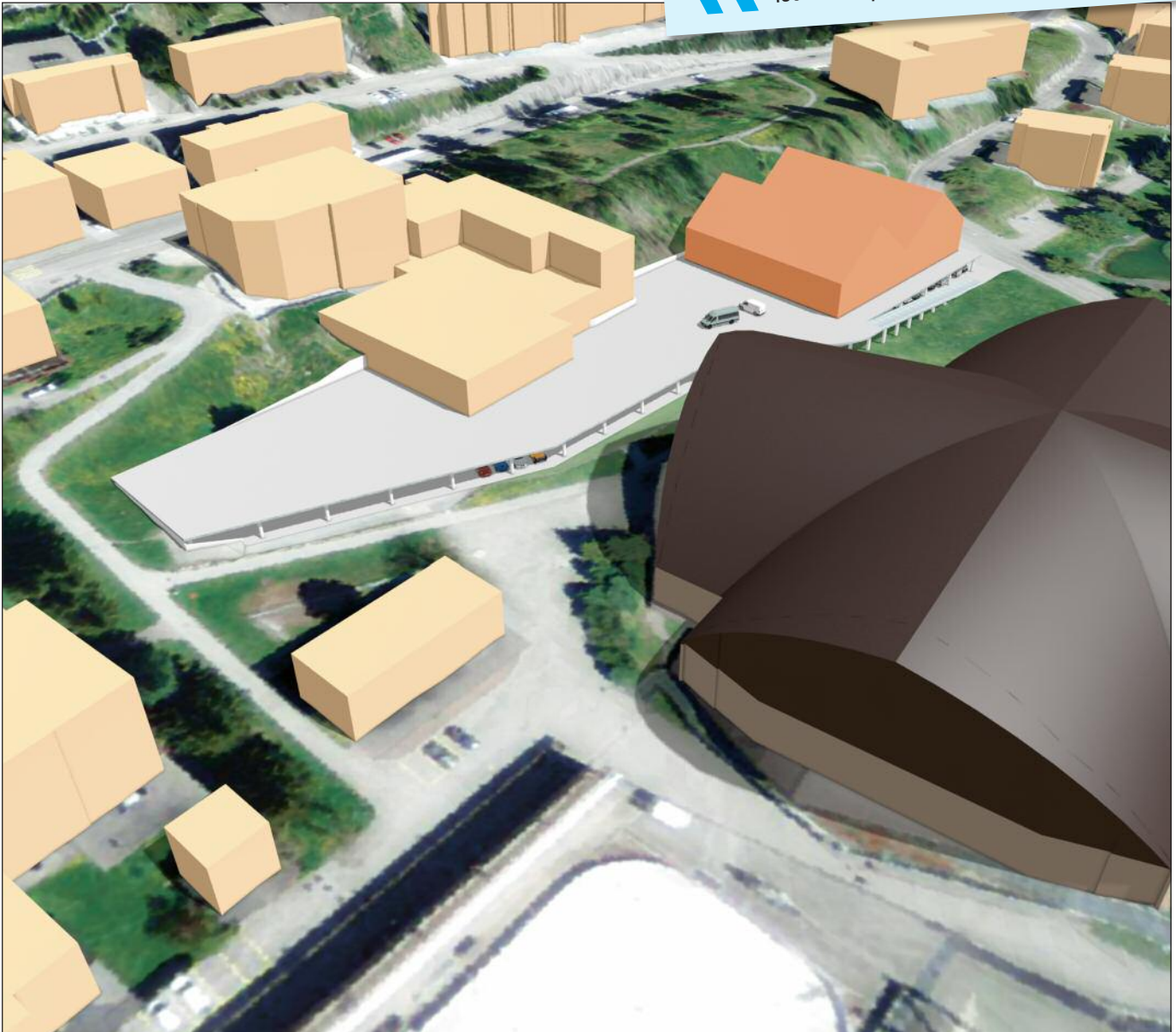


Doppelnutzung: Parkanlage und neue Sportmöglichkeiten.

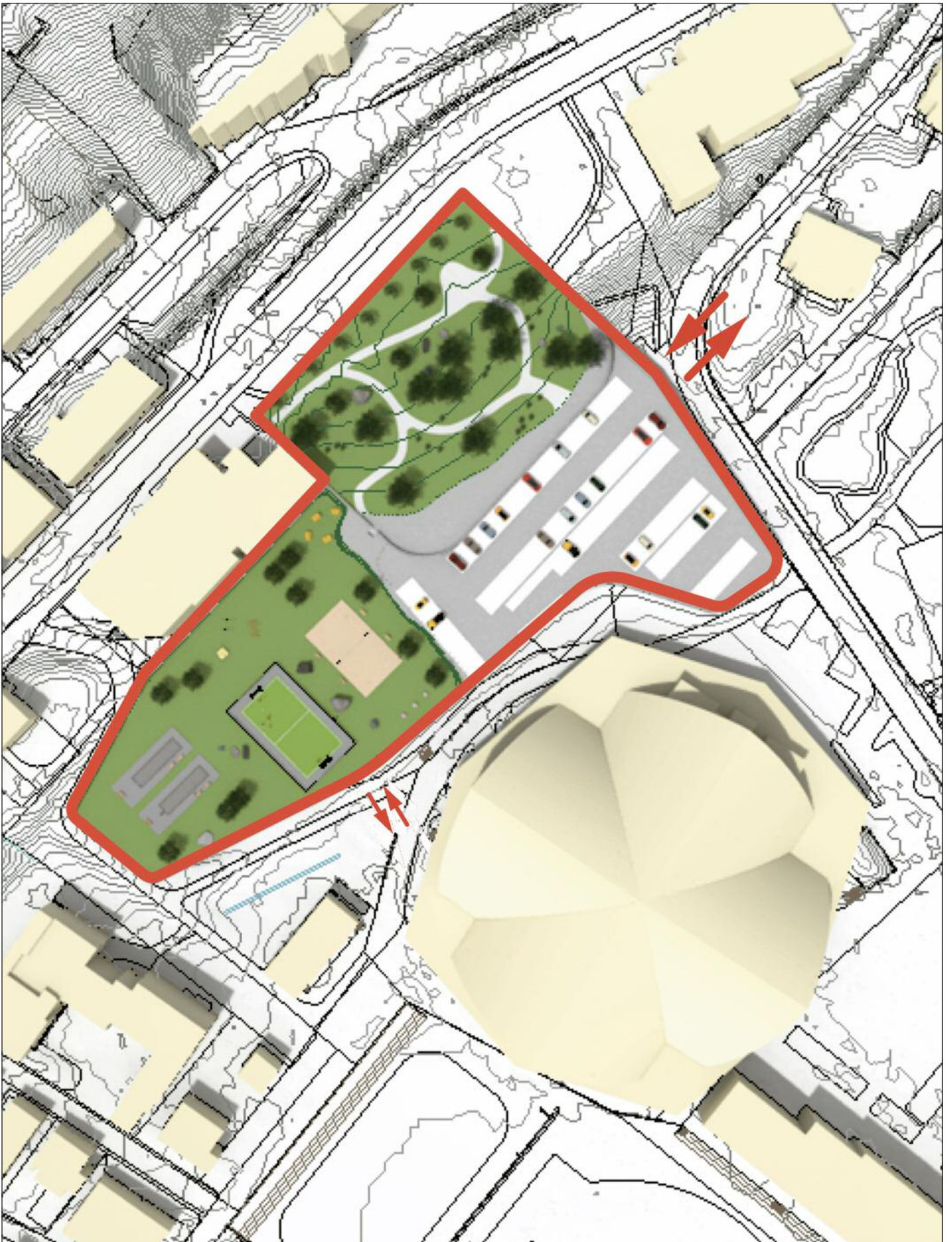
Zusammen mit dem Hotel Panorama wird eine neue grossflächige Einstellhalle erstellt, und zwar auf dem bestehenden Parkplatz zweigeschossig und im Hang unter dem Kirchner Park viergeschossig. Erstes Geschoss auf dem Parkplatz lichte Höhe 4.5 m für Cars, die Pw-Geschosse weisen für Pws eine lichte Höhe von 3.0 m auf.

Auf dem Dachgeschoss werden offene Parkflächen und ein öffentlicher Raum mit Parkanlage und Sport-/Vergnügungsanlagen wie Fussball, Volleyball und Ähnliches je nach Sommer- oder Winterbedarf entstehen.

Striktes Fahr- und Halteverbot vor öffentlichen Gebäuden ist konsequent.



Doppelnutzung des heutigen Parkplatzes, mit Parkhaus und einer möglichen Eventhalle für Davos.



Vom Parkaus «Mitte» profitiert die Promenade und das ganze Eissportzentrum Davos. Eine grüne Oase ist auf dem obersten Parkdeck möglich.



Das Parkhaus «Mitte» wäre hauptverantwortlich für eine merkliche Entlastung des privaten Strassenverkehrs bereits ab Kirchner Museum in Richtung Postplatz.

Es sind Fussgänger-Lift-Zugänge zur Promenade und zum Kirchner Museum vorgesehen. Ein direkter Fussgänger-Eingang direkt ins Eisstadion würde Sinn machen.

Parkhaus «Mitte» kann auch als Anlass für die schon lange angedachte Kirchner Museumserweiterung dienen.

Eine Zufahrt führt teilweise über die Eisbahnstrasse (nur für bestimmte Nutzer), der Hauptzugang über die Kurgartenstrasse. Die Ausfahrt wird stets über die Kurgartenstrasse geregelt.

Auf dem Dach könnte auch eine fixe Baute für Kultur (Tonhalle) und/oder Events (Sponsorenhalle) sowie für die Kongressinfrastruktur erstellt werden. Damit würden Provisorien am Spengler Cup und WEF sowie für andere Grossevents wegfallen.

Kapazität total 870 Parkplätze, davon 39 gedeckte für Reise-Cars, 731 für gedeckte Pws und 100 offene Pws neben dem Freizeitgelände auf dem Dachgeschoss.

« Die ersatzlose Aufhebung von Parkplätzen in Zentren und an neuralgischen Stellen dient der Entflechtung von Privatverkehr und ÖV. »

Je nach Bedarf können sich Private in die Tiefgarage einkaufen und für ihre Bedürfnisse nutzen. Der Öffentlichkeit sollten mindestens 500 gedeckte Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.

Die geschätzten Baukosten (Basis Vorprojekt) belaufen sich total auf CHF 33 000 000.00, was pro Parkplatz knapp CHF 38 000.00 ergibt.

Wildmannli-Projekt: Parkhaus «Parsenn»

Die Wildmannli regen eine Gesamt-Verkehrslösung in Davos Dorf an. Die Gemeinde muss nicht nur ihr Gelände um das Seehofseeli miteinbeziehen, sondern auch das Gelände der Bergbahnen mit dem Parsenn-Parkplatz; ebenso ist die RhB zu bewegen, den Bahnhof Dorf bzw. zumindest eine Haltestelle in den Raum Parsenn-Parkplatz/Seehofseeli zu verlegen. Der Bergbahnperimeter Parsenn muss endlich «legalisiert» werden. Auf dem Parsenn-Parkplatz können über dem Parkhaus auch auf drei Geschossen Geschäftsräume und Wohnungen entstehen.



Das angegedachte Mini-Parkhaus unter dem Seehofseeli ist wiederum ohne strategische Bedeutung. Der heutige offene Parkplatz Parsenn muss in eine Gesamt-Verkehrslösung beim Seehofseeli zwingend miteinbezogen werden. Die Vorteile sind Aufhebung Bahnübergang Mühlestrasse, neue Erschliessung Bünda-Quartier, bessere Einfahrtslösung Seehofseeli, RhB-Stop Parsenn und Garagierung mit unterirdischen Zugängen zur Parsennbahn und Promenade, damit die Promenade vor dem Hotel Seehof bis Hotel Parsenn (teilweise) verkehrsfrei wird.



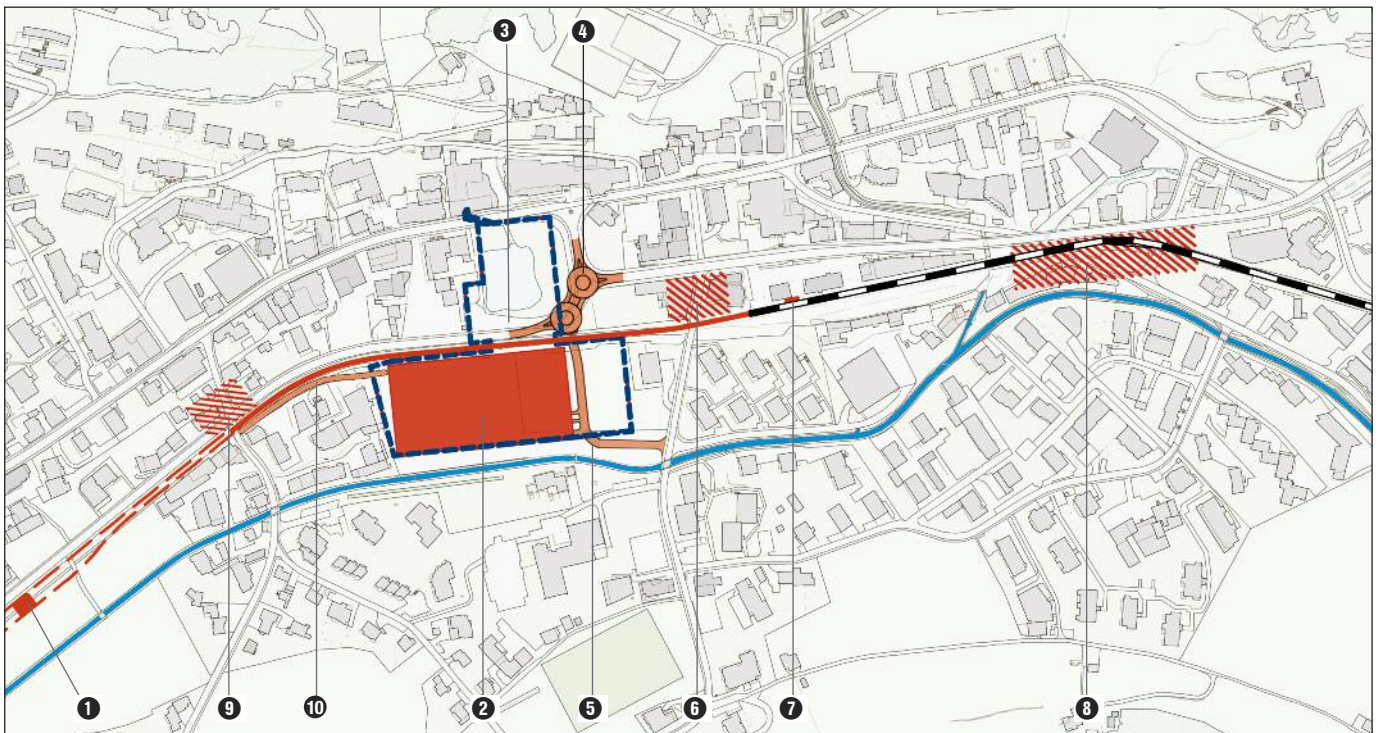
Die Bergbahnen Davos Klosters haben eine Gesamtverantwortung für die Verkehrslösung Davos, vor allem dies solange sie nicht imstande sind ihre Tagesbustouristen direkt mittels Unterführungen auf die Parkplätze Parsenn und Jakobshorn zu fahren und sie keine Regelung für eine staufreie Entleerung ihrer Parkplätze entlang der Talstrasse gefunden haben. Hier muss die Gemeinde endlich Druck machen, denn die Bergbahnen sind ein Teil des Davoser Verkehrsproblems.



Auf dem Parkhaus «Parsenn» können noch zwei bis drei Geschosse für Büros und Wohnungen aufgebaut werden. Zudem werden die Quartiere Bünda und Mattawald über die beiden Kreisel neu erschlossen.



Dank zwei Kreiseln wird das Parkhaus «Parsenn», das Bündaquartier und die Talstrasse für Umleitungen erschlossen. Auch kann damit die Promenade vom Seehofseeli bis Parsenn/Weber oder Dischmastrasse jederzeit vom Verkehr gesperrt werden.

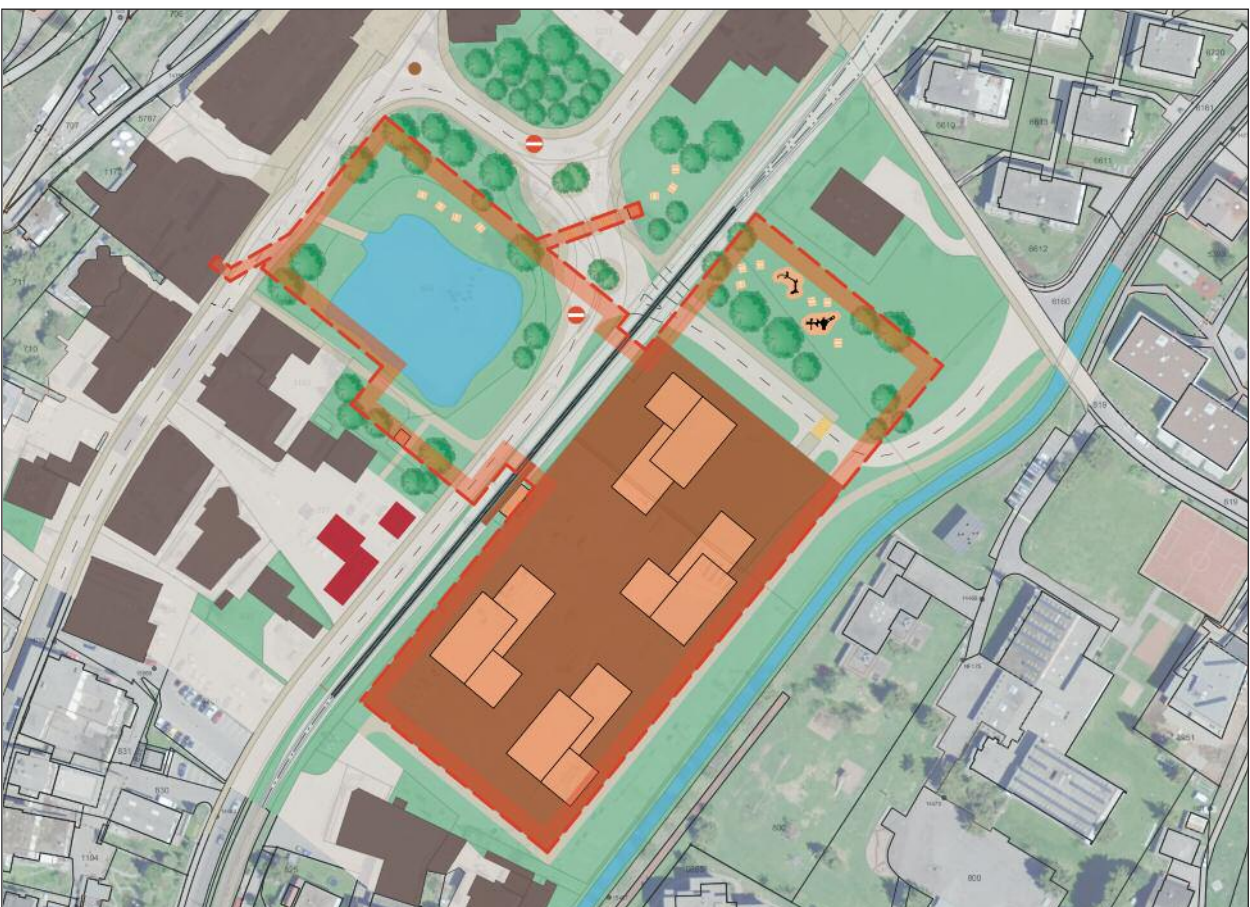


Gesamtlösung Parkhaus «Parsenn» mit Erschliessung Bündaquartier und Aufhebung RhB-Übergang Flüelastrasse.

- ① Haltestelle Bahn/Metro, ② Parkhaus «Parsenn» oberirdisch, ③ Parkhaus «Parsenn» unterirdisch,
- ④ Kreisel Seeli mit Bahnunterführung, ⑤ Zugang Parkhäuser, ⑥ Aufhebung Bahnübergang,
- ⑦ Haltestelle Bahn/Metro, ⑧ Aufhebung Bahnübergang, ⑨ Aufhebung Bahnübergang,
- ⑩ Strasse zur Dischmastrasse



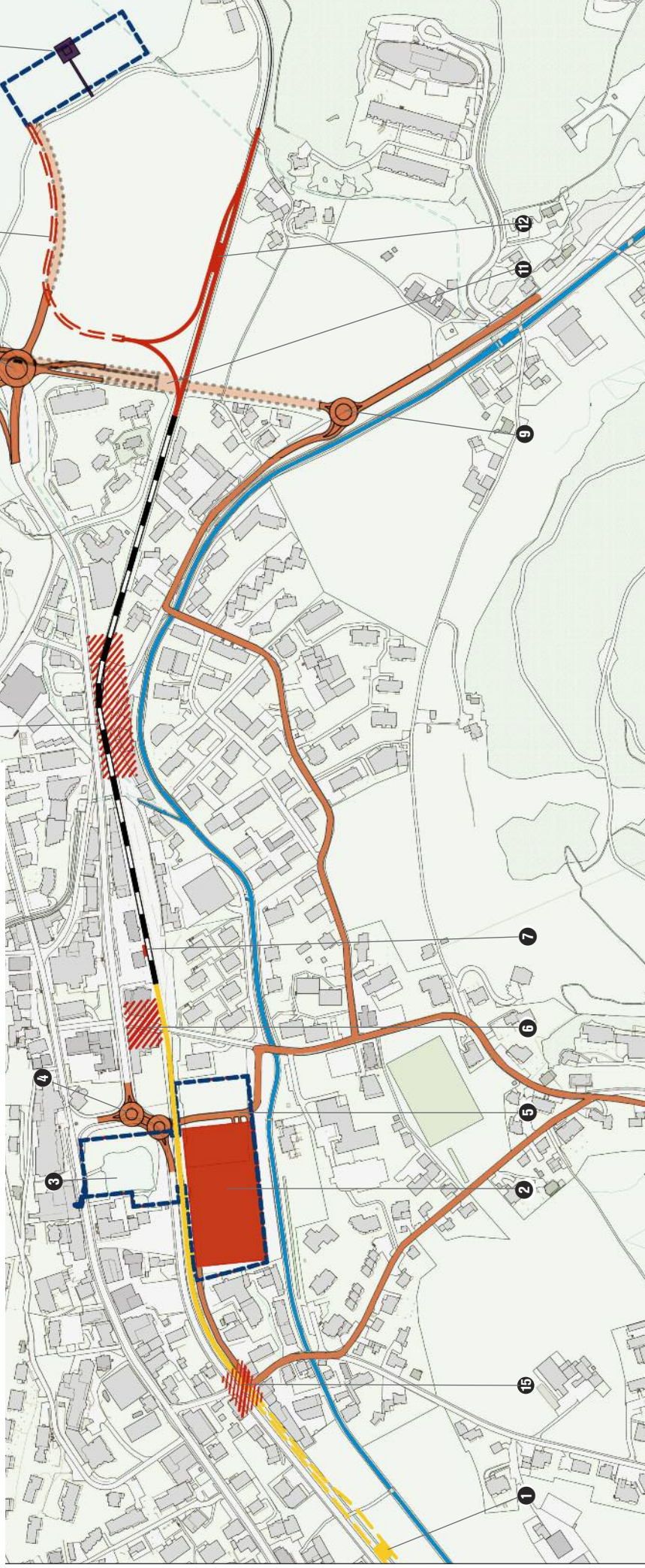
Das Parkhaus «Parsenn» ist als P+R an die Bahn/Metro angebunden. Der Feuerwehrparkplatz kann für Einheimische überbaut werden. Das Seehofsee ist die unberührte «Lunge» des Dorfer Zentrums.



Parkhaus «Parsenn» mit Fussgängerunterführungen zum Montana, zur Bünda und zur Parsennbahn.

Gesamt-Verkehrskonzept Davos Dorf

mit Neuerschließung Bündaquarter und Dischmastrasse



Gesamtlösung Parkhaus «Parsenn» mit Erschließung Bündaquarter und Aufhebung RhB-Übergang Flüelastrasse.

- 1 Haltestelle Bahn/Metro, 2 Parkhaus «Parsenn» oberirdisch, 3 Parkhaus «Parsenn» unterirdisch, 4 Kreisel Seeli mit Bahnunterführung, 5 Zugang Parkhäuser,
- 6 Aufhebung Bahnübergang, 7 Haltestelle Bahn/Metro, 8 Aufhebung Bahnübergang, 9 Kreisel Bünda, 10 Kreisel, 11 Bypass Flüela mit Bahnunterführung,
- 12 Haltestelle Bahn/Metro, 13 Zugang Parkhaus Bus, Bahn und PW, 14 Parkhaus «im See» mit Restaurant, 15 Aufhebung Bahnübergang

Wildmannli-Projekt: Parkhaus «im See»

Im Seebecken hat es genügend Raum für ein grosses Parkhaus. Das Gebäude ist im Sommer wegen des gefüllten Davoser Sees nicht sichtbar, im Winter nur teilweise. Allein schon aus Kostengründen ist die Erstellung der Tiefgarage dort sinnvoll. Der Aushub mit Abtransport sowie die Lagerung dieses Materials entfällt. Das Gebäude kann im abgelassenen See im Herbst und Frühjahr im Tagbau erstellt werden. Die Gebäudeabdichtungen sind heute kein Problem mehr. Eine Tiefgarage im Berg bei der Galerie ist viel teurer. Die Seewiese bietet zudem viele

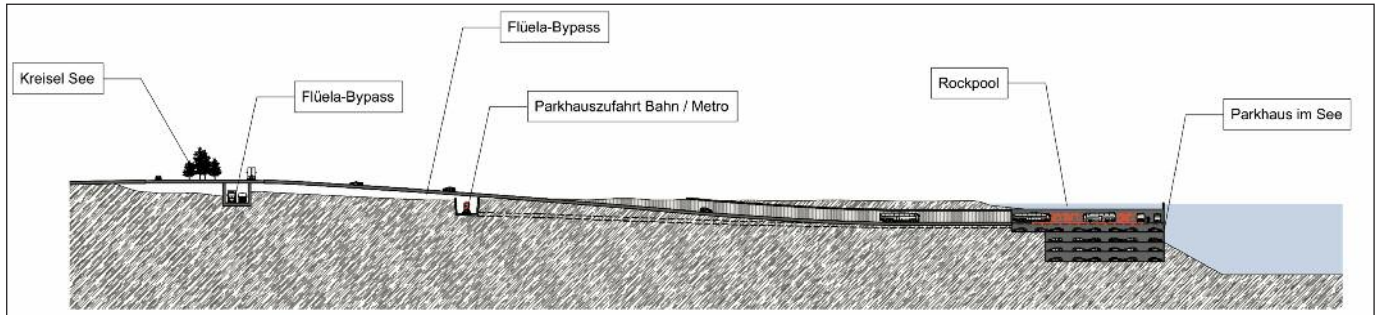
Vorteile mehr: Anbindung an RhB, Flüela-Bypass und Neugestaltung des Davoser Sees / Seewiese mit Strandbad, Rockpool, neuem Badesee und dem Leuchtturm-Restaurant über der Tiefgarage mitten im See.

Das Parkhaus ist ein grosser P+R (Transportumschlag und Shopping-Station); dies macht den Bau zu Beginn teuer. Das Parkhaus kann jedoch im See jederzeit modular auf der Ost- und Westseite ohne neue Zu- und Ausgänge erweitert werden. Sie trägt zu einem kostengünstigen Bau bei.

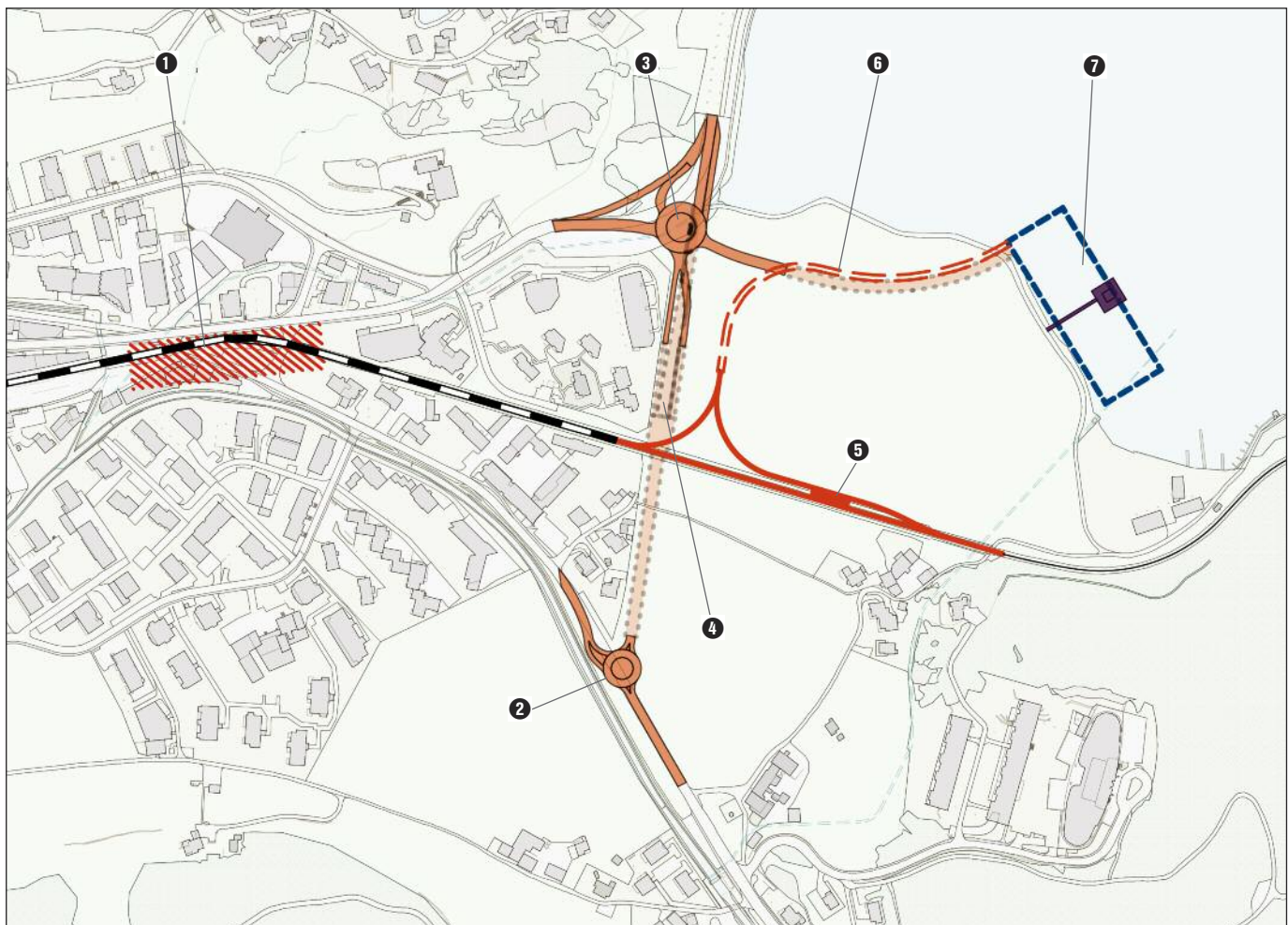


Kreisel für Flüelabypass und Einfahrt ins Parkhaus «im See». Das Bündaquarter wird von Norden her neu erschlossen.

Der «Verkehrs-Haupt-Umschlagsplatz» am Ortseingang von Davos – ein P+R mit ÖV-Ankerpunkt. Von dort wird auf Bus, Bahn und Metro umgestiegen.



Der Hub am See, alles unterirdisch und optimal organisiert.

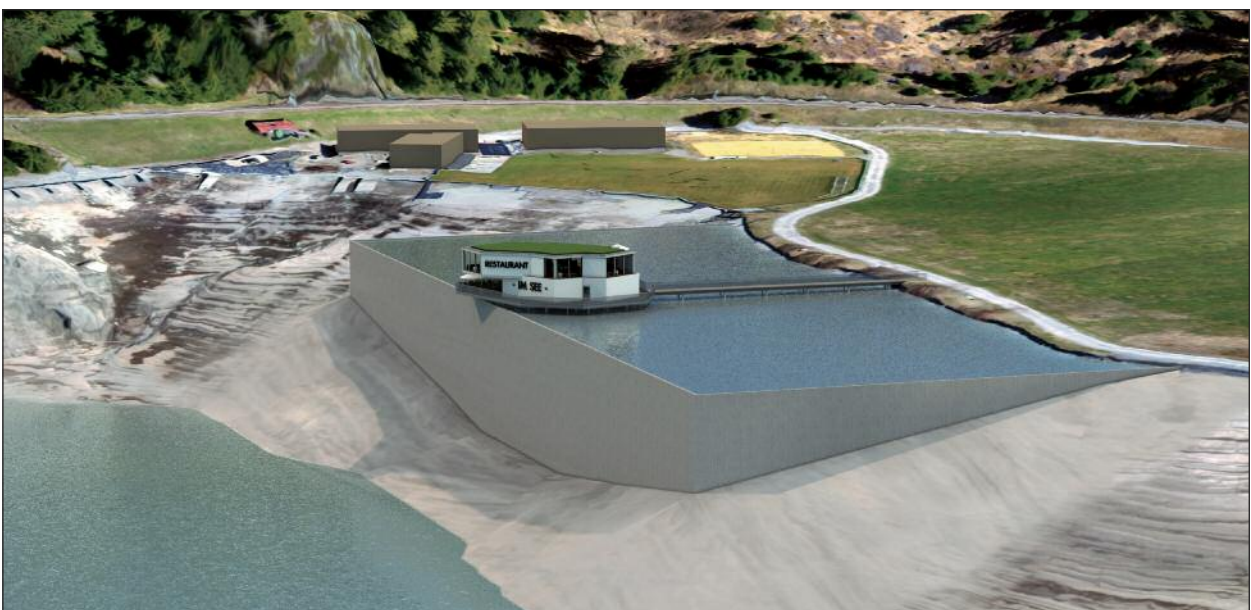


Tiegarage «im See» – der P+R und ÖV-Hub für ganz Davos am Ortseingang.

- ① Aufhebung Bahnübergang, ② Kreisel Bünda, ③ Kreisel See, ④ Bypass Flüela mit Bahnunterführung,
- ⑤ Haltestelle Bahn/Metro, ⑥ Zugang Parkhaus Bus, Bahn und PW, ⑦ Parkhaus «im See» mit Restaurant.



Das Parkhaus «im See» ist auch an RhB und Metro angebunden.



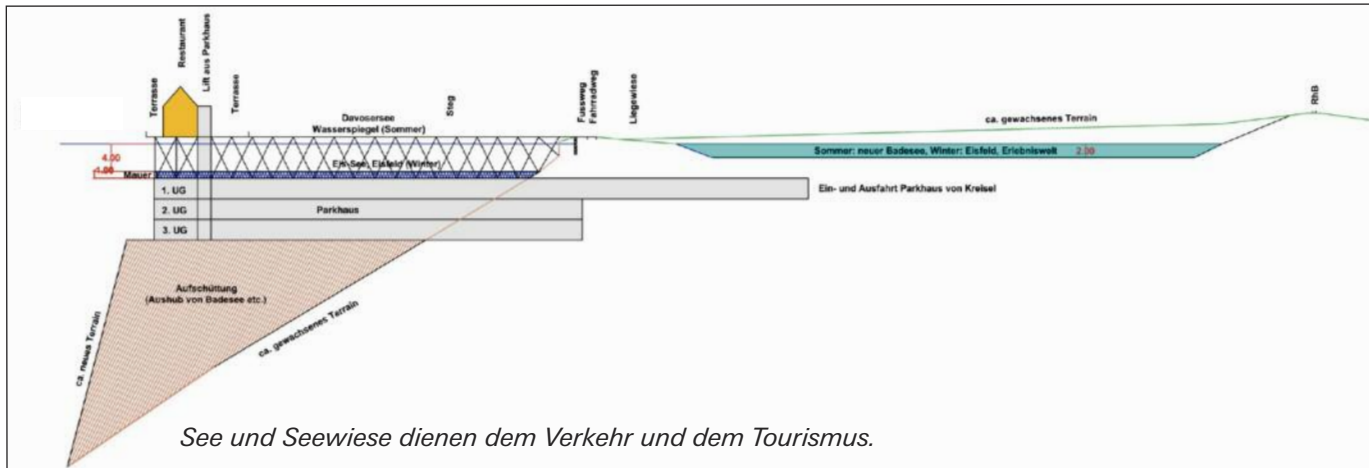
Ansicht von Westen, Parkhaus «im See», ohne Aushub im Seebecken gebaut.

Parkhaus «im See»

Hauptziel: «Haupt-Umschlagsplatz» am Ortseingang – P+R mit ÖV-Ankerpunkt

Dieses Parkhaus dient als Auffanganlage, Warteraum, und Servicezone, als P+R mit Anbindung an die RhB, neuer Metro zum Bahnhof Davos Dorf und neuer Terminal für den Ortsbus. Das Parkhaus «im See» ist mehr als ein Parkhaus, es ist der Hub des ÖV, der Warte-, Shopping-, Service- und Um-

schlagsplatz schlechthin. Von hier kann der Privatverkehr von Benzin- und Diesel-Fahrzeugen auf Elektro-Mobile und E-Bikes umsteigen, oder das Auto wird parkiert und der Verkehrsteilnehmer steigt auf den ÖV mit Bahn, Metro und Bus um.



Das Parkhaus «im See» ist unter dem Badesees. Im Winter ist der See gefroren und kann als öffentlich zugängliches Eisfeld mit Eisschnellaufbahn genutzt werden.



Unter der Seewiese ein Parkhaus und darüber der Badesee im Sommer und ein grosses Eisfeld für alle im Winter.



Der Davoser See erfährt mit dem Parkhaus «im See», dem Flüela-Bypass, dem Rock-Pool, der Neugestaltung des Strandbades mit dem Badesee auf der Seewiese ein vollständig neues Gesicht. Es gilt, im Baukasten-System klug vorzugehen.



Die drei Wildmannli Gross-Parkhaus-Projekte im Überblick

Die von den Wildmannli vorgeschlagenen drei Parkhäuser «im See», «Parsenn» und «Mitte» sind wichtige Bausteine für das Verkehrskonzept Davos. Sie bilden die Ausgangspunkte für die verkehrsfreie E-City Davos. Dank ihnen gelingt es, die Smart Mobility Davos einzuführen.

- von den zwei P+R-Stationen «im See» und «Parsenn» ist der Umstieg vom Verbrennungsmotor auf das E-Mobil und den ÖV möglich – in Davos wird «sauber» gefahren;
- von allen drei Standorten, zusätzlich von den beiden Bahnhofen Platz und Dorf sowie der Post/Parkhaus «Silvretta/Grischuna» fährt der ÖV fahrplanlos, mit kleineren E-Bussen (Sammeltaxis), teilweise autonom, on-demand und bis in die grösseren Quartiere, – dies alles mit einer generellen Davos-Verkehrs- Haushaltstaxe sogar gratis, für alle;
- an diesen Standorten werden E-Ladestationen zur Verfügung gestellt; dies im Verhältnis 1:20, in jeder

grösseren privaten Parkgarage mit über 20 Plätzen, in jedem Hotel und Einkaufshaus mit Geschäften, vor den Restaurants und Sportstätten sowie Museen, Kirchen und Freizeitanlagen oder Dienstleistungszentren an Arbeitsorten und bei den Verwaltungen;

- von hier aus kann jedermann/-frau innerorts ein Car- und Bike-Sharing Modell kostengünstig zur Miete angeboten werden, ja kann Davos ein Standard-E-Klein-Mobil zum Kauf anbieten, so dass ein eigenes Auto innerorts gar nicht mehr gebraucht werden muss.
- Ab diesen Standorten geht es «smart» weiter, angefangen über die aktuelle Verkehrssituation mit dem Davos Verkehrs Web oder Davos Verkehrs App mit (individualisierbaren) Smart Phone Navigations-, Parkplatzbezahl- und Sicherheitssystemen, bis hin zur Anmeldung bei der Einwohnerkontrolle, über digitale Info-Offices mit Einchecken im Hotel, dem Ticketcorner Davos Klosters und so weiter

	PH «im See»	PH «Parsenn»	PH «Mitte»
Funktion	P+R für ganz Davos der«Verkehrsanker» am Stadtrand für Erholung am See	P+R für Parsennbahn verkehrsfreies Dorf	für Promenade, für Sportstätte, Eisbahn/Stadion, für den Kongress
ÖV	RhB-Anschluss Bus-Shuttles Metro-Anschluss E-Mobil-Rent	RhB-Anschluss Bus-Shuttles E-Mobil-Rent	Bus-Shuttles, E-Mobil-Rent
Kapazitäten	bis 1250 PP	bis 1000 PP	800 PP
Konstruktion	Beton im Seebecken (kein teurer Aushub)	kein UG, auf Boden erstellt, alles offen, Stahl/Beton	Beton/Stahl, offene drei Aussenwände, teilweise im Hang
Zusatznutzung	Service, Shopping und Meeting-Point	Gewerbe- und Wohnbau, kombiniert	Eventhalle aufgebaut Park, Sportstätte
Kosten* (geschätzt)	CHF 40 000 000 P+R mit Warteräumen, CHF 10 000 000 Einfahrt mit Flüela-Bypass CHF 38 000 000 Parking	CHF 16 000 000, ohne Unterführungen und Anschlüsse ans Bünda Quartier	CHF 33 000 000
Kosten pro PP	CHF 34 000	CHF 16 000	CHF 38 000

* Die Gesamtkosten können mit Verkäufen von befristeten Benützungsrchten an Parkplätzen an Private reduziert werden. Ebenso kann sich jeder Bauherr eines Gebäudes in der Innenstadt anstelle der Erstellung von Pflichtparkplätzen am Baustandort in einem nahegelegenen Parkhaus einkaufen.

Die Verkehrs-Thesen der Wildmannli Tafel uf Tafaas

Die Verkehrs-Thesen der Wildmannli Tafel uf Tafaas lauten im Überblick seit der Veröffentlichung des Verkehrsheftes I vom Dezember 2017 (Gesamtschau), dem

Verkehrsheft II (Verkehrsberuhigung) vom Juni 2018 und dem Verkehrsheft III (Parkhäuser) vom Januar 2019 immer noch schematisch wie folgt:

Kern-Botschaft:

- Notwendigkeit eines Gesamtplanes
- Keine vom Verkehrskonzept losgelösten Projekte realisieren
- Modularer Ausbau in Etappen – Verkehr ist ein Generationenprojekt

Strategische Leitlinien/ Zielvorgaben:

- 1 Empfang und Verteilung des Privatverkehrs am Stadtrand
- 2 Bau von Gross-Parkhäusern*
- 3 Der Privatverkehr wird konsequent vom Stadtrand auf den emissionsfreien, mit E-Technik ausgestatteten ÖV verlagert
- 4 Der Privatverkehr wird innerorts beruhigt und dauerparkiert.
- 5 Der Privatverkehr wird innerorts geleitet
- 6 Schaffen von ruhigen, lebenswerten und verkehrsfreien Begegnungs-Zonen in der Innenstadt

Umsetzung (Konzepte und Massnahmen):

- 1 Parkhaus «im See» für das Abfangen des Anreiserverkehrs (erster Verkehrsfilter) und P+R in die Innenstadt
- 2 Flüela-Bypass für die Umleitung des Verkehrs ins Engadin und Aufhebung des Bahnüberganges Flüelastrasse
- 3 Parkhaus «Parsenn» (zweiter Verkehrsfilter beim Stadteingang) mit Aufhebung Bahnübergang Mühlestrasse, Schaffung ober- und unterirdischer Begegnungszone Seehof-Seeli mit unterirdischem Laufband-Zugang zur Promenade und Parsennbahn
- 4 Parkhaus «Mitte» (dritter Verkehrsfilter für Kongress und Eisstadion) und Ausgangspunkt zur Flanierzone Promenade Platz
- 5 Buseinbahnverkehr auf Promenade und Talstrasse
- 6 Abschnittsweise, fixe und zeitlich beschränkte verkehrsfreie Promenade Dorf, Horlauben und Promenade Platz während der Hauptsaisons Winter und Sommer

* In Davos sind 3000 Parkplätze öffentlich zugänglich, davon 2200 im Freien, die im Winter mit einem Nachtparkverbot belegt sind. Nur rund 750 Parkplätze sind gedeckt. Dies ist offensichtlich ungenügend und unbefriedigend. Mit dem Bau der drei Gross-Parkhäuser kann das Verhältnis von rund 4000 gedeckten 24-Stunden-Parkplätze zu 1000 Parkplätzen im Freien verändert werden. Damit ergeben sich gerade auch im Winter neue Parkmöglichkeiten. Ebenso sind eine effizientere Schneeräumung und ein grosses Sparpotential an Räumungskosten die positiven Folgen.

Was die Wildmannli um- und antreibt

In touristischen Spitzenzeiten steht der Verkehr in Davos Klosters still – er kollabiert. Davos Klosters hat generell ein Verkehrsproblem – dies seit Jahren ein Fakt, trotzdem wird nichts unternommen. Will die Region als Lebens- und Tourismusort attraktiv bleiben, braucht es eine zukunftsorientierte, visionäre Verkehrsplanung, neue Verkehrsmodelle, die auf die Bedürfnisse von Einheimischen und Gästen abgestimmt, umwelt- und landschaftsschonend, flexibel und finanzierbar sind.

Die Schweizer Politik ist bekannt ... für ihre Langsamkeit. Die Lokalpolitik ... zudem für die Verhinderung noch «neuer Ideen», gerade wenn diese von anderen vorgebracht werden. Die Politik bewegt sich oft nur unter Druck, gesucht wird immer der kleinste Nenner für eine Problemlösung, oder die Politik geht wegen Zufälligkeiten Detaillösungen an. In Konzepten mit langfristigen Zielen und den sich

daraus ergebenden Teiletappen wird kaum mehr gedacht. Grosse Würfe sind so gar nicht möglich. Die Politiker wollen sich nichts vergeben, schon nicht, sich über ihre Wahlperiode hinaus verpflichten. Eigentlich sehr schade. **Der fehlenden Gesamtschau wegen kann sich der Stimmbürger das Endziel u. a. der Davoser Verkehrs- und Städtebauentwicklung gar nicht vorstellen.** Wegen des Fehlens einer Strategie und der Vorgabe eines Endziels wird ihm bei jeder Vorlage vorgegaukelt, dieses konkrete Projekt sei nun äusserst wichtig, ja existenzdringend notwendig und ohne dieses ginge es nicht in die Zukunft. Insellösungen lassen sich nicht überordnend einordnen; sie verunmöglichen vielfach die Zielerreichung. **Ein Masterplan schafft Klarheit, Zuversicht und Investitionssicherheit.**

Die Wildmannli setzen sich für einen **Davos Masterplan «Verkehr»** ein. Sie wollen nicht, dass ohne stringentes Programm punktuell an der Davoser Verkehrsinfrastruktur herumgebastelt wird.

Sie wollen einer visionären Verkehrslösung für die Prosperität von Davos zum Durchbruch verhelfen, die sich in Etappen der Zieldefinition 2050 annähert und in kleinen Schritten zur verkehrsfreien, umweltfreundlichen E-City Davos führen wird.

Wildmannli Tafel



wiitblick davos klosters

soziales und kulturelles Engagement sowie Visionen

www.wildmannlitafel.ch

Die Wildmannli Tafel uf Tafaas ist eine Denkfabrik für Davos Klosters und versteht sich als Impulsgeber für die Weiterentwicklung der Destination.

Die Wildmannli sind bereit, Geld und Zeit zur Verfügung zu stellen, um für die Region und ihre Einwohnerinnen und Einwohner sowie deren Gäste etwas zu bewegen, gleichzeitig aber auch benachteiligte Menschen und Familien zu unterstützen.

Wildmannli Tafel uf Tafaas
Rosenhügelweg 6
CH-7270 Davos Platz
Telefon +41 81 413 50 15
info@wildmannlitafel.ch
wildmannlitafel.ch



Wildmannli Tafel uf Tafaas

c/o Wildmannli-Schreiber Dr. Patrik Wagner
Rosenhügelweg 6 | CH-7270 Davos Platz

Telefon +41 (0)81 413 50 15 | Telefax +41 (0)81 413 47 90
info@wildmannlitafel.ch | www.wildmannlitafel.ch

Spendenkonto UBS AG, IBAN CH49 0020 9209 1019 12M1 P
