
Wildmannli Tafel uf Tafaas



Witblick Davos Klosters

«Verkehr Davos Klosters» – eine Gesamtschau

Ein Vademecum mit Masterplan, Sofortmassnahmen, Planungs- und Realisierungsschritten, modular aufgebaut, in Etappen umsetzbar.

Die Vision der verkehrsfreien und umweltfreundlichen E-City Davos.



Auch im Sommer herrscht Chaos auf der Promenade.

Wildmannli Tafel uf Tafaas

Witblick Davos Klosters

«Verkehr Davos Klosters» – eine Gesamtschau

Ein Vademecum mit Masterplan, Sofortmassnahmen, Planungs- und Realisierungsschritten, modular aufgebaut, in Etappen umsetzbar.

Die Vision der verkehrsfreien und umweltfreundlichen E-City Davos.

Davos Klosters, im Dezember 2017

Impressum

Schriftenreihe 04/2017 vom Dezember 2017

Witblick Davos Klosters –
«Verkehr Davos Klosters» – eine Gesamtschau

Ein Vademecum mit Masterplan, Sofortmassnahmen, Planungs- und Realisierungsschritten, modular aufgebaut, in Etappen umsetzbar.

Die Vision der verkehrsfreien und umweltfreundlichen E-City Davos.

Idee

Wildmannli Witblick Davos Klosters

Projektgruppe

Gian Reto Lazzarini (24 Stunden-Parkhäuser, P+R als ÖV-Hub am See und Landwasser Metro) und Marcel Sager (Tiefgarage im See als Hub für den ÖV und Landwasser Metro), Hansrudolf Strickler (Zukunftsperspektiven, Empfang Privatverkehr am Ortseingang), Heinz Kunz (Finanzierung und Rentabilität Parkhäuser), Markus Schneider (ÖV in Davos kostenlos, Zauberberg Metro), Volker Graf (Pärke statt Parkplätze), Daniel Fürsinger (zwei Kreisel beim Seehof-Seeli), Claudio Rhyner (Entlastung der Talstrasse, Empfang Privatverkehr am Ortseingang, ÖV-Hub am See), Hennes Schlumpf (Flüela Bypass) und Patrik Wagner (Lead, Elektro-Mobilität, Buseinbahnverkehr, 24-Stunden-Parkhäuser)

Herausgeber

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

Verlag

Snowtimes GmbH, Marco Meyer, Promenade 48,
7270 Davos Platz
www.snowtimes.ch; marco.meyer@snowtimes.ch

Bilder/Fotos

Patrik Wagner, Daniel Fürsinger, 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

Christoph Siegert von artikuliert.ch

Redaktion/Gesamtverantwortung

Wildmannli-Schreiber Dr. Patrik Wagner, Davos

Dokumentation

ab Februar 2018 sind auf www.wildmannlitafel.ch ergänzende und weiterführende Detail-Planunterlagen zu den einzelnen Verkehrsprojekten aufgeschaltet.

Druck

Druckerei Landquart AG, www.drucki.ch

Auflage

500 Exemplare

Einzelpreis

35.00 CHF zuzüglich Porto/Verpackung

Inhaltsverzeichnis

Witblick	5	4.4.1.	Das Umstellen auf E-Mobilie	2
Editorial	6	4.4.2.	Das Fördern des E-Mobilie-Verleihs	25
Einsichten und Ansichten	8	4.4.3.	Die Davos Klosters Autonutzung der Zukunft	26
Einleitung – Ein umfassendes Verkehrskonzept für Davos – Skizze einer Vision	9	5.	Sofortmassnahmen als kurzfristige Realisierungsschritte	26
1. Entwicklungsperspektiven von Davos und Klosters	11	5.1.	Sofortmassnahme 1: Buseinbahnverkehr für die Sicherheit der Velofahrer und Fussgänger	26
2. Masterplan für Davos Klosters – Strategische Leitlinien der Verkehrspolitik	12	5.2.	Sofortmassnahme 2: Wechsel der Fahrtrichtung des Einbahnverkehrs	28
3. Verkehrspolitische Ziele und Prioritäten	13	5.3.	Sofortmassnahme 3: Einbahnverkehr auf den Querstrassen	28
3.1.	13	5.4.	Sofortmassnahme 4: Einführung von Tempo 30 auf Promenade und Talstrasse	28
3.1.	13	5.5.	Sofortmassnahme 5: Eingeschränkte Wiedereinführung Gegenverkehr auf Teilstrecke Talstrasse	28
3.2.	16	5.6.	Sofortmassnahme 6: Sanfte Entleerung von Davos – staufreie Heimreise ins Unterland	28
3.2.	16	5.7.	Sofortmassnahme 7: Das Parken im Zentrum kostet generell für alle mehr	29
3.3.	17	5.7.2.	Parkkarten nur für Berufstätige mit Pikettdienst	29
3.3.	17	5.7.3.	Nur das Kurzzeitparken ist noch gratis	30
3.4.	17	5.8.	Sofortmassnahme 8: Temporäre verkehrsfreie Promenade während Sommer und Winter im Dorf, in der Horlauben und im Platz (Steigenberger bis und mit Rathausplatz)	30
3.4.	17	5.9.	Sofortmassnahme 9: Förderung der Elektromobile	31
3.5.	19	5.10.	Sofortmassnahme 10: Aufhebung Nachtparkverbot	31
3.5.	19	5.11.	Sofortmassnahme 11: Neue Fernbus-Linien nach Davos	32
3.6.	19	6.	Realisierungsschritte (mittel- und langfristiger Natur)	00
4. Notwendige Konzepte für den Verkehrsumbau	20	6.1.	Realisierungsphase 1: Flüelabypass – Umleitung des Flüelaverkehrs	33
4.1.	20	6.2.	Realisierungsphase 2: Rückstau-Bildung wegen der RhB-Linie vermeiden	33
4.1.	20	6.3.	Realisierungsphase 3: Interregio Küblis–Filisur–Küblis	34
4.2.	22	6.4.	Realisierungsphase 4: Bahn als Verkehrsfeinverteiler zwischen Dorf und Platz	34
4.2.	22			
4.3.	22			
4.3.	22			
4.4.	00			
4.4.	00			
4.4.	23			

6.5.	Realisierungsphase 5: (gedeckte) Dauerparkplätze in Parkhäusern	34	8.2.	Parkings und Parkhäuser	56
6.5.1.	Parkhaus im See	35	8.2.1.	Finanzierung	56
6.5.2.	Parkierung Parsenn mit Einbezug und Gestaltung Seehof-Seeli	42	8.2.2.	Erstellungskosten	57
6.5.2.1.	Ausgangslage	42	8.2.3.	Betriebskosten	57
6.5.2.2.	Neu angedachte Insellösung	42	8.3.	Kosten für den Privat-Verkehr Davos im Gesamtkonzept	59
6.5.2.3.	Die (Gesamtplan-)Lösung	43	9.	Vision Verkehr Davos – die Davos Metro wird ab 2039 in Betrieb genommen	60
6.5.3.	Parkhaus Mitte (Eisstadion und Kongress Ausgangslage)	46	9.1.	Keine Doppelbelastung der Talstrasse	60
6.5.4.	Parkierung Metzparkplatz Ausgangslage	48	9.2.	Neue Ansätze (Visionen) sind gefragt	61
6.5.5.	Parkhaus GKB/Arkaden	49	9.2.1.	Vision 1: «Landwasser-Metro» unten – neuer Fuss- und Veloweg darüber	61
6.5.6.	Parkierung Jakobshorn Ausgangslage	49	9.2.2.	Vision 2: «Zauberberg Metro» – ein Tunnel für die RhB zwischen Dorf und Platz mit Ausstiegen an der Promenade. Die Bahntrasse entlang des Landwassers wird frei	63
6.5.7.	Kapazitäten, Bedarf und Auslastung	49	10.	Fazit	64
6.5.8.	Prioritäten bei den Parkings und beim Tiefgaragenbau	50	10.1.	Mit Pragmatismus zum Ziel:	64
6.5.9.	Organisation der Parkhäuser	51	10.2.	Alles auf einen Punkt gebracht	64
6.5.10.	Mehrfachnutzung von Parkflächen und Kosten	51	10.2.1.	Saubere Kurort-Luft für Davos	64
6.5.11.	Fazit der Parkhaus-Diskussion	51	10.2.2.	Umstieg auf öffentlichen Verkehr	64
6.6.	Verkehrsmanagement: Die Abstimmung von Verkehrsaufkommen und Verkehrsinfrastruktur	51	10.2.3.	Flaniermeile Promenade	64
6.6.1.	Schwarmintelligenz verwaltet die Verkehrsinfrastruktur	51	10.2.4.	Weitere Steuerungsmassnahmen zur Verkehrsberuhigung	65
6.6.2.	Mit Parkplätzen und -gebühren gekoppelte Angebote schaffen	52	Die Verkehrsthesen der Wildmannli Tafel uf Tafaas lauten schematisch:	65	
6.6.3.	Aufeinander abgestimmte Parkgebühren	53	11. Schlussantrag	66	
6.6.4.	Aufeinander abgestimmte Velo-Park-/ Leihgebühren	53	Anhänge mit Zahlen und Fakten zum Verkehr		
7.	Verkehrssituation Klosters	54	Anhang 1 – öffentlicher Parking	67	
8.	Finanzen	55	Anhang 2 – Verkehrststatistik	67	
8.1	Finanzierungskonzept: Die Nutzung des ÖV in Davos allgemein gratis konzipieren	56			

«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.

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

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.

Davoser Verkehrslösung ist ein Generationenprojekt – und eine ewige Planungsbaustelle für die Alpenmetropole

Ist von Davos die Rede, schwenkt die Diskussion innert kürzester Zeit zum Thema Verkehr. Wenig überraschend, innerorts spitzt sich die Situation mit Staus, Abgasen und Lärm laufend zu. Dass dringend Abhilfe geschaffen werden muss, ist unbestritten. Lösungsvorschläge für die Davoser Verkehrsproblematik gibt es allerdings so viele wie Meinungen zum Thema. Die Lösung des akuten Verkehrsproblems ist die grösste Herausforderung für die Davoser Behörden – und eine ewige Planungsbaustelle. Nur, gebaut worden ist bislang nicht. Zwar werden seit Jahren Gutachten erstellt und Einiges ist auch geplant, aber nur wenig umgesetzt worden. Das Davoser Verkehrskonzept ist bis heute ein löchriges Flickwerk geblieben.

Ruf nach einer Strategie

Ein Gesamtkonzept mit einer umfassenden Strategie für den Verkehr im Raum Davos Klosters ist noch nicht einmal ansatzweise vorhanden, respektive die Verkehrsproblematik wurde bislang kaum ganzheitlich erörtert. Es haben stets nur Teilbereiche zur Diskussion gestanden; so unter anderem 1992 ein Parkierungskonzept, 2010 ein Konzept zur Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherung, 2002 und 2011 Planungen für ein «Parkhaus Mitte». Auch der Kreislauf beim Seehof-Seeli harret schon lange einer Lösung, ebenso die konkrete Ausgestaltung der beiden Bergbahnperimeter «Parsenn» und «Jakobs-horn». 2008 wurde ein Parkhaus «Dorf-Seeli» ange-dacht. Der Kanton hat bereits vor Längerem Landkäufe für eine Flüela-Umfahrung getätigt; eine politische Planung oder gar Umsetzung der Umfah-rung am See steht indes noch aus. Der im Bericht zum Agglomerationsprogramm vom Dezember

2011 aufgeworfene Gedanke, am nördlichen Orts-eingang einen öffentlichen Parking als Auffangan-lage mit Verlagerung auf den ÖV für den Anreisever-kehr zu installieren, wurde gar nicht weiter erörtert. So tut sich Bundesbern mit der Davoser Verkehrs-problematik zurecht schwer: Das Agglomerations-programm, basierend auf einer Verkehrsanalyse vom Dezember 2011, wurde im Prüfbericht des Bundes-amtes für Raumentwicklung (ARE) vom Februar 2014 als zu wenig zielführend erachtet – «da die vor-geschlagenen Massnahmen zur die Erreichung des formulierten Ziels, die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamver-kehr, zu wenig unterstützen».

Modular und in Etappen realisierbar

Eine Lösung der Davoser Verkehrsproblematik ist nach Ansicht der Wildmannli Tafel uf Tafaas nur mit-tels einer Gesamtschau zu erreichen. Um eine sol-che zu erarbeiten, muss man sich vorerst einen Ge-samtüberblick über potenzielle Lösungen zur Ver-kehrsberuhigung, Verkehrsfreiheit und Umlagerung des Privatverkehrs hin zum ÖV verschaffen. Von ei-nem Gesamtkonzept entkoppelte Einzelmassnah-men sind dagegen nicht zielführend, weil nicht nach-haltig. Mit der vorliegenden Publikation präsentieren die Wildmannli eine Auslegeordnung zur Verkehrs-problematik, die zu einer Gesamtschau anregen soll. Das Ziel einer Gesamtlösung vor Augen, können aus dieser Auslegeordnung relativ kostengünstige So-fortmassnahmen eruiert und umgesetzt werden. Ak-tuell werden wieder Einzellösungen diskutiert. Die Erstellung einer Tiefgarage, deren vorrangige Aufga-be es ist, den Arkaden-Parkplatz beim neuen GKB-Gebäude aufzuheben, kann für sich alleine wenig, ja

gar nichts zur Lösung der umfassenden Davoser Verkehrsproblematik beitragen. Ebenso wenig wie ein von der Bereinigung des Bergbahnperimeters «Parsenn» losgelöstes Parkhaus Seehof-Seeli. Für sich losgelöst von einer Gesamtschau «Verkehr Davos» betrachtet, bringt dieses Parkhaus nicht die gewünschte Verkehrsberuhigung. Es ist zudem zu teuer, zu ineffizient und weist mit 400 möglichen Parkplätzen eine eindeutig zu geringe Kapazität auf. Um die komplexe Verkehrsproblematik der Region Davos Klosters zu lösen, braucht es zudem visionäre Ideen. Und den Mut, diese Ideen (in Etappen, modular) umzusetzen.

Gäste und Einheimische sind angesprochen, ihre Meinung kundzutun

Das vorliegende Heft Nr. 4 aus der «Witblick»-Schriftenreihe beinhaltet ansatzweise ein Konzept für eine Gesamtlösung der Davoser Verkehrsproblematik. Die Wildmannli Tafel uf Tafaas versteht dieses Vademecum als Wegleitung für mögliche Lösungsansätze. Denn der Davoser Verkehr ist ein Generationenprojekt. Wer ein solches anpacken will, muss zuvor einen Blick in die Zukunft werfen und Trends erkennen. Das Ziel kann nur in Etappen erreicht werden. Die modulare Umsetzung ist gefragt. Unerlässlich dabei, nach jedem Schritt die Ausgangslage neu zu beurteilen, denn die Rahmenbedingungen können schnell ändern.

Zeit zum Handeln drängt...

Die Vorschläge der Wildmannli Tafel uf Tafaas sind weder abschliessend, noch ist das vorliegende Heft

ein in sich geschlossenes Werk. Es soll vielmehr Ausgangspunkt für weitere Abklärungen und Ergänzungen sein und zur Diskussion anregen. Alle – Einheimische und Feriengäste – sind zum Mitdenken eingeladen, Behörden, Touristiker sowie das Davoser Gewerbe zur Mitgestaltung angehalten. Will Davos seines Verkehrsproblems Herr werden, bedarf es zielgerichteter Grundsatzentscheide und des Willens zu mutigen Schritten. Entschiedenheit und Entschlossenheit in der regionalen Verkehrsstrategie sind heute wichtiger denn je.

Die Finanzen sollen kein Hinderungsgrund mehr sein

Eine nachhaltige Gesamtlösung wird nicht ohne erhebliche Investitionen in die Verkehrsgrundinfrastruktur zu haben sein. Bei der Finanzierung gilt es neue Wege zu beschreiten; Öffentliche Hand und private Geldgeber müssen zusammenspannen. Die Gemeinde Davos darf sich angesichts der schieren Grösse des Problems und der Notwendigkeit einer umfassenden Lösung nicht vor einer Neuverschuldung fürchten. Finanzen dürfen weder Hindernis noch Entschuldigung und erst recht nicht Vorwand sein, erneut in Lethargie zu verfallen. Der Zeitpunkt für Investitionen ist gut, die Konditionen auf dem Kapitalmarkt sind attraktiver denn je.

Davos muss sich in Bezug auf den Verkehr dringend neu erfinden und sich dabei zu DEM verkehrsfreien Arbeits- und Lebensraum in den Alpen wandeln.

*Davos im Dezember 2017,
Patrik Wagner*

Einsichten und Ansichten

« Graubünden ist im Ausbauschnitt der SBB-Bahninfrastruktur 2035/40 wieder nicht erwähnt. Die Tourismusregion ist nicht nur gast(freund)schafts)los sondern auch ratlos, wie die Verbindung Zürich-Chur schneller werden könnte. »
M.M., Olten/Davos

« Immobilien in einem Resort der Alpen bleiben nur werthaltig, sofern dort ein breites Nicht-Ski-Angebot existiert, neue Lebensweisen gefördert werden und in eine zeitgemässe (Verkehrs-)Infrastruktur investiert wird. » H.R., Zürich/Davos

« Ohne zukunftsweisende Investitionen geht es in stark tourismusabhängigen und von den Agglomerationen des Mittellandes entlegenen (typischen Touristen-) Orten erst recht nicht mehr weiter. Sparsamkeit bietet langfristig zwar gute Perspektiven, trägt aber nicht zu Wachstum in diesen stagnierenden Ortschaften bei, solange Ansätze für neue Ideen fehlen und bei Investitionen geknausert wird. » B.N., St. Gallen/Klosters

« Für Insellösungen wie das GKB-Parkhaus mit der Begegnungszone Arkaden oder das vorgesehene Parkhaus unter dem Seehof-Seeli in Davos Dorf werden im Gemeindebudget 2017 und 2018 Rückstellungen für die Vorfinanzierung gebildet, ohne dass der Öffentlichkeit Projektpläne vorliegen. » H.R.S., Davos/ Zürich

« Es wird nicht mehr Skifahrer geben – aber immer mehr anspruchsvolle, die direkt in die Nähe der Talstation fahren, sich dort umziehen und ausrüsten wollen, um im Trockenen unter Dach mit Laufbändern und Rolltreppen zur Bergbahn zu ge-

langen. Die Parkierungssituation in Klosters rund um die Gotschna Bahn ist schlicht nicht mehr (er)tragbar und die Parkplatzsuche in Davos schon fast eine Zumutung. » M.C., Zürich

« Wir kommen seit 1970 als Feriengäste nach Davos und besitzen seit 1995 eine Ferienwohnung. Wir hoffen mit Kindern und Enkeln, dass die Promenade dann mal wieder eine Fussgängerzone wird. Sie können uns glauben: Der derzeitige Autoverkehr stört wirklich gewaltig. »
R. und H. F, München

« Das Verkehrsaufkommen im Raum Davos Dorf und Davos Platz ist weitgehend hausgemacht. Ich wünsche mir eine Verkehrsentlastung mit weniger Autoverkehr. Dafür lieber mehr öffentliche Verkehrsmittel und mehr Fussgänger im Stadtkern von Platz bis Dorf. » M.S., Stäfa/Davos

« Das Fahrgästaufkommen bei den Buslinien Nrn. 3 und 4 des Ortsbusses Davos belegt, dass der ÖV im Binnenverkehr Platz und Dorf eindeutig zu wenig genutzt wird. Der VDB hat Ausbaubedarf; bei der E-Mobilität und dem autonomen Fahren auf den geraden, kurzen und flachen Hauptachsen besteht grosses Zukunftspotential. »
V.G., Wylen/Zürich

« Die Lebensader Promenade in Davos darf nicht weiter für den motorisierten Verkehr vergammeln. Die Promende ist für das Shopping schlicht nicht attraktiv. Der Einkaufsbummel kollabiert angesichts des Verkehrs. Die Promenade muss einladend sein, zum Bummeln, zum Verweilen und zum Leben. » B.G., Davos

Einleitung

Ein umfassendes Verkehrskonzept für Davos – Skizze einer Vision

Es ist die Weitsicht tatkräftiger Pioniere, die Davos gross gemacht hat. Ohne die visionäre Entschlossenheit grossartiger Vordenker wäre Davos nie zum berühmten Luftkurort herangewachsen, wäre nie zum Vorreiter des Wintersports geworden und hätte sich niemals als dauerhafter Austragungsort des World Economic Forum bewähren können. Heute stehen wir wieder an der Schwelle zu einer neuen Zeit. Es bricht die Ära der abgasfreien Elektrofahrzeuge an, der grenzenlosen und umweltfreundlichen Mobilität, der neuen Komfort-City mit minimiertem Verkehrsaufkommen ohne Luftverschmutzung, und eine Zeit der umfassenden Digitalisierung aller Lebensbereiche.

Wir müssen in Davos die Leidenschaft neu entdecken, Vorreiter sein zu wollen. Was wäre, wenn sich Davos erneut zum Pionier aufschwingt, an der Spitze der Entwicklung? Was wäre, wenn Benzinmotoren konsequent aus der Stadt entfernt werden? Wenn Davos-Klosters-gebrandete Elektromobile in einem Free-Floating-System leihbar an jedem beliebigen Platz in Davos und Klosters von Besuchern und Bewohnern aufgegriffen und wieder abgestellt werden können. Wenn selbstfahrende Elektro-Busse in kurzer Frequenz fahrplanbefreit, ohne Gegenverkehr und Staus, Fahrgäste aufnehmen und in der Stadt Davos und in Klosters verteilen. Wenn intelligente Verkehrsleitsysteme Davos spürbar entlasten, weil der Verkehr digital so gesteuert wird, dass es nicht mehr zu Überlastungen auf den Hauptverkehrsachsen kommt. Wenn eine runderneuerte Zugstrecke Fahrzeiten von und nach Davos Klosters drastisch verkürzt und Unternehmer hierher lockt. Wenn gar Drohnen in Form von Quadrokoptern genutzt werden, um als beinahe lautlose Lufttaxis den neuen digitalen Geschäfts- und Kongressstandort Davos mit dem Wirtschaftsraum Zürich zusammenzubringen. Wenn Jungunternehmer und Zürcher Dienstleistungszulieferer Davos Klosters wegen seiner neuen Verkehrs- und Mobilitätsoffensive als Arbeits- und Lebensstandort entdecken, nahtlos angebunden an die grösste Metropolregion der Schweiz.

Wenn innerhalb der Stadt die Zauberberg-Metro auf der Hauptachse von Davos lautlos unter der Erde Passagiere befördert. Und wenn die Fahrgäste auf der Promenade an die Oberfläche treten und eine verkehrsfreie, einkaufsfreundliche Davoser City erblicken mit lebendigen Grünzonen inmitten des Stadtbildes.

Das alles ist der Traum, ist die Vision des Davos von morgen. Aber Schritt für Schritt lassen sich diese Vorstellungen in die Tat umsetzen. Konkret und sofort kann mit dem Verkehr innerorts begonnen werden, ein Anfang gemacht werden. Denn die Verkehrswege und die Ausgestaltung der Verkehrsführung sind Relikte vorangegangener Pioniere. Der

Wie wäre es, wenn Davos zur E-City werden und innerorts der E-Bus autonom, ohne Fahrplan im Einbahnverkehr fahren würde?

Verkehrsfluss hat seither massiv zugenommen. Der Wohlstand der Region Davos Klosters genauso – gottseidank. Nun ist es an der Zeit, die Weichen zu stellen, um weiter zu kommen. Davos Klosters kann erneut Pionier werden, Pionier einer neuen Ära der Mobilität.

Was ist dann, wenn wir all diese Ideen Wirklichkeit werden lassen? Die Antwort lautet: Dann haben wir es geschafft. Dann ist Davos Klosters in der Zukunft angekommen. Dann wird über Davos gesprochen. Dann lassen sich im Wettbewerb der Städte Auszeichnungen für Elektromobilität gewinnen, für die Entwicklung der Stadt von morgen, für vorbildliche und innovative Infrastrukturmassnahmen. Dann ist es möglich, dass wieder einmal in aller Welt positiv über unsere Region berichtet wird. Dann wird der Wirtschaftsstandort blühen und gedeihen und werden die Touristen Davos Klosters in Zukunft bevorzugt aufsuchen, um ihren umweltbewussten, angenehmen Sommer- und Winterurlaub hier vor Ort zu geniessen.

Alles beginnt beim Verkehr. Die Mobilität, die Gestaltung der Transportwege und die Steuerung des

Verkehrs sind der Startpunkt aller vorgestellten Gedankenspiele und auch konkret der Fixpunkt aller notwendigen und sofort umsetzbaren Massnahmen. Die Region Davos Klosters braucht ein Gesamtkonzept für den Verkehr – praktisch in einer Vogelschau die Auflistung aller möglichen Verkehrsmassnahmen über das städtische Davos Platz, Davos Dorf und Klosters Platz. Das angestrebte Zielvorhaben bildet eine Diskussions-, Planungs- und Realisierungsgrundlage, um etappenweise die Umsetzung voranzutreiben. Damit wird eine Gesamtlösung für den Verkehr vorgegeben, eine Leitlinie, um Einheimischen und Gästen mehr Lebensqualität zurückzugeben, die wirtschaftliche Entwicklung der Region anzutreiben und nicht nur Feriendestination sondern auch wieder Luftkurort mit einem aktiven Lebensraum zu sein.

Die Verkehrsplanung verlangt nach einer umfassenden Lösung in Davos und Klosters, die nicht nur alle Verkehrsteilnehmer (vom Fussgänger über den

Velofahrer und ÖV-Nutzer bis zum Elektro-Autofahrer und E-Biker) und deren Bedürfnisse miteinbezieht. Vielmehr wird der ganzen Bevölkerung inklusive aller Player bis zu den Parkplatzanbietern ein grundlegendes Umdenken abverlangt werden müssen – es beginnt heute, ganz aktuell. Mit angedachten Sofortmassnahmen kann schon viel bewirkt werden.

In den folgenden Kapiteln stellt die Wildmannli Tafel uf Tafaas in einer Analyse schrittweise die Probleme des Davoser Verkehrs dar und zeigt Lösungswege auch für Klosters auf. Als Ergebnis des vorliegenden Verkehrsdossiers kann festgehalten werden: Entschieden Vorgehen ist angesagt. Weitreichende bauliche Massnahmen – teilweise mit erheblichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur – sind unabdingbar. Ein grosser Wurf ist gefragt und noch mehr der Wille zum Handeln, damit das Davoser Verkehrsproblem angepackt wird, und alles in Etappen bedürfnisgerecht realisiert werden kann.

1. Entwicklungsperspektiven für Davos und Klosters

Warum muss Davos Klosters sein Verkehrsproblem dringend lösen? Nur wegen einiger weniger Spitzenzeiten, einiger Staus am See, eines schon um acht Uhr morgens überfüllten Gotschna Parkplatzes und einer verstopften Promenade über Weihnachten, Neujahr, während des WEF und der Sportferien? Lohnen sich Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur überhaupt? Wie finanzieren ohne neuen Schuldenberg?

Der Verkehr ist nicht Selbstzweck; er hat sich an den (Verkehrs-)Bedürfnissen der Region auszurichten und wird wesentlich von den Entwicklungsmöglichkeiten von Davos und Klosters geprägt.

Notwendige Grundlage der Verkehrsplanung sind somit die Zukunftsprognosen von Davos Klosters. Ungünstig wäre freilich eine negative Entwicklung in verschiedenen Bereichen, verbunden mit einer Abwärtsspirale. Etwa im Falle von ernüchternden Wirtschaftsprognosen, gefolgt von einer Rezession. Aber selbst unter der neutralen Annahme, den heutigen Zustand halten zu können, muss Davos Klosters mehr auf Qualität setzen und gerade in der Verkehrspolitik die heutigen Missstände bekämpfen. Denn auch in anderen Destinationen wird an Entwicklungsperspektiven gearbeitet.

Davos als «Stadt in den Bergen» ist zukunftsfähig, auch hat das «Stadtdorf» Klosters Entwicklungspotential. Die sehr gute städtische Infrastruktur ist eine hervorragende Basis für mehr Synergien und für neue Projektansätze. Davos Klosters kann mehr sein und noch mehr werden als eine reine «Sport-Tourismus-Region».

Welches sind die künftigen Bedürfnisse und Zuwachsraten? Zahlreiche interne Diskussionen im «Witblick» der Wildmannli Tafel uf Tafaas führten zu folgender Einschätzung (Basis sind die tiefen Zahlen von 2016):

- Beim Wintertourismus kann das heutige Niveau bestenfalls gehalten werden. Realistisch betrachtet besteht keine Ausbaunotwendigkeit. Weder im Hinblick auf die Infrastruktur, noch auf Logiernächte oder Kapazitäten. Qualitätsverbesserungen mit mehr Komfort dagegen sind notwendig. Dies bringt höhere Preiseraten und

steigert den Umsatz. Die Abwärtstendenz beträgt 0% bis 10% trotz aller Anstrengungen mit Qualitätsverbesserungen.

- Der Sommertourismus hat grosses Wachstumspotential mit Qualitätsangeboten; ein Ausbau um mindestens 5% bis 10% bei allen Indikatoren sollte möglich sein.
- Der Kongresstourismus hat Zukunftschancen, dies trotz harter Konkurrenz mit Zürich (Rang 66 weltweit), Lausanne (70), Basel (100) und dem neu entstehenden Cluster «The Circle» des Züricher Airports; die Davoser Verkaufsbemühungen müssen deshalb auf mittelgrosse Kongresse der B-Liga ausgerichtet sein. Eine bessere Auslastung des Kongresshauses tut Not, mit einer noch professionelleren, selektiveren Vermarktung. Ausbaupotential +10% auf der heutigen Kongresshausauslastung inklusive WEF, wobei der Umbau von einem zum anderen Event über die Nacht erfolgen muss.
- Der Tourismus hat generell noch in den Bereichen kulturraffiner Gästegruppen, Geschäfts-Incentives, medizinischer Ästhetik, Wellness, REHA und Stress-Erholung sowie bei Behandlung von Allergien Ausbauchancen. Ausbaupotential +5 bis +15%.
- Die klassischen Branchen im Handel und Gewerbe werden kaum ausbaufähig sein und sich eher im Abwärtstrend befinden; Abwärtstrend bis -10% gerade hinsichtlich Arbeitsplätze;
- Neue kreative, standortunabhängige Kleinunternehmen mit neuen Ideen und Produkten (Kleinst-Start-up-Business) könnten für Davos Klosters eine Chance sein; Ausbaupotential +10% an Arbeitsplätzen.
- Unternehmen im Bereich Forschung, Entwicklung und IT lassen sich in Davos Klosters ansiedeln; Ausbaupotential +15% an Arbeitsplätzen.
- Mit Co-Living und Co-Working Spaces können sogenannte digitale Nomaden via zielgerichtetem Marketing in den sozialen Netzwerken angezogen werden. Auch wenn deren Aufenthalt von kurzer Dauer ist, besteht eine kleine Zukunftschance. Ausbaupotential +1 bis 3% an Logiernächten beziehungsweise 1% an neuen Arbeitsplätzen auf Dauer.

- Rentner und altersbedingt noch teilweise weiterarbeitende Pensionierte dürften sich in Davos Klosters wohlfühlen und vermehrt ansiedeln lassen. Ausbaupotential +5 bis +10% an neuen Wohnsitznahmen.
- Die Zukunft in Davos Klosters gehört auf alle Fälle der Bevölkerung. Zum Beispiel Menschen, die von Davos aus in der digitalen Wirtschaftsbranche arbeiten. Oder Jobpendlern, die hier ihren Lebensmittelpunkt sehen, wo sie in den vollen Genuss ihrer Freizeitgestaltung kommen. Gerade Jungunternehmer und Familien mit Kindern sind hier optimal aufgehoben. In diesem Bereich kann es viele Zuzüger mit einem Ausbaupotential von gut 10% an Wohnsitznahmen und 5% bis 10% neuen Arbeitsstellen geben. Die Chance, Davos Klosters von der Feriendestination zum neuen Arbeits- und Lebensraum zu wandeln, besteht durchaus.

Das künftige Verkehrsregime muss im Dienste der neuen Anspruchsgruppen stehen und deren Bedürfnissen gerecht werden. Die Verkehrspolitik sollte sich generell auf mehr Lebensqualität ausrichten und nicht nur die Spitzenzeiten abdecken. Zumindest muss für die Hauptsaison im Winter von Dezember bis April und im Sommer von Juni bis Oktober eine merkliche Verkehrsberuhigung innerorts erreicht werden können. Der Blick muss zudem weg vom Fremdenverkehr auf ganzjährige Wohn- und Arbeitsqualität mit neuen wertschöpfenden Branchen ausgerichtet werden. Auf einen initiativen, weltoffenen, mobilen Arbeitsort mit unabhängigen und gut ausgebildeten Kleinunternehmern sowie jungen Familien. Das Potential der zuzugswilligen Frührentierten oder der Seniorinnen und Senioren darf ebenfalls nicht vergessen werden.

Die Verkehrspolitik trägt sehr viel zur Wohnattraktivität bei. Deshalb lohnt es sich, dieser Problematik auf den Grund zu gehen.

2. Masterplan für Davos Klosters – Strategische Leitlinien der Verkehrspolitik

Die Alpenmetropole Davos Klosters ist mit ihrer Vielfalt und ihrem Angebotsmix grundsätzlich gut aufgestellt. Sie hat zweifellos Zukunftschancen, sofern die Trends im Tourismus, die Ansprüche an einen modernen Kongressstandort und vorrangig die sich bietenden Chancen in der neuen digitalen Arbeitswelt erkannt werden. Aber: Ohne Neuorientierung auf einen neuen Lebens- und Wohnraum mit einer neuen, hochwertigen Arbeitsumgebung wird der «Turn-Around» nicht gelingen. Davos Klosters muss sich neu erfinden – sich weg vom «Klumpenrisiko» Tourismus und der monothematischen Arbeitswelt Fremdenverkehr bewegen. Auch wenn sich unsere Randbedingungsrealität nicht leicht verändern lässt, gilt es diesen anfänglich steinigen Weg zu beschreiten. Ohne erhebliche Investitionen in Verkehrsinfrastruktur, verbunden mit der Bewerbung neuer Jobs, wird der Wandel nicht gelingen. Nur mit einer übergeordneten, neuen Verkehrspolitik gelingt es, Davos Klosters seinen (neuen) städtischen Arbeits- und Lebensraum zu gestalten.

Die strategischen Leitlinien der Verkehrspolitik müssen sein:

- Verbesserung der unterdurchschnittlichen Standortqualität von Davos Klosters durch **schnellere ÖV-Erreichbarkeit aus dem Unterland ab Flughafen Zürich: In maximal zwei Stunden** zum Zielort Davos Klosters.
- Der **private Anreiseverkehr wird am Stadteingang** willkommen geheissen, begrüsst, eingewiesen und parkiert.
- **Generelle Förderung des Öffentlichen Verkehrs – Vorrang des ÖV (Bus und Bahn) und des Langsamverkehrs.** Das Umsteigen auf Bus und RhB ist schon ab dem Stadtrand beim See ein strategisches Ziel.
- **Massnahmen zur Verkehrsberuhigung des Privatverkehrs im Zielort selbst durch geleitetes Parkieren (Verkehrleitsystem) und zur Verfügungsstellung von mehr gedeckten Dauerparkierungsmöglichkeiten.**

- **Förderung der Elektro-Mobilität mit Bikes, Rollern und Cars:** Davos Klosters setzt den Megatrend zur «E-City» und wird verkehrspolitisch die Vorzeigeregion für den E-Verkehr in den Alpen. Die Region entwickelt Anreize für den Umstieg auf E-Autos. Das neue «Davos E-Auto» darf zur ökologisch sauberen Konkurrenz des ÖV werden.
- **Schaffen von mehr öffentlichem, lebenswertem und verkehrsfreiem Raum als neue Begegnungsstätten in der Innenstadt.** Davos und Klosters weisen Fussgängerzonen und Parks mit mehr Grünflächen zum Verweilen im Zentrum auf.

Der Lösung der Verkehrsproblematik kommt übergeordnete Bedeutung zu. Mit der Ausrichtung auf die sechs vorgenannten Ziele wird für Davos Klosters der Grundstein für die Naherholung aus der Agglomeration Zürich und der Ostschweiz, der Eindämmung der Abwanderung und der Generierung neuer Arbeitsplätze mit neuen Technologien sowie der Niederlassung neuer Gesellschaften gelegt. Überdies – was noch viel bedeutender ist – begünstigt die Lösung des Verkehrsproblems das Wohnen in unserer Region.

3. Verkehrspolitische Zielvorgaben mit Prioritäten

Davos ist Zielort. Davos Klosters ist der Agglomeration Zürich sehr nahe. Somit muss Davos Klosters innert nützlicher Frist mit der Bahn aus Zürich angefahren werden können. Am Zielort selbst darf sich der anführende Verkehr nicht schon am Stadtrand beim See zurückstauen. Der Verkehr muss schnell vor Ort gestoppt, parkiert, umgelagert und innerorts beruhigt werden können.

3.1. Verkehrspolitische Zielvorgabe 1: Verkürzte Anfahrtszeit mit dem ÖV – mit der Bahn vom Züricher Flughafen nach Davos in maximal zwei Stunden

Die Erreichbarkeit von Davos Klosters mit dem Individualverkehr ab dem grossen Metropolraum Zürich ist gut; diejenige mit dem öffentlichen Verkehr lässt noch zu wünschen übrig. Negativ wirken sich für regelmässige Besucher der Region Davos Klosters auch die weite Entfernung zum Flughafen Zürich aus, und zwar sowohl für die Nachfrage im Luxussegment als auch als bedeutender Kongressstandort, von dem heute fast schon als «EU-Norm» vorausgesetzt wird, nicht weiter als eine Stunde vom Flughafen entfernt zu sein.

Mit Olympia 2022 oder 2026 hätte Davos Klosters die Chance gehabt, ohne grossen Aufwand eine

schnellere ÖV-Anbindung an den Flughafen Zürich zu bekommen. Zumindest hätte die berechtigte Hoffnung hierfür bestanden. Das Rollmaterial der SBB (vor allem entlang des Walensee) und RhB ab Landquart wäre (schneller) erneuert worden; neue Züge hätten uns schneller an die Agglomeration Zürich angebunden; vielleicht wäre die dringend notwendige durchgehende RhB-Doppelspur durchs ganze Prättigau gekommen und vielleicht auch der von der Bündner Regierung mitgetragene Wolfgang Bahntunnel von Klosters nach Davos schneller aufgelegt worden.

Bereits 2010 gab es für Graubünden Diskussionen mit mehreren Projekten und Ideen zur besseren Anbindung an das internationale Eisenbahnnetz. Davos Klosters träumt schon lange von einer «schnelleren Anbindung» an die Agglomeration Zürich. Nun muss die Region Prättigau Davos reagieren, ja eigentlich der ganze Kanton Graubünden mittels vereinter Kräfte und eines einheitlichen Auftretens politisch selbst aktiv werden. Jetzt sind Politiker und Tourismusmanager mehr denn je gefordert. Es bedarf eines aktiven Lobbyings. Zermatt ist heute schon ab dem Flughafen Zürich in 3 h 30' (228 km, Luftlinie 170 km) erreichbar, Andermatt in 2 h 10' (123 km, Luftlinie 91 km), Interlaken in 2 h mit einmaligem Umsteigen (134 km, Luftlinie 100 km) und

Davos mit der schnellstmöglichen Zugverbindung mit zweimaligem Umsteigen in Zürich HB und in Landquart in 2 h 38' (172 km, Luftlinie 120 km). Von Zürich ins weit abgelegene Zermatt dauert die Zugfahrt nur 30 bis 45 Minuten länger als nach Davos, dies sogar noch mit nur einem Zugwechsel. Zermatt ist sogar mit dem Zug 9 Minuten schneller erreichbar als St. Moritz mit 3 h 12.

Die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) in Nord-Süd-Achse entfaltet grosse Wirkung: Das Wallis hat dank dem neuen Lötschberg-Tunnel und der Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist (Bahn 2000) stark profitiert. Mit 200 km/h fahren die Züge in Richtung Wallis und Tessin. Die Anfahrtszeiten wurden massiv verkürzt. Auch ist der Kanton Tessin mit dem neuen NEAT-Basistunnel und dem zweiten Gotthard-Strassentunnel sowie dem neuen Ceneri-Tunnel (Eröffnung 2020) noch schneller mit der Deutschschweiz verbunden. Graubünden ist auf dem Abstellgleis und bleibt dies weiterhin, nachdem die SBB ihre Infrastrukturausbauschritte im August 2017 für die Zeitperiode 2035/40 bekannt gegeben hat. Das Mittelland wird gefördert. Graubünden soll keine oder zu wenig überzeugende Anträge beim zu-

Schnellere Zugverbindungen fördern den Arbeitsraum Davos Klosters.

ständigen Bundesamt für Verkehr für die Erneuerung und Beschleunigung der Strecke Zürich-Landquart – (Chur/Davos/Arosa/St.Moritz) gestellt haben – jedenfalls sind diese der SBB-Führung, die sich in einer spezielleren Projektgruppe mittels Computer-Simulationen bereits heute um den Fahrplan 2035 bemüht, derzeit nicht bekannt.

Die Verkehrsnähe zu Zürich mit der Bahn ist entscheidend für die Entwicklung der Region Davos Klosters. Nicht nur allein für Touristen - sie wird zusehends bedeutungsvoller für den Kongressort sowie den immer wichtiger werdenden Arbeits- und Lebensraum. Täglich fahren bereits mehrere ICE Züge von Zürich nach Chur. Die Bahntrasse auf dieser Strecke ist aber veraltet. Darunter leidet die Geschwindigkeit, bremst der Zug doch am Walensee seine Geschwindigkeit merklich ab. Diese Strecke muss zur hochleistungsfähigen Schienenverkehrsachse werden. Die Bahntrasse Landquart–Davos muss zudem zur Rapid-RhB mit Doppelspur auf zusätzlichen Teilabschnitten werden. Die Zufahrt mit Halt in Klosters und Davos darf künftig nicht mehr länger als 45 Minuten dauern. Seitens der RhB selbst sind schon ein doppelspuriger Abschnitt Landquart-Malans für den Halbstundentakt im 2021 und im Mittelprättigau mit einem Bahntunnel zwi-

schen Jenaz und Dalvazza im Entwicklungsprogramm 2030/35 des Bundes in Planung. Der Wolfgang-Tunnel ist auch schon aufskizziert. Diese Ausbauten machen absolut Sinn.

Die visionäre Idee mit dem AlpTrain 2010 wurde von der Bündner Regierung als zu wenig aussichtsreich eingeschätzt – eine neue Nord-Süd Hochgeschwindigkeits-Alpentransversale über Chur nach Chiavenna, Lecco und Mailand, die eine schnellere Bahnverbindung von Zürich über Chur nach Davos und St.Moritz anstrebt, wobei die zwei letztgenannten Orte mit je einem Seitentunnel zu verbinden wären. Die Investitionskosten für die Strecke Chur–Lenzerheide–Davos wird auf 1.9 Milliarden Franken geschätzt. In einer später abgeänderten Version ist ein 71 Kilometer langer unterirdischer Bahntunnel von Chur nach St.Moritz auf Normalspur vorgesehen, auf dessen Weg auch die Lenzerheide, Arosa, Davos und Samedan erschlossen werden. Eine einzige Zugverbindung, ohne Umsteigen von Zürich über Chur, mit unterirdischen (Tief-)Bahnhöfen, teilweise mit unterirdischen Standseilbahnen schneller in die Bündner Regionen. Der Bahnhof Davos würde sich nur 15 Meter unter der Erdoberfläche befinden. Das Visionsprojekt AlpTrain soll die Reisezeiten massiv verkürzen. Die Strecke Chur–Davos wäre in 24 Minuten überwunden. Ab Zürich würde sich die Anfahrt für Davos nach den Berechnungen des Visionärs Tuffli um 60 Minuten verringern, dies mit Investitionsgesamtkosten von mindestens 5 bis 7,8 Milliarden Franken. Der «Bündner Tunnel» kann nur im Rahmen eines Nachfolgeprojektes der NEAT für den schnelleren Personenverkehr von Frankfurt, München, Zürich nach Mailand realisiert werden. Auch wird jedoch übersehen, dass es fürs Prättigau/Klosters keine wesentliche Verbesserung ergeben würde. Zudem wäre dem hinteren Prättigau damit wenig gedient und die Ausbaupläne der RhB entlang der Landquart zum Vereinaportal ins Unteren-gadin vermutlich politisch gefährdet. Der RhB-Wolfgangtunnel wäre dann auch vom Tisch.

Sollte die schnellere Anbindung von Davos Klosters ab Zürich mit dem ÖV nicht rasch realisierbar sein beziehungsweise erreicht werden können, muss Davos Klosters dringend nach Alternativen Umschau halten und sich einen eigenen Zubringerdienst auf Privatbasis mit neuester Technologie einfallen lassen und aufbauen, sei es mittels täglich operierender E-Shuttle-Diensten aus dem Raum Zürich und St. Gallen/Bodensee oder sei es mittels neuester Verkehrsmittel-Techniken, analog des sich in der Testphase befindlichen Lilium-Jet, des von Uber ab 2020 angekündigten «Flying-Cars» und des in Dubai schon abhebenden Volocopter. Der Lilium-

Jet ist konzipiert als ein on-demand Lufttaxi für maximal fünf Personen. Das Zweisitzer-Modell wird bereits im Flugbetrieb getestet. Der 5-Plätzer fliegt fünfmal schneller als ein Auto fahren kann, ist voll-

E-Lufttaxis ab Zürich werden bald Realität sein. – Auch nach Davos Klosters?

kommen elektrisch angetrieben und ist ein senkrecht startendes und landendes Kleinflugzeug (VTOL = vertical take-off and landing). Dieser Quadropter liesse sich jederzeit per App über das Mobile bestellen. Die Flugpreise sollen tiefer liegen als die Autotaxi- und Bahnpreise. Der Jet kann auf jedem Flachdach und engen Flächen mit einem Ausmass von 15x15 m Ausdehnung problemlos landen. Er ist dank seiner Elektroturbinen völlig ruhig und 100% emissionsfrei. Als maximale Reichweite sind 300 km vorgesehen. Für eine Strecke von 70 km soll der Jet gemäss Ideen der Projektentwickler ca. 15 Minuten benötigen. Als Flugtaxi hebt der Volocopter ähnlich zu Lilium schon in Dubai ab. Achtzehn Rotoren tragen eine «ein überdimensionierte Drohne», die an einen Herkömmlichen, etwas klein geratenen Helikopter erinnert. Vollelektrisch, leise und kostenlos befördert er Menschen und Güter. Mit neun unabhängigen Batterien bleibt dieser Flugkörper mit zwei Menschen 30 Minuten in der Luft und erreicht Geschwindigkeiten von bis zu 100 Stundenkilometer. Für die Bedürfnisse von Davos Klosters könnten bei Lilium und Volocopter feste Start-/Lande-Stationen ab Zürich Flughafen, ab den SBB-P+Rail Bahnhöfen Affoltern am Albis, Rapperswil, Ziegelbrücke und Sargans errichtet werden. Als Lande- und Abflugplatz würde sich im Raum Davos jeder neue Tiefgaragenstandort und in Klosters der Gotschna Parkplatz bestens eignen. Ab der Stadt Zürich wäre Davos danach in ca. 40 Minuten erreichbar, ab Sargans in ca. 10 Minuten zuzüglich 45 Minuten mit der Bahnfahrt ab Zürich HB. Diese Luftverkehr-Version würde Davos Klosters mindestens eine Stunde schneller an Zürich anbinden.

Bevor Quadropter als Lockmittel für Davos-Zuzügler gezielt eingesetzt werden, könnten alternativ herkömmliche Helikopter als Vorläufer genutzt werden. Diese können insbesondere jungen Unternehmern dienen, die sich in Davos ansiedeln: Installation eines permanenten Helikopter-Pendler-Betriebs von Davos direkt zum Zürcher Flughafen. Von dort können Pendler entweder direkt ins Flugzeug steigen oder schnell mit dem Zug in die Zürcher Innenstadt oder weiter in andere Richtungen der Schweiz fahren. Falls sich der Bahnbetrieb zwischen Davos und Zürich nicht innerhalb eines kurz- oder mittelfris-

tigen Zeitraums beschleunigen liesse, wäre ein Helikopter-Pendler-Betrieb ein relativ schnell einzurichtendes alternatives Personenbeförderungsmittel. Damit könnte Davos aktiv als Standort für Dienstleistungszulieferer der Zürcher Wirtschaft beworben werden. Davos rückt näher an Zürich heran und wird Teil des Zürcher Wirtschaftsraums, ohne seine Eigenständigkeit preiszugeben. Standort eines Helikopterstart- und Landeplatzes könnte ausserhalb der Stadt am See sein. Voraussetzung für einen solchen Helikopter-Pendlerbetrieb muss selbstverständlich sein, dass die Personenbeförderung auf diese Weise tatsächlich beschleunigt wird (und bequemer ist als die Fahrt mit dem Auto oder der Bahn). Auf jeden Fall ist der Helikopterflug individueller. Der Davoser Unternehmer wird mit dem Helikopterbetrieb wie ein König behandelt. Der vorgeschlagene Flugverkehr wäre ebenfalls attraktiv, um den Kongressbetrieb weiter zu beleben. Die Teilnehmer mit Helikoptern einfliegen zu können, kann als weiteres Argument dienen.

Der Transport über die Luft sollte spezifisch für Davos als dritter Verkehrsweg etabliert werden, neben dem Strassen- und dem Schienenverkehr. Darüber hinaus kann die Vision des Luftverkehrs, erst über Helikopter, später über Quadropter, als Druckmittel gegenüber der Bahn dienen, den Schienenbetrieb zu erneuern und zu beschleunigen. Die Konkurrenz der Transportmittel kann eine bessere Erschliessung der Strecke Zürich-Davos stimulieren.

Mit schnelleren Verbindungen kann unsere Region deutlich mehr Zuzügler generieren, seien es Pensionäre oder Erwerbstätige. Hier lässt sich leben und im Unterland Geld verdienen. In der heutigen digitalen Arbeitswelt sind Arbeitnehmer nicht mehr fest an einen Arbeitsort gebunden, sie müssen nur noch sporadisch an wenigen Wochentagen ins Büro gehen oder ihre Kunden besuchen. Das Home-Office wird in den nächsten Jahren stark verbreitet sein. Gerade die Tatsache, dass heute 28% der Arbeitnehmer in der Schweiz pro Woche mindestens einen halben Tag im Home-Office tätig sind, 38% der Werkstätigen teilweise mobil arbeiten und 25% der Arbeitenden Leistungen als Freelancer erbringen, spricht für den Arbeits- und Lebensort Davos Klosters. Die Nähe zu der Agglomeration Zürich und St. Gallen hätte auf die Verfügbarkeit von Fachkräften grosse Vorteile und würde der Abwanderungstendenz entgegenwirken. Auch arbeiten heute Senioren länger und wollen vor ihrem BVG-Bezug, der im Kanton Graubünden günstiger besteuert wird als beispielsweise im Kanton Zürich, in die Berge. Im 2016 haben 16.9% der über 65-jährigen Männer weitergearbeitet. In Davos Klosters

lässt sich vor allem wohnen und im eigenen Home-Office arbeiten. Die Familie oder Lebenspartner leben in Davos Klosters, die Eltern arbeiten teilweise im Unterland und die Kinder wachsen ganzjährig in Natur pur mit gesunder Luft auf. Sie können sich vor Ort schulisch gut aus- und fortbilden, dies bis zur eidgenössisch anerkannten Matura. Je schneller die Leute bei der Arbeit sind und je rascher wieder zurück bei ihrer Familie, desto attraktiver ist Davos Klosters als Ort. Auch für junge Arbeitskräfte kann Davos Klosters mit deren neuen Work-Life-Balance-Wünschen sehr attraktiv sein. Die Nähe zur Agglomeration Zürich und St. Gallen ist für die Breite des Arbeitsmarktes sehr wichtig. Zudem ist die Lebensqualität in Davos Klosters mit Wohlfühlfaktor und den vielen Freizeitmöglichkeiten als grosses Plus zu werten.

Davos Klosters benötigt dringend schnellere ÖV-Anbindungen, denn sie sind für die Vergabe von Kongressen, die Vermietbarkeit von Wohnungen, für Pendler, Tagesausflügler, Neuzuzügler von entscheidender strategischer Bedeutung. Solange die Prämisse nicht erfüllt ist, wird nicht auf die Bahn umgestiegen und der Privatverkehr durchs Prättigau nach Davos weiter zunehmen.

3.2. Verkehrspolitische Zielvorgabe 2: Empfangs-Strategie für den Privatverkehr

Gemäss der Zählstelle des kantonalen Tiefbauamtes in Davos Laret fahren täglich viele Fahrzeuge in Davos ein. Der durchschnittliche Tagesverkehr beläuft sich auf 6'000 Fahrzeuge. Für den November ist die niedrigste Zahl von 4'700 zu verzeichnen. Der Sommersaisondurchschnitt beträgt 7'400 und der Wintersaisondurchschnitt liegt bei 6'800 Fahrzeugen. Zu Spitzenzeiten im Winter passieren 10'700 Fahrzeuge die Galerie am Davoser See.

Der Bericht zum Agglomerationsprogramm 2011 äussert sich beim Thema «Schwachstellen und Handlungsbedarf Verkehr» auf Seite 68: «Am nördlichen Ortseingang fehlt eine Parkieranlage, welche vor allem als Auffanganlage an Spitzentagen und während Veranstaltungen (z.B. Eishockeyspiele, Langlaufwettbewerbe u. a.) dient und mit Shuttlebussen mit den entsprechenden Zielen verbunden ist.» Mehr dazu wird nicht ausgeführt. Es bleibt bei dieser Aussage. Erstaunlich – handelt es sich hier doch um ein Kernproblem und um einen der wichtigsten Lösungsansätze überhaupt.

Davos braucht für den Anreiseverkehr ein «Verteilventil», eine P+R-Umlade-Station., Der ÖV mit Bus und Bahn muss zwingend am Ortseingang die

«Anfahrenden übernehmen» und für die Feinverteilung in der Innenstadt verantwortlich sein. Ohne diese Scharnierfunktion würde der private Anreiseverkehr weiter einfahren und im Zentrum würde keine Verkehrsberuhigung einkehren.

Viele Schweizer Städte haben keine Strategie für den seit Jahren stark wachsenden Fernverkehr der Fernbusse. Eine Fachgruppe aus Stadt- und Gemeindeingenieuren hat einen Orientierungsrahmen für Haltestellen entwickelt. Es wird eine Haltestelle pro Stadt und ein Haltepunkt am Siedlungsrand empfohlen. Dort ist einerseits die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und andererseits das Angebot von kostenpflichtigen Parkierungsmöglichkeiten notwendig.

Für Davos muss gelten:

Empfange den Privatverkehr (Feriengäste, Matchbesucher und Busreisende) am Davoser See und verteile ihn von dort am Stadteingang, damit er schnell und effizient in die Innenstadt gelangen kann.

Das «Keep-Out»-Prinzip heisst: Begrüssen am See, Anhalten am See, so dass insbesondere Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren aus dem Davoser Stadtbild herausgehalten werden. Das «Keep-Out» soll zum neuen Leitmotiv werden. Am Stadtrand wird von Einheimischen und Gästen, wenn diese nicht den ÖV nutzen wollen, auf E-Autos und E-Roller sowie E-Bikes umgestiegen. Davos mutiert zur «E-City». Hier könnte das «Davos-E-Auto» als ein standardisiertes Kleinfahrzeug – das wenig mit dem Bild der alten Blechkisten zu tun hat – zur ökologisch sauberen und leisen «Konkurrenz» des öffentlichen Verkehrs werden.

Mit der Doppel-Strategie des Empfangens und Sammelns am Stadtrand lautet die Zielvorgabe: Das städtische Davos wird ökologisch wieder zum Luftkurort und die Promenade animiert wieder zum Promenieren; wirtschaftlich wird der Wandel zum Verkehrsberuhigten, neuen sauberen Arbeitsort und Lebensraum eingeleitet.

Die konsequente Umsetzung und der Bau einer grossen Halte- und Verteilstelle am Davoser See kann bedeuten, dass letztlich weniger Parkfläche in der Innenstadt zur Verfügung gestellt werden muss; so könnte es sein, dass beispielsweise der Parkplatz Jakobshorn gar nicht angefahren wird und diese Fläche für Wohn- und Geschäftsbauten genutzt werden kann.

3.3. Verkehrspolitische Zielvorgabe 3: Verkehrsberuhigung in der Innenstadt. Angestrebtes Endziel: Völlige Verkehrsfreiheit

Innerhalb des Siedlungsraumes Davos Dorf und Platz belasten durchschnittlich über 15'000 Fahrzeuge pro Tag die Einbahnstrassen Promenade und Talstrasse sowie 1'500 bis 2'500 Fahrzeuge die wichtigsten Querverbindungen zwischen diesen beiden Strassen. Das Verkehrsaufkommen ist stark saisonal abhängig. Bei der Promenade/Eisstadion ergeben sich durchschnittliche Tagesverkehrswerte von 7'800. 6'000 sind es im November, 9'000 in der Sommersaison, 8'500 in der Wintersaison und 11'000 an Spitzentagen. Dasselbe trifft bei der entgegengesetzten Fahrtrichtung beim Verkehrsknotenpunkt Talstrasse/Eisstadion zu (vgl. Details dazu auf S. 60 ff. Agglomerationsprogramm Davos, Bericht Dezember 2011).

Welches Verkehrsmittel hat innerorts Vorrang?

Wer darf mehr Platz beanspruchen – das Auto, das Motorrad, das Fahrrad oder der Fussgänger? Die Antwort kann aufgrund der Verkehrsverhältnisse in Davos Klosters nur heissen: Der öffentliche Bus, die RhB, das Fahrrad, der Fussgänger und neu das E-Car erhalten den Vorzug.

Eine nachhaltige Verkehrsplanung für Davos muss letztlich zum Ziel haben, dass innerorts Ruhe einkehrt. Es verkehrt der E-Bus, das E-Taxi, das E-Bike. Es werden verkehrsfreie Zonen geschaffen. Oberirdische Parkflächen verschwinden aus dem Stadtbild bzw. werden durch überdachte Dauerparklösungen ersetzt.

24-Stunden-Parkplätze am Stadtrand sowie an Anfang und Ende der beiden Shoppingmeilen Dorf und Platz sind gefragt.

Tiefgaragen gehören nicht ins Zentrum mit Hauptpublikumsverkehr und somit nicht direkt an eine Haupt-Verkehrsader, sondern an deren Rand oder in Zwischenräume wie Parsenn und Eisstadion, damit sich Shopping-Meilen mit Fussgängerzonen in Davos Dorf bei Seehof-Seeli, in der Horlauben und Davos Platz vom Belvedere bis Rathausplatz entwickeln können. Eine neue Tiefgarage bei den Arkaden hinter einem neuen GKB-Gebäude ist zu nahe am Zentrum; eine Tiefgarage unter dem Seehof-Seeli ist nicht angebracht, solange unmittelbar nebenan auf dem Parsenn-Parkplatz mehr Fläche zur Verfügung

steht und sich eine Kombination mit mehr Nutzungsmöglichkeiten anbietet. Ein- und Ausfahrten sollten nicht Bewegungs- und Flanierzonen behindern; sie sollen an Anfahrtszonen oder am Rand der Wohnquartiere angeordnet werden; sie dürfen den Verkehr nicht durchs Zentrum «anziehen». Den Verkehrsteilnehmern darf zugemutet werden, sich einzuschränken, wie sie dies in jedem anderen Stadtzentrum auch tun müssen, indem sie auf den ÖV umsteigen und/oder zu Fuss über eine Distanz von bis zu 500 m zu ihrem «Point of Interest» gelangen.

Verkehrsberuhigung: Mehr gedeckte Parkplätze sind erforderlich

Die meisten der öffentlichen Parkplätze im Freien werden an vier bis fünf Parkstandorten zusammengefasst. Von den heute 2'200 offenen Parkplätzen, die im Winter mit dem Nachtparkverbot belegt sind, soll es nur noch deren 1'000 geben. Die Kapazität der heutigen rund 750 gedeckten Parkplätze wird auf 4'000 24-Stunden-Parkplätze in Parkhäusern ausgebaut. Die P+R-Anbindung der in Parkhäusern parkierten Fahrzeuge an den ÖV (Ortsbus und RhB) wird stark gefördert werden. Dies ist ein Standbein der neuen Davoser Verkehrspolitik.

Die Verkehrsberuhigung wird auch durch eine restriktive Ausgabe von Gemeinde-Parkkarten erreicht (vgl. Ziff. 5.6.2.). Auch bildet die über das ganze Stadtgebiet abgestimmte Parkgebühr eine entscheidende Zielvorgabe (vgl. Ziff. 5.6.1. und 6.6.2.).

3.4. Verkehrspolitische Zielvorgabe 4: Schaffung von mehr öffentlichen, lebenswerten und verkehrsfreien Räumen entlang der Promenade

Der Kleine Landrat verabschiedete bereits im 2010 ein Konzept zur Verkehrsberuhigung, nämlich mit der

- Begegnungszone Dorf beim Seehof-Seeli mit verkehrsfreiem und gestaltetem Parkplatz abseits des Verkehrs mit Verlegung in eine Tiefgarage.
- Verkehrsfreie und gestaltete Platzbereiche an der Promenade Platz anstelle der heutigen Parkplätze Arkaden und Postplatz mit der Verlegung der heutigen Parkplätze in eine neue Parkierungsanlage «Davos Mitte».
- «Flanierzone» Davos Platz mit Fahrverbot und signalisierter Begegnungszone.

Angedacht war einmal auch die Aufhebung des Rathausparkplatzes. Hier ist ein belebter Zwischenraum notwendig und mit der Integrierung des viel zu kleinen Frauenbrunnenplatzes für Davos Platz ein echtes Bedürfnis.

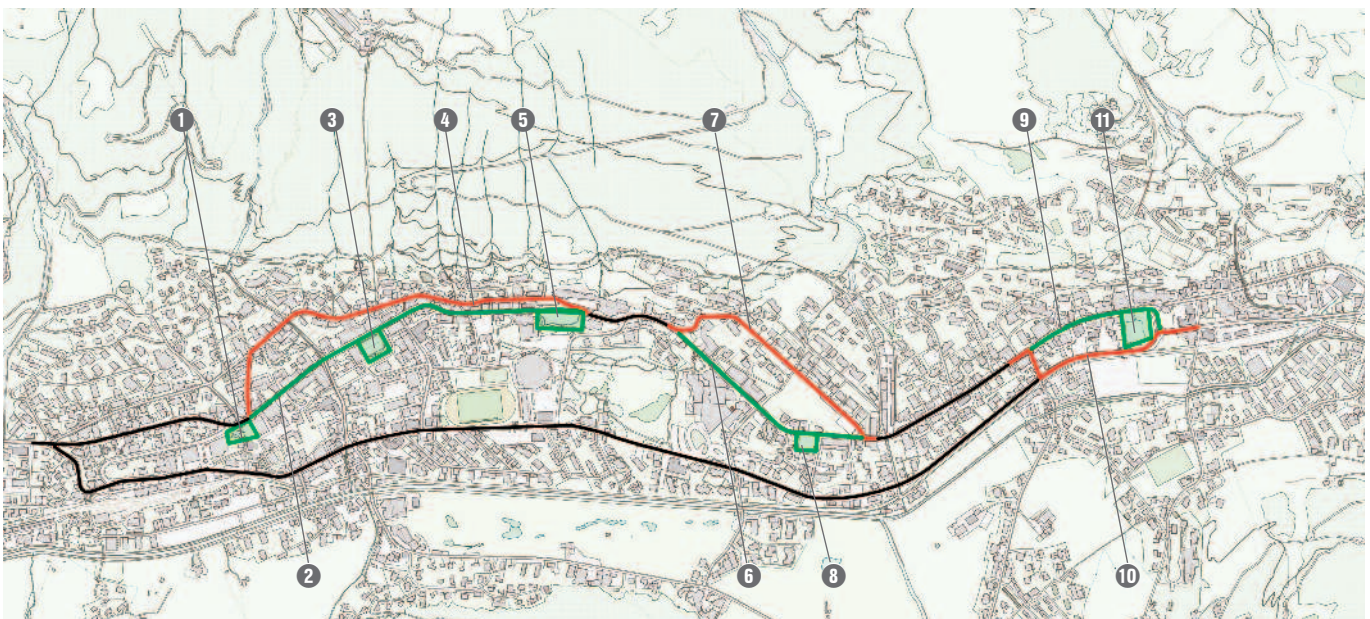
In Planung ist die Begegnungszone Arkaden. Konkrete Pläne liegen noch nicht auf. Es werden in den Gemeinde-Budgets 2017 und 2018 schon Rückstellungen zur «Vorfinanzierung» gemacht. Dies ist ein Schritt in die richtige Richtung.

In der Tat muss eine verkehrsberuhigte Zone in einen neuen Begegnungs-, Flanier- und Lebensraum umgewandelt werden. Die Innenstadt der Alpenmetropole Davos muss mehr Leben entwickeln; Begegnungszonen mit Aufenthaltsmöglichkeiten der Bewohner sind wichtig. Parks als Grünzonen mit Wiesen und Bäumen bilden ökologisch wertvolle Ausgleichsflächen. Solche belebten Zwischenräume sorgen in einer Stadt für eine hohe Erholungs- und Erlebnisdichte. In diesen Räumen können die Bewohner miteinander kommunizieren. Sie bieten zusätzliche Lebensqualität. Dem öffentlichen Raum wird künftig immer mehr Bedeutung zukommen; dies ist nur mit mehr verkehrsfreien Plätzen möglich. Das Seehof-Seeli, der Horlauben-Parkplatz gegenüber dem Migros Symond, der Kirchner Museum-Park, die Arkaden und der Postplatz vor dem Rathaus zusammen mit dem Frauenbrunnenpark bieten sich als Treffpunkte geradezu an. Die Promenade wird damit zur Hauptlebensader und zur Flanier- und Erholungsmeile. Mit diesen fünf an die Promenade direkt miteinbezogenen öffentlichen Lebensräumen

werden die umliegenden Wohn- und Geschäftshäuser aufgewertet. Es werden sich dort zwangsläufig mehr Läden, Cafés, Restaurants und Kleingewerbe-Betriebe ansiedeln. Es wird mehr «Leben im Quartier» entstehen. Die Lebensqualität und Attraktivität der Innenstadt werden sich steigern. Vor allem, wenn es gelingt, gleichzeitig das Verkehrsaufkommen zu beruhigen.

Jede Metropole hat ihre Fussgängerzonen und Grünflächen. Nur Davos und Klosters nicht? Wo bleiben da Urlaub-, Freizeit- und Kurortstimmung?

Die Begegnungszonen sind verkehrsfrei; der Verkehr wird um diese Räume herum geleitet. Sie sind mit Tiefgaragen in ihrer unmittelbaren Nähe mit einer Entfernung von bis zu 500 Metern sehr zentral erschlossen und sowohl zu Fuss auch mit den ÖV optimal erreichbar. Die 28 Parkplätze in der Horlauben, unmittelbar neben der Tiefgarage Migros Symond und dem Kongress Parking, die 70 Parkplätze auf den Arkaden und die 22 beim Postplatz können aufgehoben werden. Deren Verlust ist als vernachlässigbar in Kauf zu nehmen. Bewohner und Nachbarn sowie Gäste können diese öffentlichen Räume beleben und darauf Anlässe unterschiedlichster Art durchführen. Solche Plätze dienen der Repräsentation einer Stadt und sind ein Ort des Verweilens, des Bummelns und der Freizeitgestaltung. In und auf diesen Räumen widerspiegelt sich eine Quartier-Gemeinschaft; diese wächst letztlich auch an sich selber.



Begegnungs- und Flanierzonen entlang der Promenade.

- 1 «Rathaus-Park», 2 «Flanierzone Platz», 3 «Arkaden-Park», 4 Umleitung Obere Strasse, 5 «Kirchner-Park», 6 «Flanierzone Horlauben», 7 Umleitung Scalettastrasse, 8 «Horlauben-Park», 9 «Flanierzone Seeli», 10 Umleitung Talstrasse, 11 «Seeli-Park».

3.5. Verkehrspolitische Zielvorgabe 5: Generelles Umdenken zum Verkehr ist notwendig

Die Einheimischen fahren heute täglich nur wenige Kilometer. Dennoch werden innerhalb des Siedlungsraumes durchschnittlich über 23'000 Autofahrten pro Tag gezählt, wovon nur rund 1'500 Fahrten den Durchgangsverkehr betreffen. Etwa 10'000 Fahrten sind Ziel- und Quellverkehr von und nach Davos Dorf und Platz. Zusätzlich entstehen weitere rund 11'500 Fahrten auf den beiden Einbahnstrassen Promenade und Talstrasse. (vgl. Agglomerationsprogramm 2011, S. 63).

Das hausgemachte, unnötige Verkehrsaufkommen muss schleunigst ein Ende finden. Die Verkehrsentslastung innerorts soll gerade von den Einheimischen selbst mitgetragen werden.

Die Destination Davos und Klosters ist primär heute noch für den Gast da, dennoch werden die Bedürfnisse der in der Region Prättigau Davos lebenden und arbeitenden Ortsansässigen immer wichtiger, ja in der Zukunft gar eine Grundvoraussetzung für das wirtschaftliche Überleben. Freizeit und Erholung sowie Lebensqualität für die ganzjährig arbeitende Bevölkerung sind eine wichtige Lebensgrundlage. Das Gewerbe und die Geschäfte müssen ihre Bedürfnisse und Anlieferungsgewohnheiten überdenken und Eigeninteressen hinten anstellen. Mit Anreizen wie «Gratis-Bus für alle» und neuen Angeboten soll das Umsteigen auf den ÖV beliebt gemacht werden. Sollte die Verkehrsberuhigung innerorts durch ein Umdenken von Einheimischen und Gästen nicht merklich abnehmen, muss das Erreichen der Zielvorhabe «Verkehrsfreiheit» letztlich mittels rigoroser Aufhebung von Parkplätzen, hohen Parkgebühren und Verkehrseinschränkungen erzwungen werden.

Das Verbannen des privaten innerstädtischen Privatverkehrs wird sich lohnen. Den Gästen und Einheimischen bereitet es grosse Freude zu flanieren. Stressfreieres Einkaufen und das Verweilen in beruhigten Zonen mit Grünanlagen hebt das Lebensgefühl.

Das Busnetz der VBD ist heute schon gut ausgebaut und funktioniert zufriedenstellend. Der öffentliche Bus soll innerorts auf der verlängerten Achse Davoser See bis Spital Davos noch effizienter ausgebaut werden. Die VBD fahren künftig ohne Verbrennungsmotoren, verkehren auf den Hauptlinien ohne Fahrplan und bewegen sich teilweise führerlos-vollautomatisiert mit schmaleren Fahrzeugen. Die VBD dehnt ihre Routen auf frequentierte Nebenstrecken aus, je nachdem, wo die Gäste gerade zusteigen und/oder aussteigen wollen.

Der Einheimische muss sich umstellen und auf sein Fahrzeug innerorts verzichten; sein PW ist nur noch für wichtige Botengänge zu beanspruchen. Er bewegt sich mehrheitlich per Bus, Bahn, Fahrrad und zu Fuss – dies konsequent.

Autonomen, selbstfahrenden E-Fahrzeugen (Robotaxis und -busse) wird in Zukunft eine entscheidende Bedeutung zukommen. Diese Mobile ergänzen den ÖV optimal, gerade auf dem kurzen und flachen Strassennetz der Davoser Innenstadt. Die Rahmenbedingungen machen den automatisierten E-Verkehr gefahrlos möglich. Die E-Fahrzeuge sind jederzeit per Smartphone abrufbar, verkehren ohne Fahrplan und ohne Standplätze. Stattdessen zirkulieren sie frei und sind vernetzt. Die Zentrale kennt dank Schwarmintelligenz die voraussichtliche Nachfrage – unter anderem, wann ein Hockeymatch zu Ende ist, ein Kongress beginnt oder die Skifahrer vom Berg herunter ins Tal fahren. Die autonomen E-Mobile verkehren in den Quartieren und sind Zulieferer zu den Hot-Spots der Innenstadt. Sobald der Passagier am Ziel ist, übernehmen sie den nächsten Auftrag.

Auch dem E-Car-Verleih-Business gehört die Zukunft. Das Free-Floating-Sharing ist ein weiteres Angebot, in der Innenstadt zu verkehren: Autos werden an beliebigen Orten statt an festen Punkten übernommen und nach Gebrauch im freien Raum wieder abgestellt. Einheimische, Ferienwohnungsbesitzer und Gäste benötigen in Zukunft in den wenigsten Fällen noch innerorts ein eigenes Fahrzeug. Es sind somit automatisch weniger Fahrzeuge auf der Strasse. Beim Mobilitätsdienst Car2Go von Mercedes wird im Schnitt ein Auto pro Tag 16-mal verliehen – eine hilfreiche Verkehrsentslastung.

Letztlich muss das Umdenken bei allen Playern mit Parkplatzangeboten stattfinden – bei allen Institutionen, die Parkflächen besitzen, diese öffentlich zugänglich machen und dafür Gebühren erheben. Nur mit einem gesamtheitlichen Verkehrs- und Tarif-Verbund gelingt die Umstellung. Die gemeinsame Einsicht und Einigung aller ist Voraussetzung (Gemeinde, Fraktionen, Bergbahnen, RhB, VBD und weitere private Parkplatz-Betreiber wie Europe, Rätia, Coop, Post, Hilton und Migros). Jedoch: eine Kooperation unter dem Lead der Gemeinde ist zielführend.

3.6. Ohne gegenseitige Verknüpfung der Zielvorgaben wird es nicht gehen

Dem Ziel der Dauerparkierung des Privatverkehrs, der Verlagerung des Privatverkehrs auf den ÖV, der

umweltgerechten Ausstattung von Davos mit Elektro-Mobilen für alle Verkehrsteilnehmer in der Innenstadt sowie der teilweisen Verkehrsfreiheit innerorts müssen sich alle künftigen Planungen und Massnahmen unterordnen. Lenkungsabgaben fiskalischer

Natur sind allenfalls erforderlich, damit sich das neue Verkehrsmanagement bei den Verkehrsteilnehmern umsetzen lässt. Letztlich wären als ultima ratio auch Fahrverbote für gewisse Rayons in Erwägung zu ziehen

4. Notwendige Konzepte für den Verkehrsumbau

Davos und Klosters können die Neuausrichtung nur mit einem zeitgemässen Parkleitsystem und einem gut ausgebauten P+R-Standort ausserhalb des Siedlungsgebietes stemmen. Zusätzlich ist ein Verkehrsmanagement einzuführen. In der Bevölkerung soll zudem ein Umdenken, ein «geistiges Umsteigen» auf den ÖV und der Wechsel auf das E-Mobil für Innerortsfahrten stattfinden. Diese vier Konzepte sind unabdingbar für den Gesamterfolg.

4.1. Konzept 1:

Permanentes Parkleitsystem (PPS) mit real-time Daten auf App

Der Ist-Zustand sieht so aus: In Davos Dorf kurz vor dem Turmhotel Victoria steht am rechten Fahrbahnrand der Bahnhofstrasse einsam und verlassen eine

Hinweistafel auf Parkmöglichkeiten. Der Autofahrer kann diese gar nicht wahrnehmen. Auch in Klosters wird am Strassenrand auf Parkmöglichkeiten hingewiesen. Diese Verkehrstafeln sind absolut nichtssagend, von geringem Informationswert. Mehr zum Thema Parkleitsystem existiert weder in Davos noch in Klosters.

Mit einem Postulat hat Landrat Kevin Dieth dieses Thema im September 2017 ins Spiel gebracht. Seit Sommer 2017 hat der Kleine Landrat das Tiefbauamt der Gemeinde Davos beauftragt, eine Vorstudie zu einem Parkleitsystem durch ein externes Ingenieurbüro erarbeiten zu lassen. Dieser Bericht wird auf Dezember 2017 erwartet. Das Postulat Dieth wurde an der Sitzung des Grossen Landrates vom 2. November 2017 überwiesen. Dieses fordert als Minimallösung «das Aufstellen von Infotafeln an

Unübersichtliche Verkehrsführung in Davos und Klosters.



Hinweistafel in Davos: Kurz vor dem Turmhotel Victoria in Davos Dorf, rechts.



Hinweistafel in Klosters: Von Davos kommend, kurz vor der Brücke vor Stahel Treuhand, rechts.

3-4 Standorten, welche anzeigen, ob der Parkplatz oder das Parkhaus ausgebucht ist, ohne die Anzahl freier Parkplätze aufzuzeigen».

Jeder kennt sein Ziel in Davos Kosters – aber keiner erfährt, wo es vor Ort noch Platz zum (Dauer-)Parkieren gibt. Der Verkehr wird heute nicht «geleitet». Der Park-Suchverkehr ist heute zu gross, was zu unnötigem Verkehrsaufkommen, Rückstaus, zähem Verkehrsfluss und wildem Parkieren auf Nebenstrassen oder privatem Grund führt. Bis Arbeits-tätige einen 10-Stunden-Parkplatz finden, fahren sie hilflos suchend um die Quartiere. Dasselbe trifft für Skifahrer zu, die nicht wissen, ob die Parkplätze Parsenn und Jakobshorn überhaupt noch Parkkapazitäten aufweisen. Eine Einweisung in die Silvretta/Grischuna-Garage erfolgt nicht. Der Gotschna-Parkplatz ist im Winter innert einer Stunde voll, der Ortsunkundige sucht hilflos weiter und muss dann noch einen langen Fussmarsch über sich ergehen lassen. Bei Veranstaltungen im Kongresszentrum und im Eisstadion stehen vor Ort zu wenige Parkplätze zur Verfügung. Vor jedem Hockeymatch gibt es auf der Promenade und der Talstrasse lange Rückstaus und viele Verkehrsteilnehmer, die hilflos suchend mehrmals rund ums Eisstadion herumfahren, bis sie an einer Hausecke noch eine Parklücke gefunden haben.

30 Prozent des Verkehrsaufkommens in der Stadt besteht aus Parkplatzsuchenden.

Jeder Verkehrsteilnehmer will mit seinem Fahrzeug möglichst nahe an seinen Zielort, ohne umzusteigen oder zu Fuss gehen zu müssen. Dies gelingt den meisten jedoch nicht auf Anhieb. Dem Abstellen des Autos bei Veranstaltungen, wo immer es Platz hat, will die Gemeinde Davos gemäss Publikation im Davoser Amtsblatt vom 21. Juli 2017 mit entsprechenden Parkverbotszonen zu recht den Riegel schieben. Diese Massnahmen gehen in die richtige Richtung. Sie sind vielleicht zu wenig restriktiv. Parkverbots-Zonen bedingen einerseits mehr Verkehrskontrollen in den Quartieren, mehr Geldbussen und andererseits dringend, ja vorrangig, eine Verkehrsleitung am Stadteingang Davoser See, ab Spital im Süden und oder ab Flüelastrasse/Färich im Osten. Vor Klosters Dorf müssen Angaben für die Parkplätze Madrisa, Gotschna und Casparis Parkplatz abrufbar sein. Letztlich muss der Verkehr zu P+R-Standorten geführt und von dort die Passanten auf den ÖV verladen werden.

Mit einem modernen volldynamischen Parkleitsystem werden jedermann frühzeitig – und schon auf der Anfahrt lange vor dem Zielort – die Parkmög-

lichkeiten aufgezeigt. Alle erreichen ihr Ziel schneller, selbst wenn ab dem Parkstandort auf den ÖV umgestiegen werden muss. Das Verkehrsaufkommen nimmt ab; der Lärm und die Abgase werden reduziert; aber auch weniger Unfälle, Stress und Geldbussen für das «Wildparkieren» sind die Folgen. Hinweisschilder, Infotafeln und teure LED-Anzeigen entlang der Strassen sind heute nicht mehr angebracht – es braucht diese Anzeigen am Strassenrand gar nicht mehr. Heutzutage werden die Infos des PPS auf der Webseite der entsprechenden Stadt und einer Handy-App viertelstündlich aktuell dargestellt. Noch moderner sind Systeme, bei denen der Autofahrer zusätzlich vor Einfahrt in den Zielort selbst frühzeitig etwa folgende Informationen über und vom Parkhaus in Erfahrung bringen kann: Aktuell gültige Parktarife (vgl. Ziff. 6.6.3.), freie E-Ladestationen, freie Behinderten-Parkflächen, freie XXL-Parkplätze, Restplatzanzeigen für Busse, Anzahl wartender Taxis beim Parkhaus, Anzeige über ÖV-Verbindungen oder aktuelle Anschlusszeiten an den ÖV mit Ortsbus, Metro und RhB.

Das Anzeigen von freiem Parkraum von allen Parkhäusern genügt allein noch nicht. Ohne Verkehrsmessungen an neuralgischen Verkehrsknotenpunkten und der Auswertung dieser Daten wird keine Verkehrsberuhigung herbeigeführt. Das PPS muss insbesondere mit einem effizienten Verkehrsmanagement (vgl. Ziff. 4.3.) kombiniert werden. Je nach Verkehrsfluss ist auch der Parkplatzleerstand zu bewirtschaften: Fahren zu viele Fahrzeuge in die Innenstadt ein, werden automatisch die Parkgebühren im Zentrum mit der Anhebung der Tarifstufe teurer oder gar der Parkraum im Zentrum für ausgebucht angezeigt. Der Verkehrsteilnehmer ersieht die Parkgebührenstufe I, II oder III und entscheidet dann, wo er unter diesen neuen Gegebenheiten parkiert und allenfalls von wo er dann auf den ÖV umsteigen wird.

Ein Parkleitsystem soll auch ein kontrolliertes Entleeren der Parkplätze und Parkhäuser ermöglichen. Die Ausfahrt auf die Hauptstrassen und die «Heimreise» ins Unterland sind auch zu leiten. Nach einem Skitag oder einem Event in der Innenstadt müssen die Parkplätze wegen des winterlichen Parkverbotes von 24 bis 8 Uhr wieder entleert werden. Die Talstrasse als Ausfahrtsachse wird zur Dauerbelastung, weil es an Dauerparkmöglichkeiten fehlt. Bereits um 16 Uhr ist der Stau ab Spar aus dem Jakobshorn-Parkplatz in Richtung Davos Dorf vorprogrammiert. Häufig wird noch über die Mattastrasse ausgewichen, was zu einer Verstopfung von Quartierstrassen führt. Der Ausfallverkehr nach Klosters wird ab den Gebäuden Montana/Touring im Dorf durch die

Ausfahrt aus dem Parsenn Parking nochmals gestoppt. Die geordnete Entleerung der Parkplätze über die Talstrasse ist primär mit dem Parkleitsystem in den Griff zu bekommen. Stauanzeigen mit prognostizierten Wartezeiten tun Not. Als Lösungen würden sich das Happy-Hour-Parking (vgl. hinten unter Ziff. 5.5) und die Zeitfenster-Entleerung für das Ausfahren aus Parkplätzen (vgl. hinten unter Ziff. 5.5) anbieten.

4.2. Konzept 2:

Dauerparkplätze und das P+R fördern das Umsteigen auf den ÖV

Grundsätzlich sollten Einheimische, Zweitwohnungsbesitzer und Gäste ihr Fahrzeug parkiert halten und auf den ÖV umsteigen. Einheimische und Zweitwohnungsbesitzer sollten vermehrt angehalten werden, auf unnötige Botengänge per Auto zu verzichten. Pendler fahren auf ihren Parkplatz und steigen um, genauso wie der Tagestourist. Das Umsteigen auf Velos und E-Mobile (Roller, Bike und Auto) ist zu fördern. (siehe hinten Sofortmassnahme Nr. 8 unter Ziff. 5.8.)

Während des Spengler-Cups wird heute schon eine P+R-Regelung mit Busfahrt ab Davoser See zum Eisstadion gehandhabt. Diese temporäre «Auffanganlage» zeitigt aber wenig Erfolg. Der Umsteiger wird allerdings auch kaum darauf aufmerksam gemacht (Parkleitsystem fehlt) und ihm fehlt der Anreiz, auf den ÖV umzusteigen (fehlendes Verkehrsmanagement). Hier besteht noch erhebliches Aufholpotential.

Das Credo muss lauten: Fahrzeuge 24 Stunden parkiert lassen und auf den ÖV umsteigen.

Es braucht Fahrzeug- und Fahrradparkhäuser, deren Ziel es ist, die Verkehrsteilnehmer aufzufangen und sie zum Umsteigen zu bewegen, sei es auf den Bus, aufs Fahrrad oder auf E-Mobile. Die Weiterfahrt muss möglichst einfach, sicher und komfortabel gestalten werden können. Dazu gehören neben Parkflächen für das Abstellen und Umsteigen verschiedenste Serviceräume, wie Werkstätten für Fahrzeuge und Bikes, Waschanlagen, Ladestationen für E-Mobile/Bikes und eine Tankstelle, ja sogar 24 h-Shops, ja sogar Warteräume. Diese Bike/Car P+R-Anlagen fördern den ÖV und den Langsamverkehr. Zudem stehen E-Mobile und E-Bikes bereit. Diese Fahrzeuge müssen nicht mehr an bestimmten Standorten abgeholt und zurückgebracht werden. Innerhalb Davos und Klosters können die Nutzer diese Autos und Bikes auf bestimmten öffentlichen

Parkflächen stehen lassen. Eine App zeigt an, wo das nächste Fahrzeug wartet. Bezahlt wird nur, wenn tatsächlich mit dem Auto oder Bike gefahren wird. Der E-Car- und Bike-Sharing Markt ist erst in den Anfängen.

Die Politik soll den ÖV und Langsamverkehr mit den P+R-Anlagen mit jährlichen Zuschüssen fördern. Die gesetzliche Grundlage dazu wäre mit dem Parkplatzgesetz der Landschaft Davos von 1997 schon heute vorhanden.

Eine P+R-Anlage soll den Privatverkehr von der Strasse nehmen und das Umsteigen bezwecken. Die parkierten Autos zirkulieren nicht mehr - dies möglichst lange; auch im Zentrum bleiben sie an bestimmten Orten trotz Schneefalls auch über Nacht parkiert. Als P+R Parkflächen sich vor allem der Davoser See an.

Exkurs: Parkhaus im See

Eine geniale Vision: Das Parkhaus im See. Im ersten Moment klingt es vermessen, doch wo sonst, ausser unsichtbar im See versenkt, bietet sich so viel nutzbarer Platz?

Die Idee des Parkhauses im See ist sogar kostensparend im Vergleich zu anderen Parkhausvarianten und löst etliche Probleme auf einen Schlag: Mit dem gekoppelten P+R-System werden Benzinautos aus dem Stadtbereich verbannt, wodurch sich die Luft in Davos spürbar verbessert. Nerven aufreibende Staus auf Talstrasse und Promenade gehören der Vergangenheit an. Das Parkhaus im See ist auch der ÖV-Hub. Durch Anbindung an intelligente Verkehrsleitsysteme und ausgeweitete ÖV-Dienste gelingen Weitertransport und Verteilung der Besucher und Anwohner von Davos an die anvisierten Zielorte mit Leichtigkeit. Im Winter ist das Parkhaus nur teils zu erkennen, im Sommer ist es vollständig unsichtbar (zur ausführlichen Erklärung des Parkhauses im See vgl. Ziff. 6.5.1)

4.3. Konzept 3:

Verkehrsmanagement

Der Kleine Landrat hielt schon im 2011 fest, dass für Davos ein umfassendes Verkehrsmanagement mit aufeinander abgestimmten Massnahmen seitens der Gemeinde und privater Unternehmungen nicht existiert.

Ein Parkleitsystem funktioniert nicht ohne P+R und Verkehrsmanagement. Mit dem Verkehrsmanagement werden diese Systeme aufeinander abgestimmt. Das Verkehrsmanagement ist die Steuerung. Die Verkehrsflüsse werden mit Verkehrsmessungen überwacht und der Verkehr dynamisch geleitet. Mit neuester Digitaltechnologie werden laufend Daten aufbereitet. Mittels automatischer Auswertung wird der Verkehrsverlauf direkt «online» beeinflusst. Passieren zu viele Fahrzeuge einen neuralgischen Knotenpunkt, kann das Zufahren auf gewisse Stellen hin und/oder das Einfahren zu gewissen Parkhäusern gestoppt werden. Der Verkehr wird automatisch umgeleitet. Die Verkehrsteilnehmer werden gezielt informiert und beispielsweise bei zu grossem Aufkommen von Anreiseverkehr bereits frühzeitig in Davos ins Parkhaus im See und in Klosters auf den Talbach-Parkplatz via Ausfahrt Vereina gewiesen. Der Staugefahr wird entgegengewirkt, der CO₂-Ausstoss weiter vermindert. Die Lenkungssysteme werden mit allen Verkehrsträgern abgestimmt. Dadurch können die Nutzung bestehender Infrastrukturanlagen effizienter gestaltet, der Parkleerbestand frühzeitig bewirtschaftet und der private und öffentliche Verkehr aufeinander abgestimmt werden.

Mit dem Verkehrsmanagement kann zudem die Verkehrsinfrastruktur besser ausgelastet werden. In Zusammenarbeit ortsansässiger Dienstleister können die Verkehrsteilnehmer von besonderen Angeboten profitieren. Soll das eine Parkhaus besser frequentiert werden, werden gezielte Anreize für dieses Parkhaus geschaffen und angeboten. (vgl. hinten Ziff. 6.6).

4.4. «E-City» – die konsequente Neuausrichtung auf Elektromobilität bis 2023

4.4.1. Das Umstellen auf E-Mobile

Das oberste Ziel für alle verkehrspolitischen Entscheide muss immer sein, die Innenstadt verkehrsfrei zu gestalten, zumindest auf eine wahrnehmbare Verkehrsberuhigung mit markant weniger Privatautos hinzuwirken. Der heutige Autoanteil am Gesamtverkehr muss in Davos Klosters markant gesenkt werden. Diese Strategie ist grundsätzlich nicht gegen das Auto an sich gerichtet. Das Auto soll kein parteiideologischer Zankapfel sein. Das Auto soll nach wie vor seine Bedeutung haben, jedoch nicht mehr eine so dominante wie heute. Wenn überhaupt ein Auto – dann nur ein E-Auto.

Fahrverbote für Benzin- und Diesel in der Innenstadt werden kommen, dem E-Mobil – besonders dem automatisierten – gehört die Zukunft.

In der Fachwelt ist man sich einig. Das Auto wird elektrifiziert, vernetzt und autonom. Wird künftig innerorts mit dem Auto gefahren, dann nur noch mit E-Mobilen. Es wird konsequent auf elektrisch umgestiegen. Der Ortsbus und die Taxis fahren grösstenteils führerlos.

Auch wenn bis heute nur die Automobilkonzerne Volvo und Mazda konsequent für die künftige Produktion auf Hybrid- und E-Fahrzeuge setzen und sich die übrige Autobranche noch zurückhaltend zeigt, wird das E-Mobil schneller als gedacht eine wichtige Rolle spielen. Die Verantwortlichen bei BMW rechnen in den mitteleuropäischen Städten bis 2025 mit einem Anteil an E-Fahrzeugen von 15 bis 25%. Bis der alte Fahrzeugpark in Mittel- und Zentraleuropa allerdings vollständig auf E-Mobile umgerüstet ist, werden sicher noch mehr als zwanzig Jahre vergehen. Auf dem Land wird es keinen raschen Umstieg geben, aber in den Städten wird es bedeutend schneller gehen.

Politisch sind die Tage der Verbrennungsmotoren gezählt – der Dieselskandal vom Juli 2017 in Deutschland zeitigt Wirkung und der Markt für Dieselfahrzeuge ist auch bei uns zusammengebrochen – selbst die deutsche Politik spricht schon von einem Ausstieg im 2030. Grossbritannien und Frankreich wollen landesweit ab 2040 keine Verbrennungsmotoren mehr zulassen. Paris will bis 2024 Diesel- und bis 2030 auch Benzinmotoren komplett aus dem Verkehr ziehen. In Norwegen ist die Umrüstung auf E-Mobilität schon in der politischen Umsetzung.

Die E-Mobilität hat Zukunft; dies wird vielfach heute noch unterschätzt. Der Marktanteil von Elektroautos beträgt in der Schweiz zwar nur 1.1%; jedoch betrug der Zuwachs der Autos mit Elektroantrieb in der Schweiz von Januar bis Juli 2017 36.7%. Allein im Juli 2017 sind 95% mehr E-Mobile als im Vorjahr in den Verkehr gesetzt worden. Die Elektromobilität wird auf lange Sicht auch im ÖV und in der privaten Transportbranche Fuss fassen.

Davos muss sich frühzeitig auf diese Entwicklung einstellen und in den Alpen eine Pionierstellung einnehmen. Die Förderung der E-Mobilität macht gerade in Davos und Klosters sowie zwischen diesen beiden Ortschaften Sinn, weil die Wege kurz sind und die durchschnittlichen Fahrstrecken der Nutzer nur wenige Kilometer pro Tag ausmachen. Davos etabliert sich als saubere Energiestadt ohne Ver-

kehrsausstoss von Stickoxiden (Diesel) und Kohlendioxid (Benzin). Der Ersatz von öffentlichen Diesel-fahrzeugen und die Förderung von Elektrofahrzeugen in Davos Klosters drängt sich bei uns schon allein wegen der Feinstaub- und Lärmproblematik auf. Davos Klosters entwickelt sich rasch zur E-City – der Vorzeigestadt für den E-Verkehr mit Personenwagen, Bussen, Transportern und Bikes in den Alpen. Diese (Umsteige-)Strategie gilt es zielstrebig umzusetzen. Bis Anfang 2023 sollte dies möglich sein.

Bereits heute zeigt sich, dass Orte, die ein grosses Angebot an E-Tankstellen aufweisen, von Übernachtungen und Besuchen (Restaurants, Bergbahnen, Geschäften, Golfplätzen, Museen und Hotels) profitieren. Sie ziehen eindeutig mehr Personen an, seien es Feriengäste, Durchreisende oder seien es Tagesbesucher für Shopping, Museumsbesuche oder Ähnliches. Hotels mit Restaurants werden vielfach wegen des E-Ladens über Nacht gebucht. Davos Klosters steckt diesbezüglich noch in den Kinderschuhen. Heute bestehen nur gerade zwei öffentlich zugängliche Ladestellen in Davos, in Klosters keine einzige. In nur fünf Davoser Hotels und nur in einem Hotel in Klosters wird dieser Dienst angeboten. Im Tiroler Dorf Kitzbühel sind bereits heute 15 öffentliche Lademöglichkeiten vorhanden, die von den Stadtwerken betrieben werden, und zwölf Hotels inklusive des Golfplatzes Eichenheim verfügen über insgesamt 25 Charger. Heute wäre es ohne hohe Mehrkosten möglich, in den Blauen Parkzonen von Davos und Klosters Lademöglichkeiten anzubieten. Dies wäre ein guter Anfang, E-Autos zu fördern.

Bis auf längere und abgelegene Postautolinien könnten bereits heute Buslinien problemlos auf Elektromotoren umgestellt werden. Viele Busse sind auf kurzen Strecken unterwegs. Mit dem Laden über Nacht und etwas Nachladen tagsüber reichen die Batterien bereits heute, dies selbst mit Einbezug von mehr Wartungsintervallen und mehr Ladezeiten. Die

Automatisierte E-Mobilität ist für Davos Klosters eine Chance – ja – ein Muss!

Verkehrsbetriebe setzen ab Sommer 2021 ausschliesslich elektrisch angetriebene Busse ein. Innerorts vom See bis Spital sind keine Steigungen auszumachen. Die Fahrstrecken gestalten sich kurz. Löblich ist, dass die VBD über den Spengler Cup 2017 versuchsweise einen Elektrobus einsetzen werden. Gerade in den Tourismusorten Davos und Klosters liessen sich zudem Waren nachts lautlos von A nach B transportieren. Untertags wäre automatisch der Verkehr von Nutzfahrzeugen reduziert wahrnehmbar.

Die Gemeinden Davos und Klosters fördern für Ortsansässige das Umrüsten von Verbrennungsmotoren auf E-Mobilen mit einmaligen Unterstützungsbeiträgen. Die Gemeinde Horgen tut dies bereits seit Dezember 2016, wenn ein mindestens neun Jahre altes Auto durch ein ökologischeres Auto ersetzt wird. Sie bezahlt pro Kauf rund 10% des Ankaufpreises bis zu maximal CHF 3'000.00. Für die Umsetzung dieses Förderprogrammes wurde ein Kredit von CHF 600'000.00 bis 2020 gesprochen.

Das gemeindeeigene Elektrizitätswerk Davos (EWD) und Repower in Klosters sind auf zwei Seiten gefordert, einerseits als Dienstleister/Anbieter von einheimischem Strom und andererseits als neuer Unternehmer im E-Sharing-Bereich.

Die Elektrizitätswerke sollten das ureigenste Interesse haben, möglichst viele Ladestationen an öffentlich zugänglichen Stellen zu errichten, um Strom liefern zu können. Die Infrastruktur muss für Ladestellen dezentral über möglichst viele Stellen ausgebaut werden. In der Praxis lädt man sein Elektroauto oft nur 15 bis 20 Minuten. Mit einer gut ausgebauten Ladeinfrastruktur sind kurze Stopps kein Problem. Elektroautos werden bei Stopps geladen, vor dem Shopping Center während des Einkaufens, bei einer Kaffeepause oder beim Lunch, während eines Kinobesuches oder während der Arbeitszeit im Büro. Der E-Automobilist wartet nicht mehr bis «sein Tank leer ist». Das Verhalten wird sich ändern. Geladen wird immer dann, wenn das Auto abgestellt wird. Dies wäre die gängige Praxis, um den alltäglichen Bedarf zu decken.

Showcase «Davos-E-Mobility während WEF 2020

Das WEF produziert ab 2020 keine Emissionen mehr; die Teilnehmer fahren lautlos mit E-Mobilen. Die VIP-Flotte fährt mit Tesla-Limousinen. Die Kongressteilnehmer werden mit E-Bussen befördert. Private mit ihren Limousinen erhalten vor dem Kongress, übrigen Tagungsorten und den Hotels nur Zufahrt mit E-Mobilen. Das Anhalten und Parkieren auf den Hauptachsen darf nur noch für E-Mobile gestattet sein. Die RhB fährt die Strecke Dorf-Platz im Takt und hält vor dem Kongresshaus an der Hertistrasse.

Das EWD und Repower können sich die aufkommende Tendenz zur E-Mobility zu Nutzen machen und sich eines neuen, einträglichen Geschäftsfeldes im E-Verleihbusiness annehmen. Gerade wenn man bedenkt, dass die Betreiber nicht nur die Einnahmen

aus den Leihgebühren sondern die Daten der Nutzer interessieren. Diese werden mittels Bluetooth und GPS gesammelt. Diese Daten können ausgewertet, verkauft und auch zur Verbesserung der Infrastruktur eingesetzt werden.

Die E-Mobility für Cars und Bikes wird in Davos Klosters ganz neu aufgestellt und allen zu fairen Konditionen angeboten. Bei den Parkanlagen stehen überall öffentliche Lademöglichkeiten zur Verfügung. Einheimische und Zweitwohnungsbesitzer, die mit «Stromern» fahren, erhalten vereinheitlichte, verbilligte Standardangebote zum Leasing und Kauf von E-Cars und E-Bikes. Das temporäre Leasing wird in der Region gefördert, um von parkierten Autos mit Verbrennungsmotoren (Benziner/Diesel) auf E-Mobile umzusteigen. Die Ladestationen werden auch auf anderen Parkflächen oder entlang der Promenade, ja sogar in Aussenquartieren installiert. Um jedes öffentliche Gebäude sind E-Lade-Möglichkeiten vorgesehen.

An den Park+Ride-Stationen (in Klosters: Parking Casparis beim Talbach; in Davos: Parkhaus im See, Parking Parsenn und im Parkhaus Mitte) stehen mindestens 300 Mobility-Klein-Fahrzeuge des gleichen Auto-Typs, alle mit vier Sitzplätzen, 500 S-Pedelec E-Bikes (bis 45 km/h) sowie 50 E-Cargo-Velos des gleichen Typs zum Mieten und Abholen bereit. Alle E-Geräte sind deutlich gekennzeichnet; jedermann kann sie so besser wahrnehmen. Sie fahren uneingeschränkt in der Innenstadt und in der Region Klosters Davos herum; die Annahme und Rückgabe kann jederzeit mittels App organisiert werden. Diese E-Fahrgeräte haben die üblichen Verkehrsvorschriften und Parkierungsordnungen einzuhalten; sie sind nur in den verkehrsfreien Zonen an der Zufahrt gehindert. Den E-Bikes stehen alle Fahrwege offen; einzig haben sie Rücksicht auf Fussgänger und Wanderer zu nehmen.

Hotels schliessen sich zu einem gemeinsamen Betreiber von E-Hotelbus-Taxis zusammen. Damit werden Gäste sowie Restaurant- und Barbesucher rund um die Uhr bedient, dies auf Vorbestellung und bedarfsgerecht auf dem direktesten Weg.

4.4.2. Das Fördern des E-Mobil-Verleihes

Dem Car-Sharing gehört die Zukunft. In der Stadt wird Mobilität «frei» verfügbar sein wie Wasser und Internet. Die Verschiebung vom Eigentümer zum Shared-Car-Nutzer wird sich beschleunigen. Das Free-Floating-Verleihsystem gilt in der ganzen Region. Das Model von Mobility Car Sharing, das abgeholte Auto stets am Abholort zurückzugeben, ist nicht mehr zeitgemäss. Die Zusammenarbeit erfolgt am besten mit einem E-Mobil-Hersteller und einem

E-Bike-Produzenten. Verschiedene Anbieter sind denkbar, die einen setzen auf Qualitäts-E-Mobile, andere bieten einfachere Cars oder nur Velos mit einem Gang an. Die Cars und Bikes können Werbung enthalten. Zusammen mit den Anbietern kann auch eine wintertaugliche Nutzung entwickelt werden.

So funktioniert die Ausleihe

Über eine Smartphone-App kann der Benutzer in Erfahrung bringen, wo das nächste E-Car oder das E-Bike stehen. Das entsprechende Mobil wird reserviert. Die Fahrzeuge sind alle mit GPS-Sender ausgerüstet. Mit dem Handy wird der QR-Code entsperrt. Vor der ersten Fahrt muss sich der Nutzer registrieren. Das E-Car-Sharing muss für den Nutzer einfach abgewickelt werden können. Abo-Gebühren, das Einverlangen eines Depots und Methoden zum Einloggen in Kreditkarten-Firmenchips sind out. Es genügt die Registrierung per App mit Kreditkarten-Daten. Danach erfolgt die freie Nutzung. Bei einem Free-Floating-System kann das Fahrzeug nach dem Gebrauch am Zielort auf einem öffentlichen Parkplatz wieder mit gesperrtem QR-Code abgestellt werden. Dort wird es von einem neuen User gefunden und weiter genutzt.

Die Anbieter zahlen den Standorten der Parkhäuser Platzmieten und entrichten der Öffentlichkeit generelle Mietabgaben. E-Cars und vor allem das aufstrebende E-Roller- und E-Bike-Sharing generieren für Hersteller und Betreiber zufriedenstellende Renditen. Die Gebühren für die Nutzer fallen relativ preiswert aus. Zudem erhält der Anbieter die Kundendaten und erfährt alles über die Nutzungshäufigkeit, Fahrrouten und die am meist frequentierten Orte. Diese Nutzungsdaten könnten auch anderweitig zur Kundengewinnung und -bindung verwendet werden.

Für den Raum Davos Klosters empfiehlt sich eine einzige E-Fahrzeugkategorie mit vier Sitzplätzen und 4-Rad-Antrieb für den Winter. Für E-Cars gilt eine Tagespauschale oder eine Grundgebühr von CHF 15.00 als angemessen und die Gebrauchsnutzung kann pro Stunde pauschal mit CHF 10.00 veranschlagt werden oder pro gefahrenem Kilometer CHF 0.70 betragen.

In Berlin bietet der E-Roller-Sharing-Anbieter Emmy die E-Schwalbe, den Kultroller der ehemaligen DDR, bereits für 19 Cent pro Minute an. Es ist geplant, die Flotte auf 450 Stück zu erhöhen.

Eine Grundgebühr für ein qualitativ gutes E-Velo von CHF 5.00 pro Tag und eine Stundenabgabe von CHF 1.00 wären attraktiv. «Zürich Velo» will ab Früh-

jahr 2018 dafür ohne Abo CHF 4.50 pro 30 Minuten verlangen. Für E-Lastenfahräder sollen im Markt Angebote mit einer Grundgebühr von CHF 5.00 und CHF 2.00 pro Stunde bestehen. In Zürich will Smide, Angebot der Mobiliar Versicherung, für ein E-Bike im Wert von CHF 7'000.00 pro Stunde CHF 15.00; die Kautions soll CHF 50.00 betragen. Über Nacht von 24 bis 7 Uhr sollten zumindest die Bikes gratis genutzt werden können.

4.4.3. Die Davos Klosters Autonutzung der Zukunft

Der Auto-Nutzer fährt innerort – wenn er auf das Auto nicht verzichten will – nur mit dem E-Mobil, sei es sein eigenes oder sei es ein gemietetes. Er hat seinen PW in einem der neuen Parkhäuser in Davos und Klosters für die Fahrt ins Unterland parkiert. Dies wäre ein echter Fortschritt für Davos Klosters – ein USP erster Güte.

5. Sofortmassnahmen als kurzfristige Realisierungsschritte

Es bedarf keiner neuen Verkehrsgutachten. Vieles wurde schon früher in irgendeiner Form angedacht. Diverse Überlegungen und Planungen wurden angestellt. Viele Projekte sind vorhanden und schlummern in den Schubladen. Partikulär wurde geplant, an eine Gesamtschau wurde nicht gedacht. Viele der vorhandenen Ideen und Projekte könnten sofort beziehungsweise innert einer Übergangszeit von zwei Jahren umgesetzt werden; einige sogar kostengünstig zur schrittweisen Erreichung der verkehrspolitischen Ziele.

Die nachfolgenden Vorschläge schliessen sich teilweise aus und müssen sich im Gesamtkonzept nicht unbedingt ergänzen. Sie wollen aber auf das Gesamtziel abgestimmt werden – schlimmstenfalls können sie auch wieder aufgehoben werden, wenn sie ihre Wirkung verfehlt haben oder wenn sich bessere Lösungen abzeichnen.

5.1. Sofortmassnahme 1: Buseinbahnverkehr sorgt für die Sicherheit der Velofahrer und Fussgänger

Das Velo hat absolut seine Berechtigung auf der Promenade und der Talstrasse. Dies ist unbestritten. Lieber ein Fahrrad mehr als ein Privatauto, das auf den Hauptverkehrsadern fährt. Nur gibt es bei der Förderung des Fahrrad-Verkehrs einen grossen Haken: Man kann dem Velo nicht geben, ohne dem Auto und in Davos besonders dem Ortsbus zu nehmen.

Beides geht schlicht nicht. Es allen recht zu machen, geht nur auf Kosten der Sicherheit, und beim Davoser Busgegenverkehr zulasten der Sicherheit für Velofahrer, Fussgänger und letztlich zulasten der verantwortlichen Buschauffeure. Wegen des neuen Verkehrsregimes werden sich Unfälle ab Sommer/Herbst 2018 unausweichlich häufen.

Bereits heute stösst der Innerorts-Verkehr in den Stosszeiten an seine Grenzen. Das Kreuzen von Bus und Lkw ist oft ein Kunstseilakt. Die Promenade und die Talstrasse sind mit einer reinen Fahrbahnbreite von nur 6.40 Meter (in Kurven teilweise 6.80 Meter) viel zu eng angelegt, um darüber den Privatverkehr mit Busgegenverkehr und neuerdings zusätzlich noch den Velogegenverkehr gefahrenlos, unfallfrei

Der Buseinbahnverkehr macht die Promenade «breiter» und «sicherer» für Velofahrer und Fussgänger; die Promenade wird attraktiver fürs Shoppen.

und speditiv abwickeln zu können. Die Davoser Ortsbusse sind zu schwerfällig und zu breit – deren Gegenverkehr führt heute schon zu einem teilweise zähen Verkehrsfluss. Diese unbefriedigende Situation wird beim Velogegenverkehr noch gefördert. Der Verkehrsfluss wird selbst bei geringem Verkehrsaufkommen stark verlangsamt – dies führt zu einem unnötigen Stop and Go. Die Promenade und die Tal-

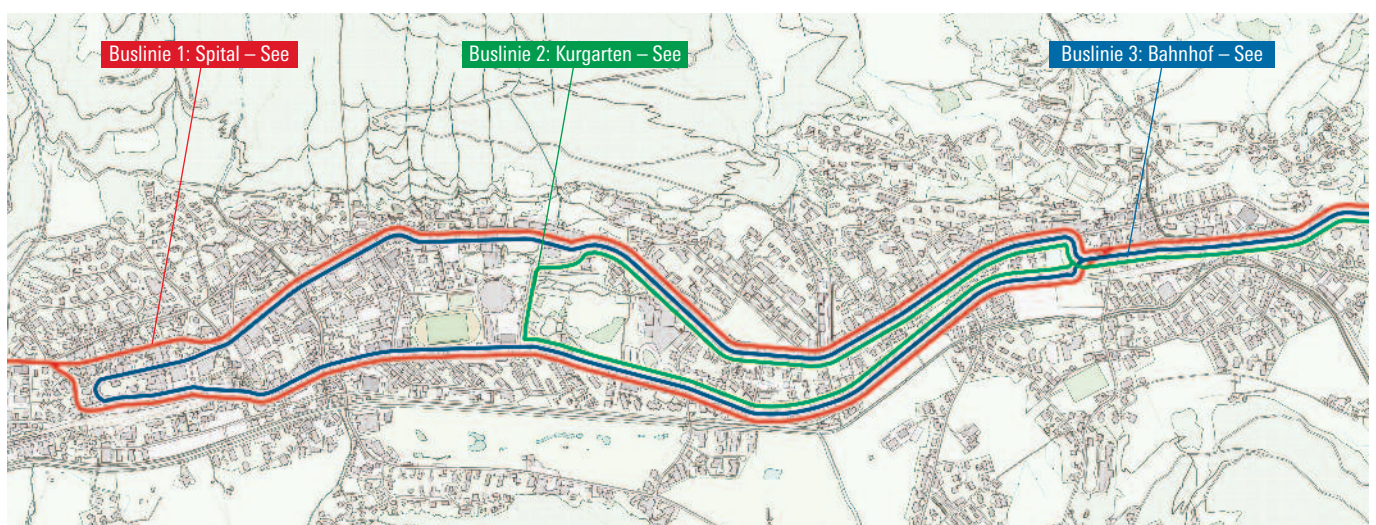
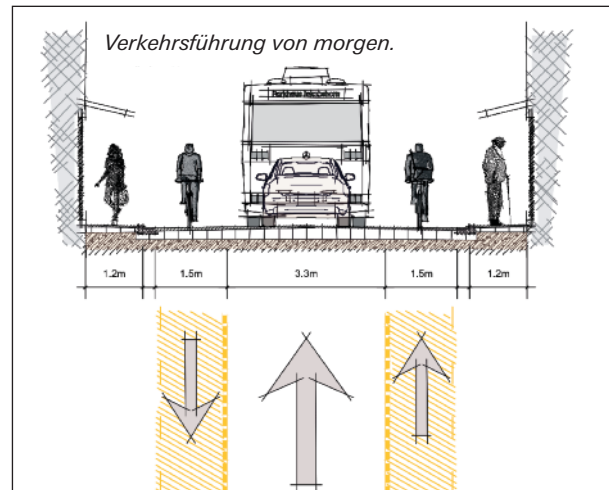
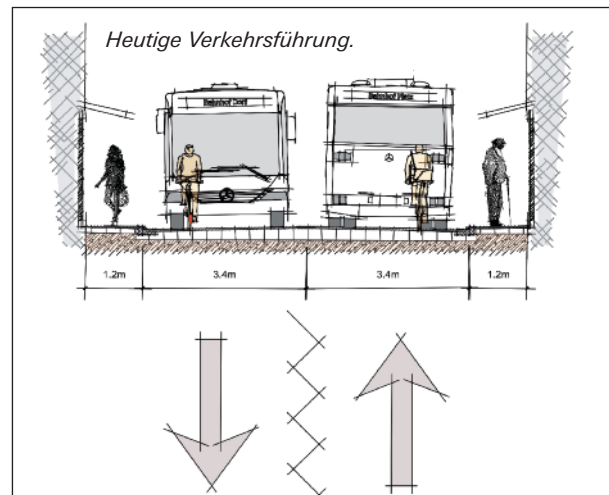
strasse sollen mit dem Bus neu als Ringstrasse ausgestaltet werden. Der ÖV fährt ab sofort nicht mehr im Gegenverkehr – die Einbahnlösung führt zu mehr Verkehrsfluss und zu mehr Sicherheit. Damit wird aber auch die berechnete Forderung nach dem Velogegeverkehr zum gefahrenfreien Durchbruch verholfen – und dies erst noch ohne Parkplatzabbau beidseits entlang der Promenade. Das Motto der Davoser Verkehrspolitik muss lauten: «Entflechten, Entlasten und Gefahren vorbeugen – dies unter Inkaufnahme allfälliger etwas längerer Bus-Fahrzeiten». Gerade im Sommer mit dem durchaus erwünschten Velogegeverkehr auf der Promenade und der Talstrasse macht der Buskreisverkehr ohne grossen Kostenaufwand Sinn. Es bedarf dreier Einbahn-Bus-Kreise, und zwar

- erstens eines Kreises von Bahnhof Dorf bis Bahnhof Platz über die Promenade hin und über die Talstrasse zurück
- zweitens eines Rundverkehrs Davoser See bis Spital (alternierend zu oben) sowie
- drittens eines kleineren Kreises vom Dorf via Eisstadion über die Promenade hin und über die Talstrasse zurück

Der Fahrrad-Beidrichtungsverkehr ist richtig, nur mit dem Busgegenverkehr zu gefährlich.

Promenade und Talstrasse weisen links und rechts der Fahrbahn neu je einen Velofahrstreifen von 1.5 Meter Breite sowie in der Mitte ohne Mittelinie eine Kernfahrbahn für den Bus- und PW-Verkehr von 4 Meter Breite auf. Diese Anordnung hilft auch Polizei, Feuerwehr und Sanität, in Notfällen schnell eingreifen zu können.

Die Entlastung wird markant sein, gerade auch für die Fussgänger, die auf der Promenade vermehrt promenieren sollen.



Mögliche Buslinien im Einbahnverkehr.

Wird der Bus im Einbahnverkehr geführt, wird auch die Diskussion um den Wechsel des Einbahnregimes Promenade-Talstrasse ein Ende finden. Dann ist der Streitpunkt um die Ideallösung des Rechtsabbiegens (Fahrzeug befindet sich schon auf richtiger Fahrbahn) gelöst (vgl. nachfolgend Ziff. 5.2.).

5.2. Sofortmassnahme 2: Wechsel der Fahrtrichtung des Einbahnverkehrs

Die Einbahnregelung auf der Promenade und der Talstrasse hat sich mit Ausnahme des Busgegenverkehrs bewährt. Nur – aus Sicht des Verkehrsflusses ist die Fahrtrichtung falsch, und sie sollte getauscht werden, auch wenn es für den Reiseverkehr einladender ist, von Davos Dorf über die Promenade in den Platz zu fahren. Dennoch rechtfertigt sich der Richtungswechsel wegen des Rechtsabbiegens. Das Rechtsabbiegen geht dann schneller vonstatten. Einzig bei der Einfahrt beim Davoser Seeli muss der Wechsel der Fahrbahn in einen grossen Kreislauf stattfinden. Im Zusammenhang mit dem Parking Parsenn/Seeli (vgl. hinten Ziff. 6.5.2.) präsentiert die Wildmannli Tafel uf Tafaas eine Lösung mit zwei Kreiseln, so dass auch dieser Einwand entkräftet werden kann.

Der Wechsel der Fahrtrichtung des Einbahnverkehrs könnte problemlos realisiert werden. Zur Entleerung der Parkplätze Eisbahn und Jakobshorn könnten mit dem Parkleitsystem an Spitzentagen auf der Talstrasse bedürfnisgerecht temporäre Gegenverkehrsmassnahmen getroffen werden. Werden die Parkplätze Metz (Ziff. 6.5.4) und Jakobshorn aufgehoben (vgl. Ziff. 6.5.5.) wird automatisch die Talstrasse weniger belastet.

Der Wechsel der Fahrtrichtung wäre einzig bei der periodischen Einführung der verkehrsfreien Promenade im Platz und Horlauben (vgl. Ziff. 5.7.) nicht optimal.

5.3. Sofortmassnahme 3: Einbahnverkehr auf den Querstrassen

Eine Verkehrsberuhigung und -entlastung sowie ein besserer Verkehrsfluss liesse sich auch mit einem ganzjährigen Einbahnregime auf den Seitenstrassen erreichen. Beim heutigen Einbahnverkehr wären beispielsweise die Dischmastrasse, die Eisbahnstrasse und die Guggerbachstrasse als Einbahnstrassen ab Promenade in Richtung Talstrasse zu erklären, umgekehrt die Hertstrasse ganz und die Tobelmühle- und Guggerbachstrasse im Gegenverkehr bis zu beiden Schulhäusern.

Ein Einbahnregime täte auch dem Quartier Matta oder dem Englisch Viertel über die Scalettastrasse gut.

5.4. Sofortmassnahme 4: Einführung Tempo 30 auf Promenade und Talstrasse

Während der Hochsaison von Dezember bis Ostern und von Juli bis Ende September wird auf den Hauptverkehrsadern mit Tempo 30 gefahren. Bei der Talstrasse kann die Gemeinde ohne Zustimmung des Kantons darüber entscheiden. Diese Massnahme beruhigt den Verkehrsfluss und macht das Benutzen des Privatautos unattraktiv; es soll damit das Umsteigen auf den ÖV gefördert werden.

5.5. Sofortmassnahme 5: Eingeschränkte Wiedereinführung Gegenverkehr auf Teilstrecke Talstrasse

Es ist zu überlegen, den Gegenverkehr – dies je nach Bedarf und Verkehrslage – ausnahmsweise temporär in einem schmalen täglichen Zeitfenster sowie ausnahmsweise auf gewissen Abschnitten auf der Promenade und Talstrasse wieder zuzulassen. Diese Massnahme gilt nur eingeschränkt und situativ und nur für Personenwagen und Kleinbusse bis zu 3 Tonnen. Busse und LKWs fahren wie heute im Einbahnverkehr. Die VBD ist allenfalls erst dann wieder für den Gegenverkehr zugelassen, sobald schmalere E-Kleinbusse eingesetzt werden. Der Velogegenverkehr ist davon nicht betroffen. Diese Sofortmassnahme lässt sich mit einem Parkleitsystem beispielsweise für einen Grossevent problemlos umsetzen.

5.6. Sofortmassnahme 6: Sanfte Entleerung von Davos – staufreie Heimreise ins Unterland

Besonders nach einem sonnigen Skitag, nach einem Hockeymatch oder grösseren Sportevent sowie an Wochenenden reisen alle Gäste vielfach zur gleichen Zeit ab. Alles staut sich auf der Talstrasse bis zum Davosersee und später im Prättigau für die Auffahrt zur Autobahn in Landquart.

Rückstaus in Davos und im Prättigau machen unsere Region nicht attraktiv; auch wenn sich unsere Gäste schon auf der Heimreise befinden, ist dies keine positive Werbung. Mit relativ einfachen Mitteln lässt sich eine Lösung und Aufbesserung des Images finden.

Mit dem «Happy-Hour»-Parking kann die Abfahrtszeit der Gäste nach Schliessung der Bergbah-

nen oder bei Beendigung anderer Anlässe auf mehrere Stunden verteilt werden. Damit zeigt sich die Destination Davos Klosters gastfreundlich. Mit der Happy-Hour-Parkgebühr profitieren nicht nur die Gäste, sondern diese erfreut auch Ladenbesitzer und Gastronomen. Das Happy-Hour-Parking beginnt um 16 Uhr und dauert bis 22 Uhr. Während dieser Zeit bezahlt der Gast keine oder eine stark reduzierte Parkgebühr. Die Gäste müssen bei der Retourfahrt nicht stressen; es verbleibt ihnen mehr Zeit, Davos Klosters länger zu geniessen. Derjenige Autofahrer, der bewusst später Davos verlässt, könnte zusätzlich mittels anderer Aktionen des Davoser Gewerbes wie der Ausgabe von Gutscheinen durch Restaurants und Läden belohnt werden.

Die Entleerung der beiden grossen Parkplätze Jakobshorn und Parsenn kann auch mittels fixer Zeitfenster organisiert werden. Dies würde die Verkehrsüberlastung auf der Talstrasse stark reduzieren. An 14 Uhr wäre der Parkplatz Jakobshorn für das Ausfahren nur noch stündlich zwischen 10 ab bis zur vollen halben Stunde und der Parsenn Parkplatz stündlich 10 Minuten vor der vollen Stunde bis 15 Minuten danach offen. Dasselbe kann auch für Klosters mit den Gotschna, Casparis und Madrisa Parkplätzen angedacht werden (vgl. Ziff. 7).

5.7. Sofortmassnahme 7:

Das Parken im Zentrum kostet generell für alle mehr

Gerade über die Parkgebühr könnte der Privatverkehr in der Innenstadt schnell zum «Stillstand» kommen (vgl. auch hinten unter Verkehrsmanagement, aufeinander abgestimmte Parkhausgebühren, Ziff. 6.6.2.). Auch mit der restriktiveren Ausgabe von Parkkarten durch die Gemeinde liesse sich eine Verkehrsberuhigung erreichen. E-Mobile sollen bevorzugt behandelt werden. Eine neue E-Taste an den Parkautomaten würde die Parkgebühr oder die Parkkarte auf die Hälfte reduzieren.

5.7.1. Parkgebühren flexibel gestalten

Ein effizientes dynamisches Parkleitsystem errechnet jederzeit quasi im Minutentakt aufgrund der Parkplatzverfügbarkeiten und des aktuellen Verkehrsaufkommens in der Innenstadt mittels fest installierter Messgeräte automatisch die Park-Gebühren an den verschiedenen Standorten. Je nach Situation können auch die Gebührentarife situativ angehoben werden. Der Verkehrsteilnehmer wird über diese neuen Gegebenheiten mittels App informiert und kann erneut selber entscheiden, wo er parkieren will.

Dem Grundsatz nach gilt: Wer nicht am Ortseingang parken und auf den ÖV umsteigen will, zahlt immer mehr, je weiter er in die Innenstadt einfährt. Der Parsenn Parkplatz ist gebührenmässig der zweitgünstigste Standort. Kongressteilnehmer und HCD-Match-Besucher, die direkt vor den Austragungsort fahren wollen, zahlen höhere Parkgebühren.

So könnten die Bergbahnen als Eigentümerin der Parkplätze Parsenn und Jakobshorn heute schon ihre Parkplätze nur für ihre Kunden zur Verfügung zu halten oder das Parken stark verteuern und ihre (Bahn-)Kunden während desselben Tages eine Gutschrift für Konsumation in den bergbahneigenen Betrieben gewähren. Damit werden automatisch Trittbrettfahrer ferngehalten. Diese sehen sich dann eher gezwungen, auf den ÖV umzusteigen und ihre Fahrzeuge am Ortseingang zu parkieren oder sie gleich zu Hause zu lassen.

5.7.2. Parkkarten nur für Berufstätige mit Pikettdienst

Die heute von der Gemeinde ausgegebenen Parkkarten sind hinsichtlich Benutzerkreis und Gebührenhöhe grundsätzlich neu zu überdenken. Es werden an Jedermann zu günstige Parkkarten abgegeben. Die Jahresparkkarte kostet nur CHF 400.00 pro Jahr. Damit werden die raren Parkplätze in der Innenstadt noch mehr von Einheimischen zu Ungunsten der Gäste unnötig besetzt und der Innenverkehr zusätzlich zum Nachteil aller belastet.

An Spitzentagen, bei besonderen Events und bei unerwartetem Ansturm werden die Parkgebühren einheitlich von der Überwachungszentrale aus per Knopfdruck auf die Stufe III erhöht, in der Zwischensaison gilt die günstigste Tarifstufe I. Die Parkkarte ist auf bestimmte Parkgelegenheiten zu beschränken. Das Parken mit der Parkkarte ist in bestimmten Rayon nicht mehr zugelassen. Parkkarten sind mit dem Parkleitsystem und Verkehrsmanagement zu koppeln.

Die Gemeinde kontingentiert die Ausgabe von Parkkarten. Sie gibt diese zudem bedürfnisgerecht und sehr restriktiv an maximal 50 Berechtigte ab. Die Parkkarte ist nicht auf eine Person, sondern auf ein bestimmtes (Dienst-) Fahrzeug ausgestellt. Die Parkkarte wird zu einem Preis von CHF 2'400.00 pro Jahr ausgegeben.

Pendlern wird für die Arbeitsverrichtung in der Innenstadt (möglichst nahe zur ihrem Arbeitsplatz) ein bestimmter Zehn-Stunden-Parkplatz zu einer reduzierten Jahresgebühr von mindestens CHF 1'000.00 während der Arbeitszeit fest zugewiesen.

Lokale Handwerker und Zulieferer erhalten von der Gemeinde eine Jahres-Parkkarte in Höhe von

CHF 1'500.00 für den Pikettdienst und den notwendigen Güterumschlag vor den jeweiligen Baustellen und Einsatzorten. So auch Ärzte oder andere dringend auf das Auto angewiesene Berufsgruppen. Diese Karten sind nur noch für geschäftlich notwendige Belange wie Aus- und Einladen (Umschlag und Service) gültig. Letztlich wäre es angebracht, Parkkarten nur noch für den Pikettdienst mit E-Mobilen zuzulassen.

Weitere Jahres-Parkkarten werden nicht mehr ausgegeben. Mit dem jederzeitigen Abstellen des Fahrzeuges an den zentralsten Standorten, so auch entlang der Promenade für das allmorgendliche Kaffeetrinken, Abhalten von Besprechungen im Cafe oder den Abendschoppen, soll es definitiv vorbei sein. Auch zu den genannten Zwecken müssen entweder Busse genommen oder die Fahrten in die Innenstadt besser koordiniert werden.

5.7.3. Nur das Kurzzeitparken ist noch gratis

Das spontane Einkaufen von Brot, Milch und Eiern, das Abholen der neu gewachsenen Skis beim Sporthändler, das Vorbeibringen einer Uhr zur Reparatur beim Uhrengeschäft oder der Einkauf von Blumen soll nicht generell verunmöglicht werden. Die seitlichen Parkplätze – und nur diese – vor den Geschäften dienen neu nur noch dem Kurzparkieren von einer Dauer von maximal zehn Minuten. Diese Parkzeit ist gratis. An diesen Orten existieren keine Parkuhren mehr. Diese Parkplätze werden vom Ordnungsdienst vermehrt kontrolliert. Diese Massnahme bewirkt eine bessere Fluktuation und Auslastung dieser Kurzzeitparkplätze. Dieses System hat in Deutschland Erfolg – man kennt es dort unter dem Namen «Brötchentaste» an der Parkuhr.

5.8. Sofortmassnahme 8:

Temporäre verkehrsfreie Promenade während Sommer und Winter im Dorf, in der Horlauben und im Platz (Steigenberger bis und mit Rathausplatz)

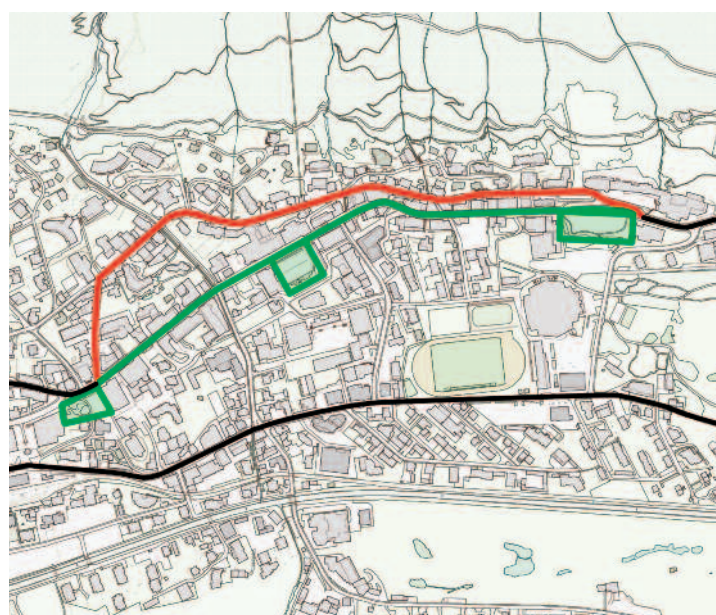
Erfahrungen mit der verkehrsfreien Promenade in Davos Platz sind gemacht. Das Bedürfnis ist vorhanden – auch im Winter; dies haben die Einweihung der Winterbeleuchtung im 2014 und der Winterevent des Vereins Shopping Promenade vom Dezember 2016 verdeutlicht. Die Umleitung des Verkehrs via Obere Strasse ist organisatorisch ein Leichtes.

Die Shoppingmeile «Promenade» kann touristisch besser genutzt werden, und zwar im Sommer und im Winter. Es ist naheliegend, die verkehrsfreie Promenade von Mitte Dezember bis Ende März und

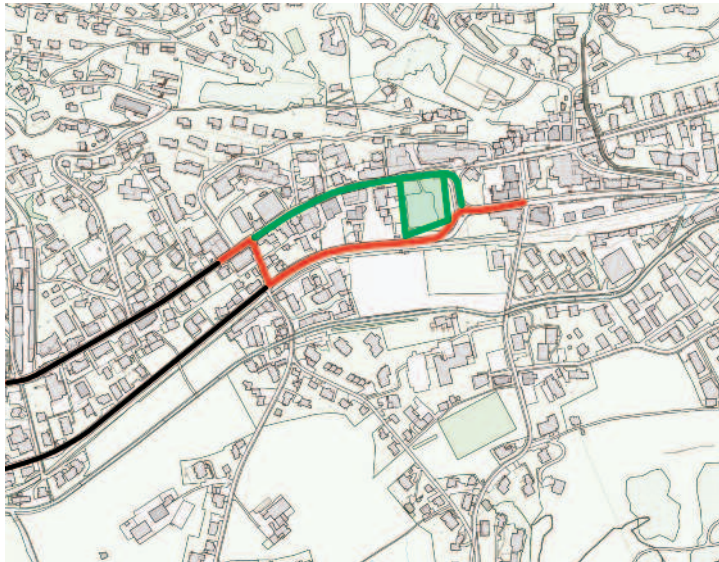
von Juli bis Ende September jeweils freitags in der Zeit von 17 bis 24 Uhr, samstags von 10 bis 24 Uhr und sonntags von 10 bis 20 Uhr einzuführen. Die Erfahrungen werden positiv ausfallen, sowohl für Gäste und Einheimische als auch für Gewerbetreibende, deren Zulieferdienste vorher und nachher uneingeschränkt gewährleistet bleiben. Der Raum zwischen den Begegnungszonen Kirchner Park beim Steigenberger bis und mit Rathausplatz/Fraubrunnenpark wird stark aufgewertet werden. Ein Promenieren wird wieder möglich.

Auch kann die Horlauben mit relativ wenig Aufwand zu gewissen Zeiten verkehrsfrei gestaltet werden. Die Erfahrungen mit dem WEF sind gemacht. Der Verkehr wird über die Scalettastrasse geführt; die Zugänge zum Parkhaus Migros Symond und zum Denner Parkplatz sind offen. Die Strecke Promenade vom neuen Winterthur Gebäude (104), über den neuen Horlauben Park vor dem Migros als neue Begegnungszone bis zum Schwyzerhuus (Bibliothek/Promenade Nr. 88) sind dem Publikum zu Fuss und per Velo zugänglich.

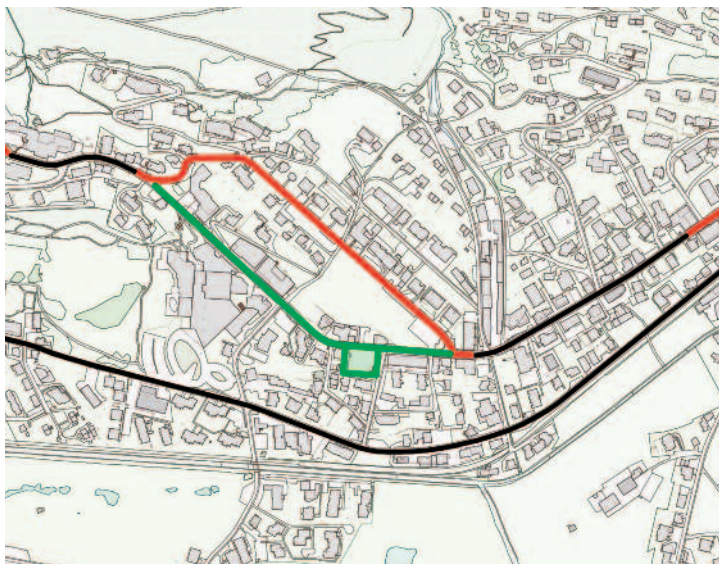
Beim Seehof-Seeli vor dem Hotel Seehof bis zum Derby liessen sich auch heute schon verkehrsfreie Nachmittage und Abende durchführen, dies mit wenig Aufwand und einer geringfügigen Verkehrsumleitung über die Talstrasse bis zur Dischmastrasse. Gerade mit dem neuen Parking Parsenn (vgl. 6.5.2.) könnte die Begegnungszone beim Seeli optimiert werden. Ein Versuch während einiger weniger Wochenenden im Sommer und Winter wäre es alleweil wert. Die Gegend rund um das Seehof-Seeli und entlang der Promenade bis zum Derby würde erheblich aufgewertet werden.



Flanierzone Promenade Platz.



Flanierzone Promenade Dorf.



Verkehrsfreie Zone Horlauben.

Denkbar sind natürlich auch alternierende Verkehrsumleitungen für verkehrsfreie Promenadenabschnitte auf dem Rathausplatz, der Arkaden, in der Horlauben und rund um das Seehof-Seeli, je nach Jahreszeit, Saison und speziellem (Quartier-)Event wie Chilbi, Weihnachtsmarkt, Wintereinzug, Foodfestival oder Streetparade.

5.9. Sofortmassnahme 9: Förderung der Elektromobile

An strategisch zentralen Plätzen im Stadtzentrum sollen rund 50 (Gratis-)Parkplätze für E-Mobile mit Ladestationen bereitgestellt werden. Gleichzeitig sollen an diesen Orten auch Abstellflächen für 100 Velos und E-Bikes entlang der Promenade und der

Talstrasse sowie vor öffentlichen Gebäuden wie Rathaus, Post, Schulen und Sportstätten geschaffen werden. An diversen öffentlich zugänglichen Orten sind zudem mindestens 30 Ladestationen mit Gratisstrom zu erstellen.

Jede bestehende private Tiefgarage mit mehr als 20 Einstellplätzen muss innert dreier Jahre umrüsten und alle neu zu erstellenden Auto-Abstellplätze (gedeckt oder offen) müssen gemäss Baugesetz neu zwingend einen Elektro-Charger pro 10 Abstellplätze aufweisen.

Mit solchen Massnahmen werden Akzeptanz und Attraktivität dieser E-Fahrzeuge gefördert und der Strategiewechsel mit Umstieg auf ausschliesslich E-Mobile in der Innenstadt eingeleitet.

Die VBD Davos und der Busbetrieb Klosters sowie die Post mit ihren Linien in die Seitentäler machen es vor. Sie ersetzen sukzessive ihre Busse mit Verbrennungsmotoren durch E-Busse. Zudem rüsten sie ihren Fahrzeugpark auf kleinere, schmalere und wendigere Kleinbusse um. Sie richten Versuchslinien ein, um ihre grundsätzliche Ausrichtung in Richtung der strategischen Ziele abzustimmen.

Automatisierte E-Busse verkehren auf den Hauptlinien. Ja die Verkehrsbetriebe installieren E-Bus-Taxis, die in Quartieren oder gar von Haus zu Haus verkehren.

Diese Massnahmen täten der Strategievorgabe zur Neuausrichtung der Energiestadt Davos gut. In Zürich hat die Firma O-Bike im August 2017 stadtübergreifend 900 Velos aufgestellt; in Winterthur sollen es ab September /Oktober rund 400 sein. Diesbezüglich kann auf Ziff. 2.2. vorne verwiesen werden.

5.10. Sofortmassnahme 10: Aufhebung Nachtparkverbot

Gerade im Winter sind Dauerparkplätze rar. Es gibt sie weit weg, ausserhalb von Davos in den Aussenfraktionen. Das Nachtparkverbot im Winter soll (teilweise) aufgehoben werden, und zwar bei den Parkplätzen Parsenn und Jakobshorn. Dies wäre unmittelbar bei den Bahnhöfen; beide Parkplätze sind mit dem ÖV optimal erreichbar. Das P+R-Regime ist ohne grossen Aufwand eingeführt.

Wenn das nächtliche Parkverbot zumindest auf gewissen Teilbereichen dieser Parkflächen aufgehoben würde, entstünden die in der Innenstadt dringend benötigten Dauerparkplätze. Den Grundeigentümern würde mit den zusätzlichen Parkgebühreinnahmen der höhere Schneeräumungsaufwand mehr als kostendeckend abgegolten. Diese Massnahme würde unverzüglich zu einer markanten Reduktion des Binnenverkehrs führen.

5.11. Sofortmassnahme 11:

Neue Fernbus-Linien nach Davos

Davos Klosters bietet mit einem Fahrdienst – zum Beispiel Flixbus – regelmässige Buslinien ab Zürich Flughafen, München und Mailand nach Davos Klosters an. Die Haltestelle in Klosters ist auf dem Talbach Parkplatz und in Davos beim neuen P+R-Termin

nal am See. Die Verteilung (Einsammeln und Aussteigen) übernehmen E-Busse. Die Innenstadt wird durch den Busfernverkehr kaum tangiert. Die Erreichbarkeit von Davos und Klosters wird dadurch stark verkürzt. Allenfalls ist anfänglich aus touristischer Sicht eine Anschubfinanzierung für den Fernbusbetreiber notwendig.

Megatrend in der Verkehrspolitik

«BigÖV» – in Davos sollen der ÖV mit Bus und RhB, der Fussgänger und der Velofahrer gefördert werden; strategisch wird zudem im Privatverkehr auf das E-Mobil mit Bus, Taxi, PW und Bike umgestiegen.

Der motorisierte Individualverkehr soll in der Innenstadt reduziert werden. Umsteigen auf Bus und

Bahn ist angesagt; das vermehrte Benutzen von Fahrrädern von April bis zum grossen Schneefall ist erwünscht. Davos soll nicht zwingend autofrei werden – wenn mit dem Auto gefahren wird, dann soll ein Umsteigen auf E-Autos stattfinden. Es müssen viele Anreize für den privaten E-Verkehr geschaffen werden.

Wie bewegen sich die einzelnen Verkehrsteilnehmer in der Innenstadt?

Der **Einheimische** geht primär zu Fuss, nimmt das Velo, steigt in den Bus und fährt mit seinem E-Mobil; auch sein PW (Benziner und Diesler) ist dauerparkiert und innerorts nicht zum Fahren verwendbar.

Der **einheimischer Lieferant/Unternehmer** fährt grundsätzlich mit E-Mobil und koordiniert seine Einsätze; Parken entlang der Promenade und Talstrasse sind ein Tabu, es sei denn, dort liege der Ort dringender temporärer Werkverrichtung.

Der einheimische **Pendler nach auswärts** fährt normal mit seinen PW (Benziner oder Diesel) auf direktem Weg stadtauswärts und abends wieder auf direktem Weg nach Hause oder er nimmt den ÖV, sein Velo oder E-Mobil bis in die Tiefgarage am See, um dort auf seinen Privatwagen umzusteigen.

Der **Pendler nach Davos** fährt mit seinen PW auf direktem Weg an seinen ihm fest zugewiesenen und von ihm bezahlten Parkplatz. Er kann auch in die Tiefgarage im See einfahren, zu günstigen Konditionen parkieren und auf den ÖV oder ein E-Bike umsteigen.

Der **Zweitwohnungsbesitzer** fährt mit seinem PW direkt zu seinem Feriendomizil und lässt sein Fahrzeug dort dauerparkiert; innerorts nutzt er sein E-Mobil oder geht zu Fuss und bewegt sich mit Bike und dem ÖV.

Der **Gast** der Wohnbevölkerung, des Ferienwohnungs-Eigentümers oder des Ferienwohnungs-Gastes parkiert in einem der freien Parkhäuser und steigt um oder geht zu Fuss oder benutzt das Velo.

Der **Hotelgast** fährt direkt zu seinem Hotel, das ihm dort einen Parkplatz dauernd zur Verfügung stellt oder parkiert in der Tiefgarage im See und wird vom E-Hotel-Bus abgeholt und bei der Heimreise wieder dorthin zurückgebracht.

Der **Tagestourist** fährt gemäss Leitparksystem mit seinen PW in eines der freien Parkhäuser und steigt auf Bus oder Bike um. Zuerst wird er an den Hub mit Parkhaus und P+R am See gewiesen.

Der **Busreisende** fährt mit seiner Gruppe an den ÖV-Hub, wo so mittels Bus, Metro oder Bahn zum ihrem Ziel in der Innenstadt gelangen. Der Bus parkiert in der Tiefgarage im See am ÖV-Hub, wo er auf seine Gäste für die Wegfahrt wartet und die Busreisenden mit dem ÖV hingelangen werden.

Der **Bahnreisende** hat neu die Haltestellen See, Parsenn, Kongress, Eisstadion zur Verfügung und kann am See, Bahnhof Dorf und Bahnhof Platz auf den ÖV (Bus und Bike) oder gar sein eigenes E-Mobil umsteigen.

Der **Durchgangsbesucher** parkt seinen PW in einem Parkhaus, geht für seinen Kurzaufenthalt zu Fuss oder benutzt den ÖV und fährt danach auf direktem Weg zu seinem Endreiseziel weiter.

Der On-Demand-Service wird neues Geschäftsmodell. Busdienste oder Taxis, natürlich nur mit E-Mobilen, hätten ihre Berechtigung in die Quartiere Personen zu transportieren. E-Lieferbusse fahren lautlos und führen Heimlieferungen aller Art (Lebensmittel, Getränke und neue gewachsene Ski und ähnliches) aus

6. Realisierungsschritte (mittel- und langfristiger Natur)

Rom wurde nicht in einem Tag gebaut. Davos wird auch nicht auf einen Schlag verkehrsfrei. Dies ist ein Generationenprojekt. Die Davoser Verkehrsproblematik wird schon seit bald 50 Jahren diskutiert. Es gab nie einen gemeinsamen Nenner. Vielfach starben Projekte an angeblich fehlenden Finanzen, an der Opposition am Abbau von Parkplätzen entlang der Promenade oder an Eigeninteressen. Der Bürger konnte sich auch nie ein Gesamtbild vom angestrebten Endziel in der Verkehrspolitik machen.

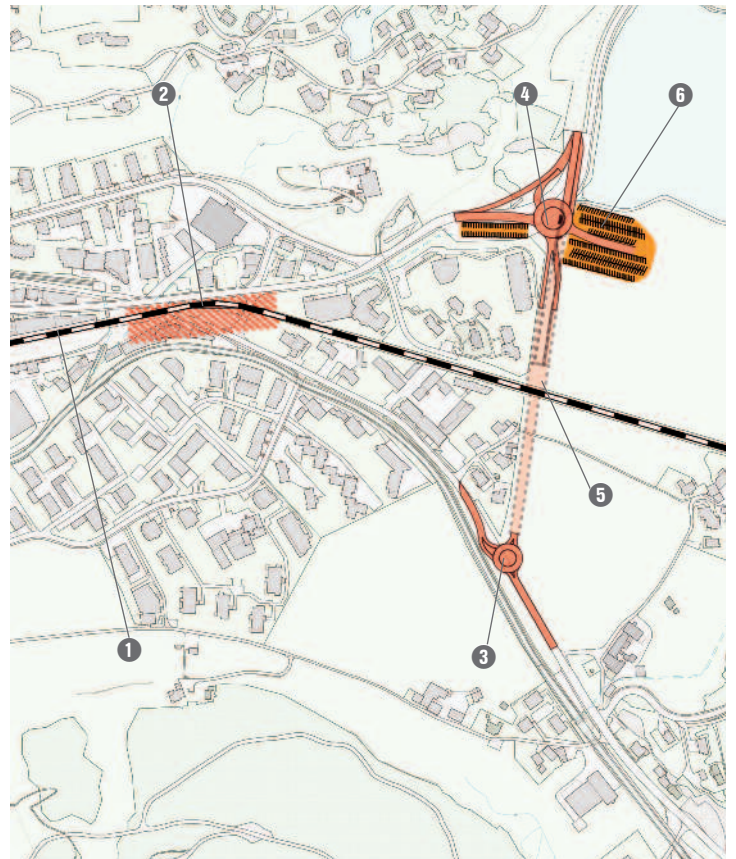
Diverse Projekte sind schon konkret angedacht und heute durchaus realisierbar.

6.1. Realisierungsphase 1: Flüelabypass – Umleitung des Flüelaverkehrs

Der durchschnittliche Tagesverkehr von Klosters nach Davos beträgt gemäss der Zählstelle Laret 6'400 Fahrzeuge (Durchschnitt im November ist 4'700, Sommersaisondurchschnitt 7'400, Wintersaisondurchschnitt 6'800 und Spitzenzeiten 10'700). Von Davos aus fahren während des Sommers täglich durchschnittlich 1'100 Fahrzeuge über den Flüela (Zählstelle Tschuggen). Diese Fahrzeuge und die Anwohner des Bünda Quartiers mit ca. 1'000 Haushalten mit rund 2'000 Bewohnern überqueren das RhB-Gleis. Sie müssen durch das Nadelöhr Flüelastrasse (teilweise auch über den Bahnübergang Mühlestrasse noch weiter drinnen im Stadtinneren). Der anführende Verkehr wird bei jeder Zugangs- und Abfahrt mittels heruntergelassener Bahnbarriere zurückgestaut.

Die Flüela-Umfahrung ist schon lange angedacht, teilweise mittels Landkäufen durch den Kanton vorbereitet. Damit wird der Flüela-Verkehr schon am See über die Seewiese umgeleitet. Dieser Verkehr muss nicht mehr den Bahnübergang Flüelastrasse im Dorf überqueren; es können Rückstaus beim RhB-Übergange vermieden werden. Mit dem neuen Flüelabypass kann gleichzeitig auch das ganze Bünda Quartier erschlossen werden. Der bestehende RhB-Übergang wird für den Autoverkehr aufgehoben; er ist nur noch für die Fussgänger und den Veloverkehr offen. Mit dem Flüelabypass werden

gleich zwei Nadelöhre aufgehoben und der Verkehrsfluss bereits am Ortseingang von Davos entscheidend verbessert.



Die Umfahrung Flüelabypass.

- 1 RhB, 2 Aufhebung Bahnübergang, 3 Kreisell Bünda, 4 Kreisell, 5 Bypass Flüela mit Bahnunterführung, 6 Parkierung offen.

6.2. Realisierungsphase 2: Rückstau-Bildung wegen der RhB-Linie vermeiden

Äusserst nachteilig ist die grosse Trennwirkung des Bahntrassees zwischen dem Davoser See und Davos Platz mit den niveaugleichen Strassenquerungen mit Bahnbarrieren. Ebenso existieren in diesen Bereichen Engpässe. Hier bilden sich regelmässig Rückstaus, und nicht nur bei hohen Frequenzen.

Der Rückstau bei der Flüelastrasse kann mit dem Flüela-Bypass behoben werden.

Bei der Mühlestrasse beim Bahnhof bildet sich häufig wegen der Bahnschranke und der Parkplatz-Entleerung Parsenn ein Rückstau. Dieser kann durch zwei Kreisel, einen neuen Durchgang und eine neue Tiefgarage Parsennbahn vermieden werden, inklusive Areal Seehof-Seeli. Fussgänger und Velofahrer benutzen nach wie vor den Bahnübergang Mühlestrasse.

Für die Rückstaus an der Dischmastrasse und Hertistrasse sind wohl Unterführungen unumgänglich. Für den Gewerbeverkehr auf die Mattastrasse sind neue Übergänge oder Unterführungen sinnvoll.

Der Jakobshorn Parkplatz kann keine Busse wegen zu niedriger Höhe der beiden Gleisunterführungen Dammstrasse und Bolgenstrasse aufnehmen, was zu mehr Rückstauverkehr beim Bahnhof Davos führt. Hier ist eine neue Lösung, vermutlich mit der Tieferlegung der Zufahrt zur Dammstrasse zu finden, sofern diesem Standort noch Park-Priorität zukommen soll (vgl. Ziff. 6.5.5).

Hier sind teilweise auch teure Einzellösungen gesucht; die Aufhebung dieser Nadelöhre und Engpässe würde zu einer starken Entflechtung des Verkehrs beitragen.

6.3. Realisierungsphase 2:

Interregio Küblis-Filisur-Küblis

Der Bahn kommt die besondere Bedeutung zu, das «Umland» von Davos Klosters schneller zu erschliessen. Die RhB mutiert auf dieser Strecke zur «S-Bahn Davos Klosters», die im 20 Minuten-Takt fährt. Davon profitieren Pendler, Schüler, Ausflügler, ja alle uneingeschränkt. Die Peripherie rückt dadurch näher zusammen, von frühmorgens 5 Uhr bis spät-abends 2 Uhr. Dies bewirkt auch eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Die Verkehrsbetriebe (VDB) und die Postautos könnten entlastet werden und sich auf den Innenstadt-Transportdienst konzentrieren.

6.4. Realisierungsphase 4:

Bahn als Verkehrsfeinverteiler zwischen Dorf und Platz

Der Bahnreisende muss künftig nicht mehr am Bahnhof Dorf auf den Bus wechseln, wenn er auf die Parsennbahn zum Skifahren fährt, an einem Kongress teilnimmt oder ein Hockeymatch im Eisstadion besucht. Mit den neuen Bahn-Haltestellen, Parsenn, Kongress/Hertistrasse, Eisbahn/Flur-Riedstrasse kann er direkt näher an sein Ziel gelangen. Ein Halt wäre später auch bei der Realisierung der Tiefgarage im See einzuplanen. Auch damit würde

die Talstrasse vom Privatverkehr entlastet; das bestehende RhB-Geleis übernimmt die Verkehrsfeinverteilung. Die Bedeutung dieser neuen Verkehrsanbindung ist gerade bei Grossanlässen evident. Während des WEF fährt die Bahn non-stop zwischen Parkhaus im See und Bahnhof Platz hin und her; so natürlich auch bei jedem Grossanlass zum Eisstadion. HCD-Besucher werden vor dem Match mit Sonderzügen direkt hingefahren, nach dem Spiel wartet ein Sonderzug an der Haltestelle Flur-/Riedstrasse für die Heimreise in Richtung Landquart oder gar nach Filisur. Damit die Quartierbewohner nicht in ihrer (Nacht-)Ruhe gestört werden, sind unterirdische Zugänge zu realisieren.

Längerfristig lässt sich die Bahntrasse auch anderweitig nutzen. Hier wird auf die beiden visionären Lösungen der «Zauberberg Metro» und der «Landwasser Metro» in Ziff. 9.2.1. und 9.2.2. verwiesen.

6.5. Realisierungsphase 5: (gedeckte) Dauerparkplätze in Parkhäusern

Mit einem neuen Verkehrskonzept zur Reduzierung der täglich wiederkehrenden und unnötigen Zirkulation in der Innenstadt, mit einem Parkleitsystem und einem Verkehrsmanagement können die privaten Fahrzeuge an Parkstandorte gelenkt werden. Die offenen Parkplätze sorgen aber nicht für eine Beruhigung, im Gegenteil, sie müssen allabendlich entleert werden. Solche unnützen Verkehrsbewegungen gilt es künftig zu vermeiden.

Im April 1992 hat der Grosse Landrat das Parkierungskonzept der Landschaft Davos verabschiedet. Dieses sah im Gesamtkonzept ein Parkhaus in Davos Dorf vor, zwischen der Seewiese und dem Parkplatz beim Migros Dorf, ein Parkhaus Mitte beim Hallenstadion und ein Parkhaus Silvretta/Grischuna.

Das Parkhaus Silvretta/Gischuna mit Einfahrt Bahnhofstrasse und Ausfahrt Bahnhof Platz wurde im Jahr 2000 mit 496 Parkplätzen eröffnet, wobei sich 208 Plätze im Teil Silvretta mit der Post und 288 Plätze im Teil Grischuna beim Coop befinden.

Ein Parkhaus Mitte mit rund 500 Plätzen wurde zweimal angedacht; zu gross war der politische Widerstand (vgl. Ziff. 6.5.3.).

Die beiden Bergbahnperimeter Parsenn und Jakobshorn harren seit der letzten Zonenplanrevision 2001 mit deren Nichtgenehmigung durch die Bündner Regierung nach wie vor einer Lösung. Eine Lösung lehnte der Stimmbürger im 2012 ab. (vgl. Ziff. 6.5.2. und 6.5.6.)

Gemäss Ermittlungen der Gemeinde Davos aus dem Jahre 2007 (Parkierungskonzept Davos 2007,

Agglomerationsprogramm Davos, Bericht 2011, S. 64 und S. 68) 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 Park-Standort See (geplant) mit ca. 500 Parkplätzen, einem Park-Standort unter dem Davoser Seeli (geplant) mit 400 Parkplätzen, einer Tiefgarage im Raum Davos Mitte (geplant) mit 360 Parkplätzen und vom Standort Kongress/Bad (Ausbau) mit 200 Parkplätzen gesprochen. Diese Voraussage zum Parkplatzbedarf hat sich heute, zehn Jahre danach bewahrheitet.

Der Bau von Tiefgaragen ist notwendig. Der Bedarf ist heute nach wie vor vorhanden. Der Parkplatzbedarf ist aktueller denn je, vor allem an öffentlichen Dauer-Parkplätzen fehlt es. Vielfach verfügen Beherbergungsstätten nicht über genügend Abstellplätze; oft sind Ortsansässige oder Zweitwohnungsbesitzer auf der Suche nach Parkmöglichkeiten ihres angekündigten Besuches.

Bis heute wurden in der Innenstadt seit langem keine zusätzlichen gedeckten, öffentlich zugänglichen Parkplätze erstellt. Ausnahmen: Das private Hilton Garden Inn im 2012 (kaum von Öffentlichkeit genutzt, und bietet nur 28 unterirdische Parkplätze), die private Tiefgarage Migros Symond im 2015 (150 Plätze), sowie die Tiefgarage Langlaufzentrum auf die Wintersaison 2017/18 (35 Plätze). Mit der Kongresshaus-Erweiterung 2010 wurden nur rund 80 offene Parkflächen mehr gebaut. Vom Bau einer Tiefgarage «Kongress» wurde aus Kostengründen entgegen des Parkplatzkonzeptes abgesehen. So sind heute weder das Hallenbad noch der Kongress an eine Tiefgarage angebunden.

Mit dem strategischen Verkehrsziel, mehr Dauerparkplätze zu schaffen, ist heute ein Kapazitätsausbau auf total rund 4'000 gedeckte Parkflächen - von heute bestehenden rund 800 – realistisch und in Etappen ins Auge zu fassen. Der Wildmannli-Witblick sieht für Davos fünf mögliche Standorte vor, wobei drei Parkhäuser davon zwingend zu realisieren sind.

- Tiefgarage im See, ein P+R-Standort mit Anschluss an Bus und Bahn
- Parkhaus Parsenn/Seehof-Seeli, mit Überdachung für Wohn- und Geschäftshäuser sowie Gewerbe, ein P+R-Standort mit Abschluss an Bus und Bahn
- Parkhaus Mitte, mit Anschluss an Ortsbus und Nähe zur Promenade Platz
- Parking Metz mit Überdachung für den Bau von preiswerten Wohnungen für Einheimische

- Parking Jakobshorn mit Überdachung Wohnbauten

Für Klosters wird auf das Kapitel 7 verwiesen, wobei das nachfolgend allgemein zu Parkhäusern aufgeführte analog auch für die Nachbargemeinde gilt.

6.5.1. Parkhaus im See

Im Seebecken hat es genügend Raum für ein grosses Parkhaus. Das Gebäude ist im Sommer nicht sichtbar, im Winter nur teilweise.

Eine Tiefgarage mit rund 1'250 PW- und 100 Bus-Parkfeldern beim Ortseingang drängt sich auf. Dieser Umschlagplatz mit P+R bildet den ersten Verkehrsfilter für die Innenstadt. Es sind drei bis vier Geschosse vorgesehen. Die unteren stehen der Öffentlichkeit offen. Das oberste Geschoss gilt dem «privilegierten» Parken für E-Mobile, für XXL- und Behindertenparkplätze, für Hotel- und Zweitwohneigentümer, mit verkauften Parkflächen. Der Zielverkehr wird am See gestoppt und mittels des Flüelabypass-Kreisels in die Tiefgarage geleitet. Der übrige Verkehr wird restriktiv für eine «gewisse Anzahl Berechtigter» nach Davos selbst weitergeleitet werden.

Eine Tiefgarage im See hat schon allein aus Kostengründen in der Erstellung einen entscheidenden Vorteil gegenüber dem Bau eines Parkhauses im Berg mit Fels. Das Gebäude kann bei abgelassenem See im Herbst und Frühjahr im Tagbau erstellt werden. Es bedarf keiner aufwändigen Baugruben-Umschliessung. Der Aushub mit Abtransport und Lagerung des Aushubmaterials entfällt. Statisch gilt es den Auftriebskräften wegen des variierenden Seespiegels besondere Beachtung zu schenken. Hier gibt es schon zahlreiche Anschauungsbeispiele, wie das Parkhaus am See in Rapperswil Jona, das in sehr schlechtem Baugrund (Seekreide) erstellt wurde oder die Untergeschosse des Parkhauses Gessnerallee in Zürich, die in extrem wasserdurchlässigem Schotter in unmittelbarer Nähe zur Limmat permanentem Wasserdruck ausgesetzt sind. Diese Mehrkosten fallen bei dieser Grösse kaum mehr ins Gewicht. Auch existieren in der Schweiz zahlreiche Gebäude, die mit der heutigen Technik absolut wasserdicht über mehrere Stockwerke in Grundwasser oder gar im See/Fluss erstellt worden sind; so der Mont-Blanc Car Park in Genf, wo ein Teil beim Seeausfluss der Rhone auf einer trockengelegten Zone im Tagbau erstellt wurde und anschliessend wieder im Wasser verschwand. Die Zusatzkosten für eine wasserdichte Konstruktion mit Verwendung von wasserdichtem Beton und Abdichtungsmaterial sind gering.

Der Vorteil des Parkhauses im Davoser See ist zudem die jederzeitige und kostengünstige modulare seitliche Anbau-Möglichkeit dieses Gebäudes. Der Bau einer Tiefgarage im Berg beziehungsweise Hang

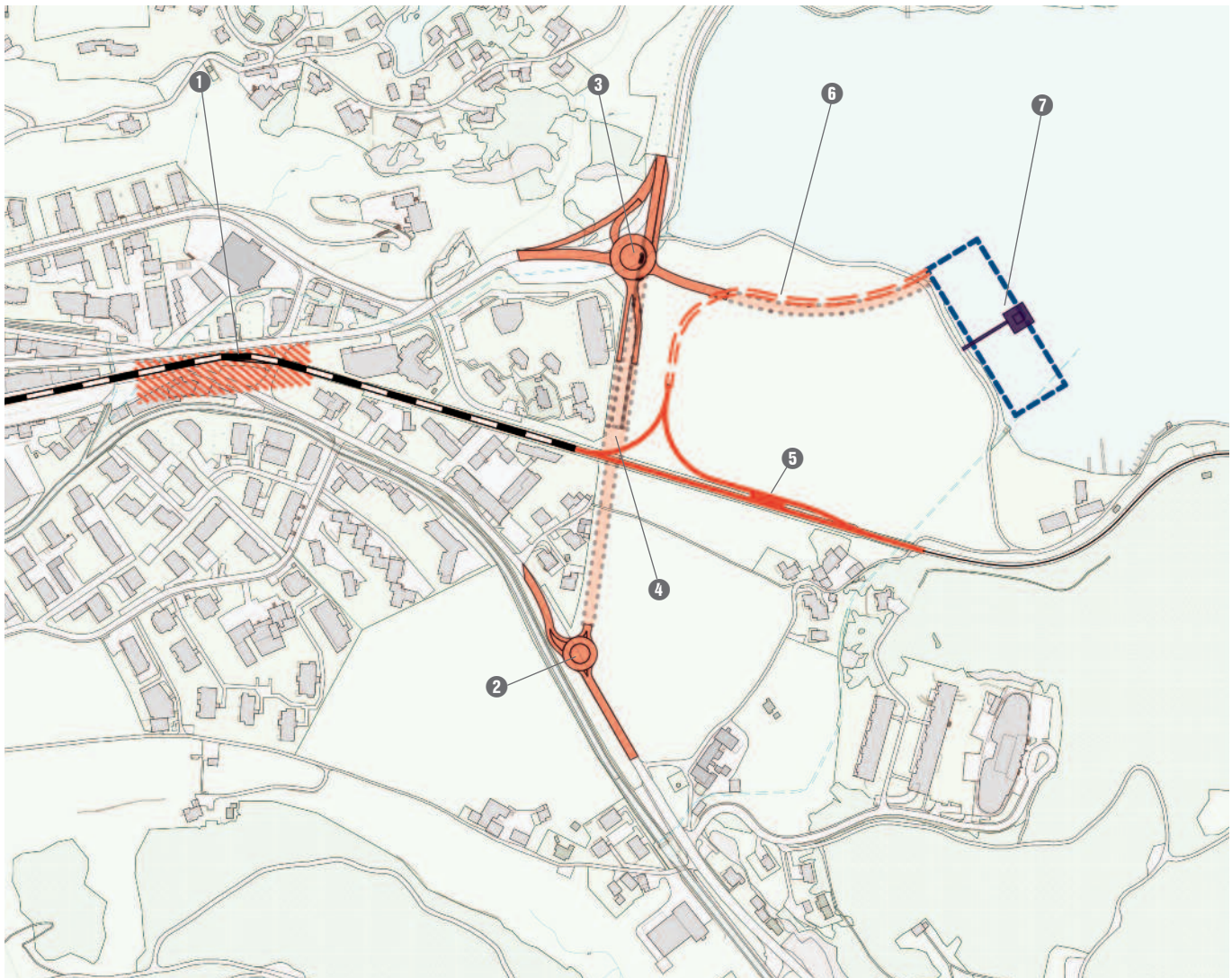
der Davosersee-Galerie wäre technisch möglich, nur schlagen die Erstellungskosten für den Untertagbau bei optimalen Gesteinsverhältnissen mit schätzungsweise rund 20% Mehrkosten zu Buche.

Parkhaus im See

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

Dieses Parkhaus dient als Auffanganlage, Warterraum, 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.



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

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

Ein Beispiel: Der Einheimische und Zweitwohnungsbesitzer steigt von auswärts anfahren von seinem Privatfahrzeug auf sein E-Mobil um und fährt mit diesem nach Hause. Ihm steht ein gekauft oder gemieteter Doppelparker zur Verfügung. Er benutzt also innerorts konsequent sein Elektromobil, oder auch den ÖV, und ausserhalb von Davos seinen Personenwagen.

In der P+R-Station stehen zudem unzählige für den Davoser Verkehr standardisierte E-Cars und E-Bikes zur Verleihung bereit. Genauso wie eigene E-Mobile und E-Bikes von Privatpersonen hier parkiert werden können. E-Mobile können mit Superchargern geladen werden.

Die Tiefgarage beim Ortseingang wird zu einem neuen Terminal des VDB-Verbundes. Dorthin werden auch die Besucher-Busse für Tagestouristen, Fernreisegruppen und vergleichbare Zwecke in eine Wartezone eingewiesen.

Beim ÖV-Hub Parkhaus im See entsteht eine Shopping-Ville für Schnelleinkäufe; es stehen Aufenthalts- und Arbeitsräume für die An- und Abreisenden zur Verfügung. Eine Tankstelle, Servicemöglichkeiten für die Autowäsche und Reparaturarbeiten gibt es auch. Taxistände mit E-Mobilen fehlen genau so wenig wie das Tourismus-Infobüro, eine Ski-/Bike-Vermietungsstation mit Garderoben und Einstellmöglichkeiten oder ein Ticketcorner,



Kreisel für Flüelabypass und Einfahrt ins Parkhaus im See.

Imbiss, Treffpunkte für Vereine und kleinere Besprechungsräume.

Auf der Tiefgarage ist das See-Restaurant mit attraktiver Lage im See angegliedert. Es bietet sich die Möglichkeit, direkt in die Natur einzutauchen, bei einem Seespaziergang oder einem Strandbadaufenthalt. Das Naherholungsgebiet Davoser See ist einfach und rasch mit dem ÖV (Bus und Bahn) sowie E-Mobilen und E-Bikes erreichbar.

Auf einem kleinen Feld der Seewiese beziehungsweise dem Dach des Parkhauses kommt im Ausmass eines Hockeyfeldes ein künftiger Start- und Landeplatz für Elektro-Flugzeuge zu liegen (vgl. Ziff. 3.1.).

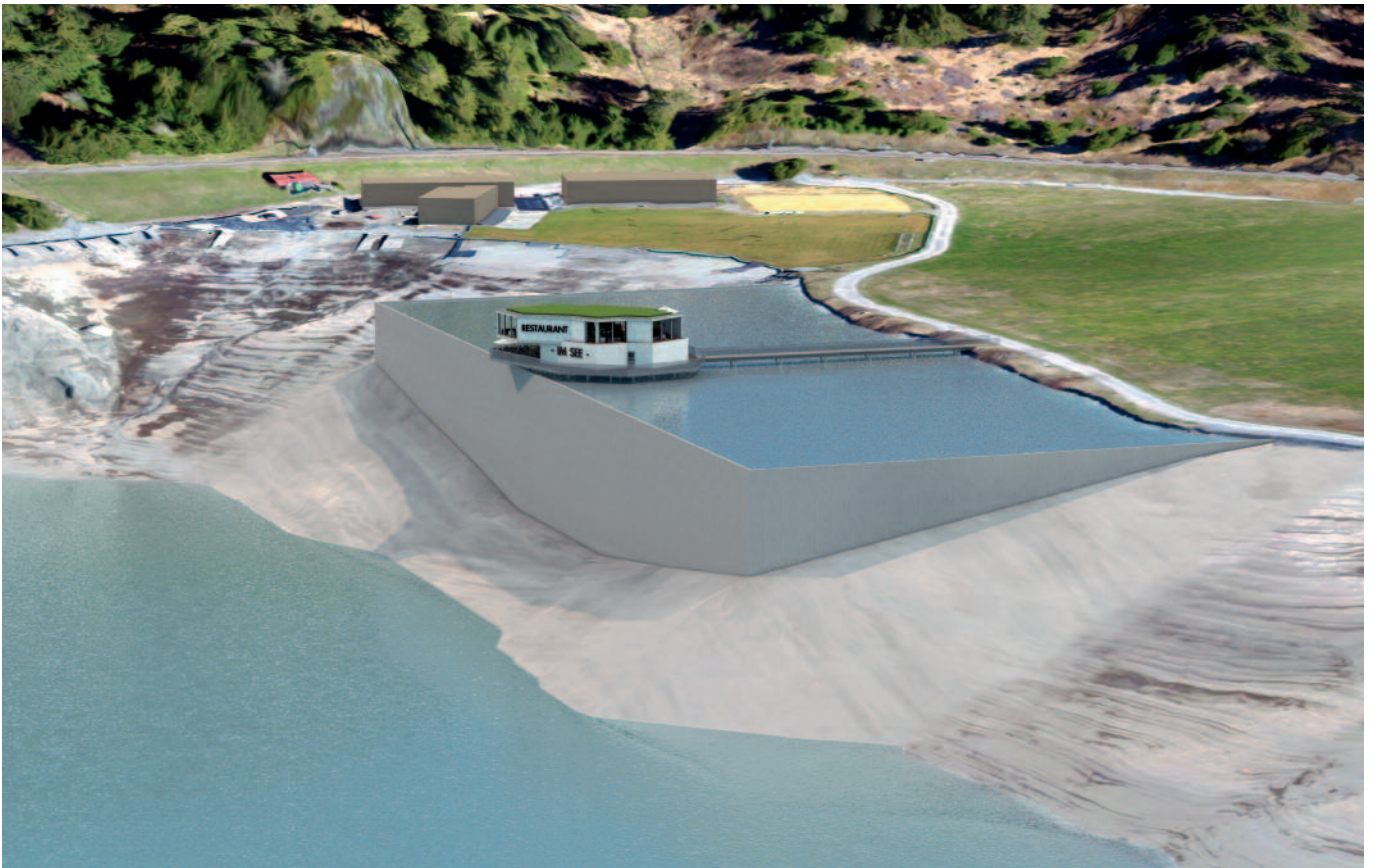
Das Parkieren und Umsteigen auf E-Mobile oder den ÖV wird belohnt, indem die Parkgebühren dort eingangs der Stadt vergünstigt sind. Auch werden Dauerparkplätze über das ganze Jahr zu Vorzugspreisen angeboten.

Auf dem Dach Parkhauses kommt ein Insel-Panorama-Restaurant zu stehen. Von dort aus kann der Eissee im Winter begangen werden. Auch wäre das Davos Parkhauses ein möglicher Standort des von den Wildmannli angeregten sommerlichen Rock-Pools, sollte sich der Standort beim Strandbad im Rahmen der Neugestaltung nicht als ideal und die Platzverhältnisse sich zu eng erweisen.

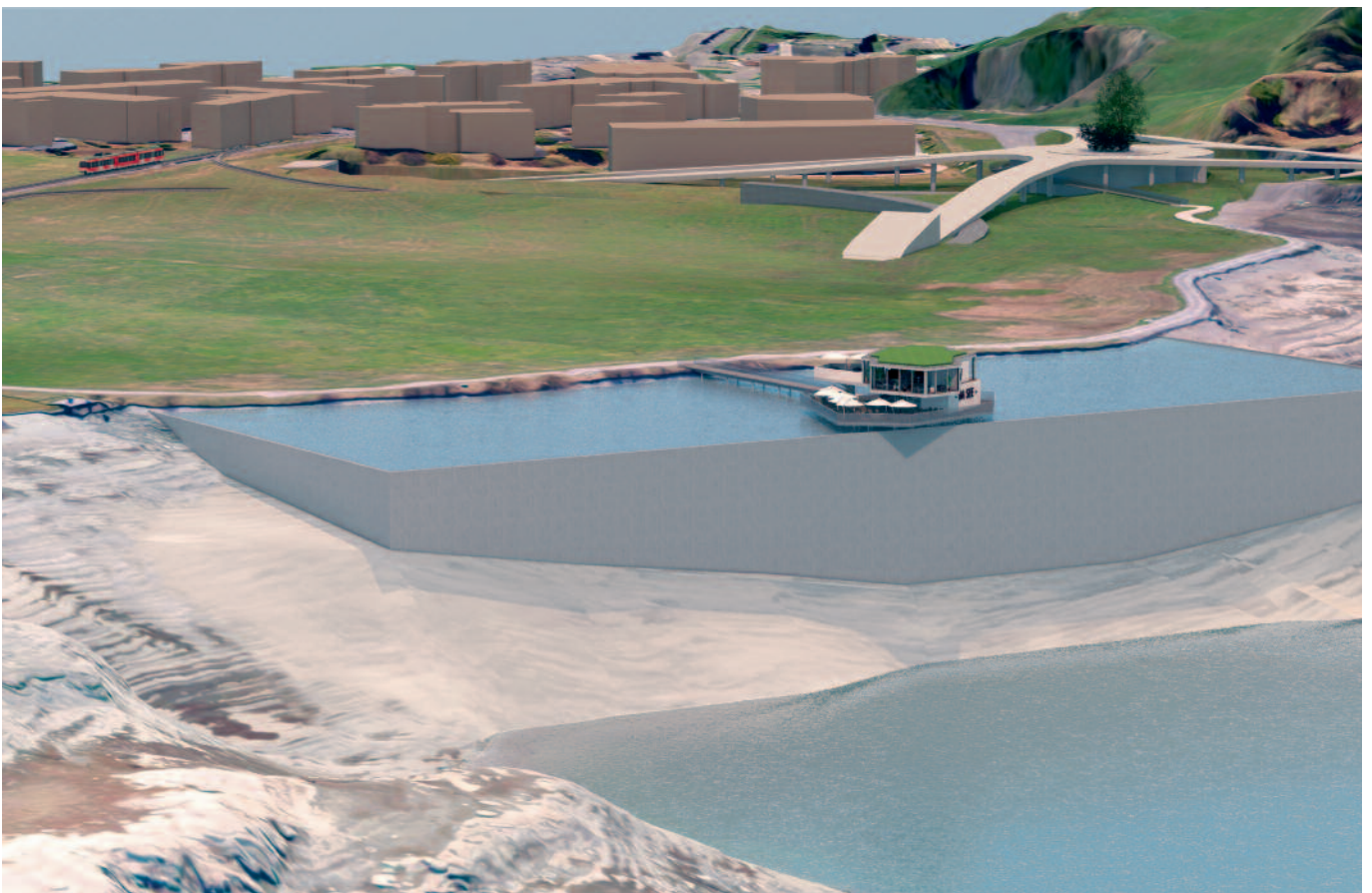
Mit dem Wildmannli-Witblick-Heft Nr. 3 «Der See – die Perle von Davos» vom Dezember 2016 wurde auf die Bedeutung des Davoser See und die Neugestaltung des Strandbades sowie die Nutzungsmöglichkeiten der Seewiese im Sommer und Winter hingewiesen. Das Parkhaus im See verunmöglicht die Erweiterung des Strandbades nicht – im Gegenteil, es findet eine sinnvolle Ergänzung statt. Der Rockpool und der Badesees liessen sich für den Sommer nach wie vor problemlos realisieren.



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



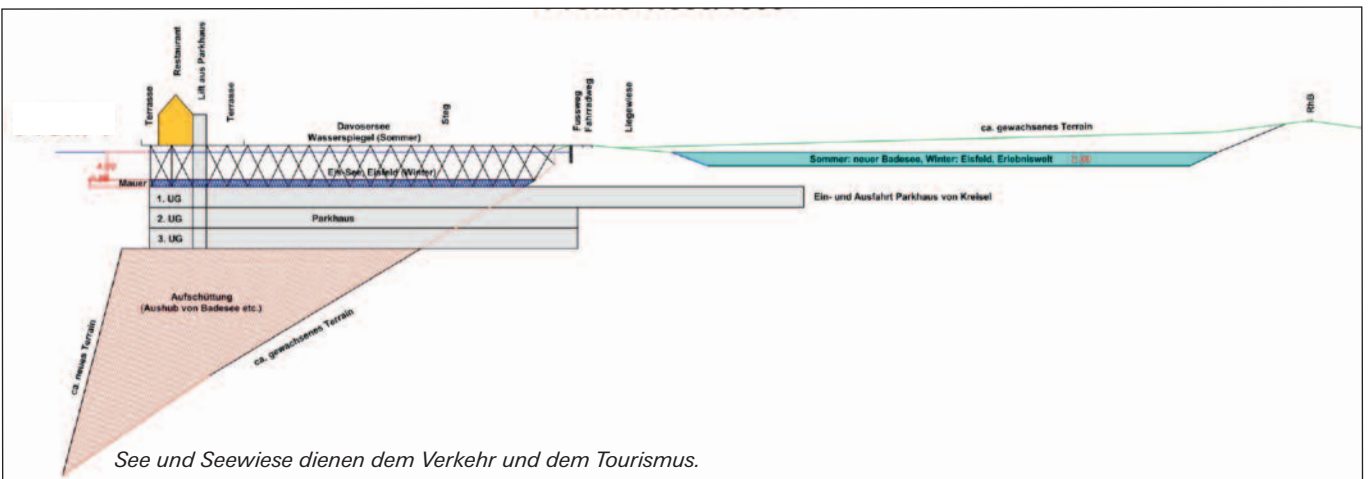
Ansicht von Westen, Parkhaus im See, ohne Aushub im Seebecken gebaut.



Ansicht Nord, Parkhaus im See mit Eispool im Winter und Restaurant, darunter befindet sich der P+R sowie ÖV-Hub für ganz Davos.



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



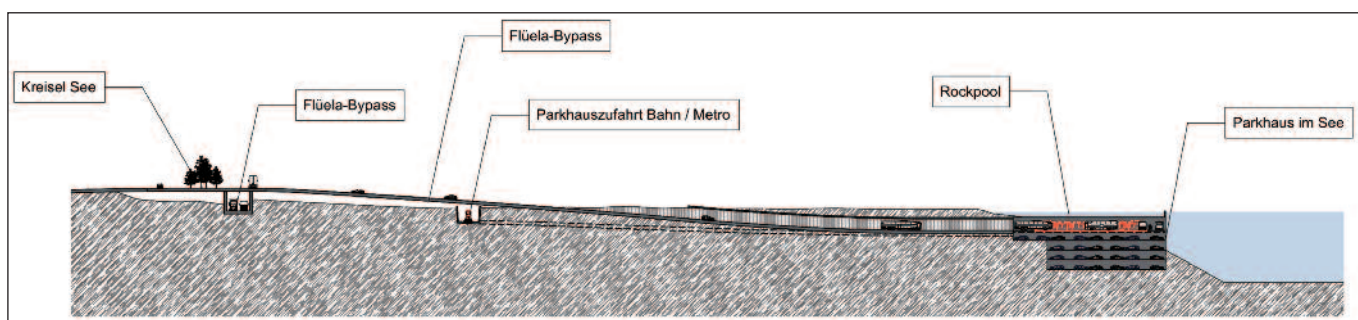
See und Seewiese dienen dem Verkehr und dem Tourismus.

Der Rockpool gerade auf dem Dach des Parkhauses, unmittelbar ans Strandbad und westlich vom Flüelabacheinlauf angrenzend. Das neue Restaurant wäre auch für das Strandbad eine Attraktion, genauso wie im Winter mit dem Eisseer im Seebecken und mit dem im Winter gefrorenen Badeseer mit dem für die Allgemeinheit öffentlichen Eislauf-, Eishockey-, Eisstockschiess- und Eisschnelllauf-Vergnügen, ja für alle Spaziergänger rund um den See.

Die Grundeigentümerin Repower gibt das Land im Baurecht ab. Das Parkhaus im See wird von einer privaten Investorengruppe mit Beteiligung der öffentlichen Hand erstellt und betrieben. Es besteht die Möglichkeit, Einzelparkfelder und Doppelparker zu kaufen, sei es über Miteigentumsanteile mit

Grundbucheintrag oder sei es über einen Aktienerwerb oder frei handelbare Anteilscheine. Hotels, professionelle Ferienwohnungsvermieter, die Bergbahnen, die öffentliche Hand, Museen und auch Privatpersonen können sich an der Tiefgarage im See mitbeteiligen.

Das Parkhaus im See lässt sich auch modular in Etappen bauen. In einer ersten Phase liessen sich 800 Parkplätze mit vorgelagertem P+R, Carport, Taxihaltstellen, Serviceräumen, Shopping-Ville und mehr sowie dem ÖV-Hub mit Bus, Metro und RhB-Haltstelle erstellen. Seitlich gegen Osten und Westen wären je 200 bis 250 Parkflächen anbaubar. Die bestehenden internen Rampen könnten dazu mitverwendet werden.



Der Hub am See, alles unterirdisch und optimal organisiert.

Wie gelangt man vom P+R und ÖV-Hub Nord (Parkhaus im See) in die Innenstadt und wieder zurück?

An- und Wegfahrt mit den PW

Der **Einheimische und Zweitwohnungsbesitzer** fährt zu seiner Wohnung und lässt sein Fahrzeug dort dauerparkiert oder er fährt in die Tiefgarage am See, parkiert seinen PW mit Verbrennungsmotor und steigt auf sein dort stationiertes E-Mobil um.

Der **Pendler nach Davos** fährt mit seinem PW auf direktem Weg zu seinem Arbeitsplatz mit eigenem Parkplatz und abends wieder stadtauswärts auf direktem Weg nach Hause. Stellt der Arbeitgeber keinen Parkplatz am Arbeitsort zur Verfügung, muss der Pendler über einen festen Parkplatz in der Innenstadt verfügen oder sich via Parkhaus im See bewegen.

Der **Gast** parkiert, wenn sein Gastdomizil (Hotel oder Ferienwohnung) über keinen Parkplatz direkt bei der Unterkunft verfügt, im Parkhaus im See und steigt dort um oder wird vom Gastgeber mit E-Hotelbus oder E-Taxi abgeholt.

Der **Tagestourist** fährt mit seinem PW ins Parkhaus im See und steigt um.

Der **Busreisende** wird in der Tiefgarage im See «umgeladen». Der Bus parkiert in der Tiefgarage im See, wo er auf seine Gäste für die Wegfahrt wartet. Die Busreisenden fahren mit dem ÖV zur Bushaltestelle am See und reisen von dort mit ihrem Bus zurück ins Unterland. Der ÖV ist effizient und wickelt die Transfers schneller ab, als es die direkte Zufahrt mit langer Parkplatzsuche ermöglicht.

An- und Wegfahrt mit der Bahn

Der Zug von Klosters her fahrend hält bei der Haltestelle Seewiese beim ÖV-Hub Tiefgarage im See. Die Anreisenden können via Tiefgarage ihr E-Fahrzeug abholen oder via Bus, Metro oder Rent-a-E-Car an ihr Ziel gelangen. Oder sie werden vom Gastgeber mit E-Mobil abgeholt.

Der Abreisende fährt mit seinem PW in die Tiefgarage am See, wo er eine preiswerte Dauerparklösung findet, und steigt auf die RhB ins Unterland um.

6.5.2. Parkierung Parsenn mit Einbezug und Gestaltung Seehof-Seeli

6.5.2.1. Ausgangslage

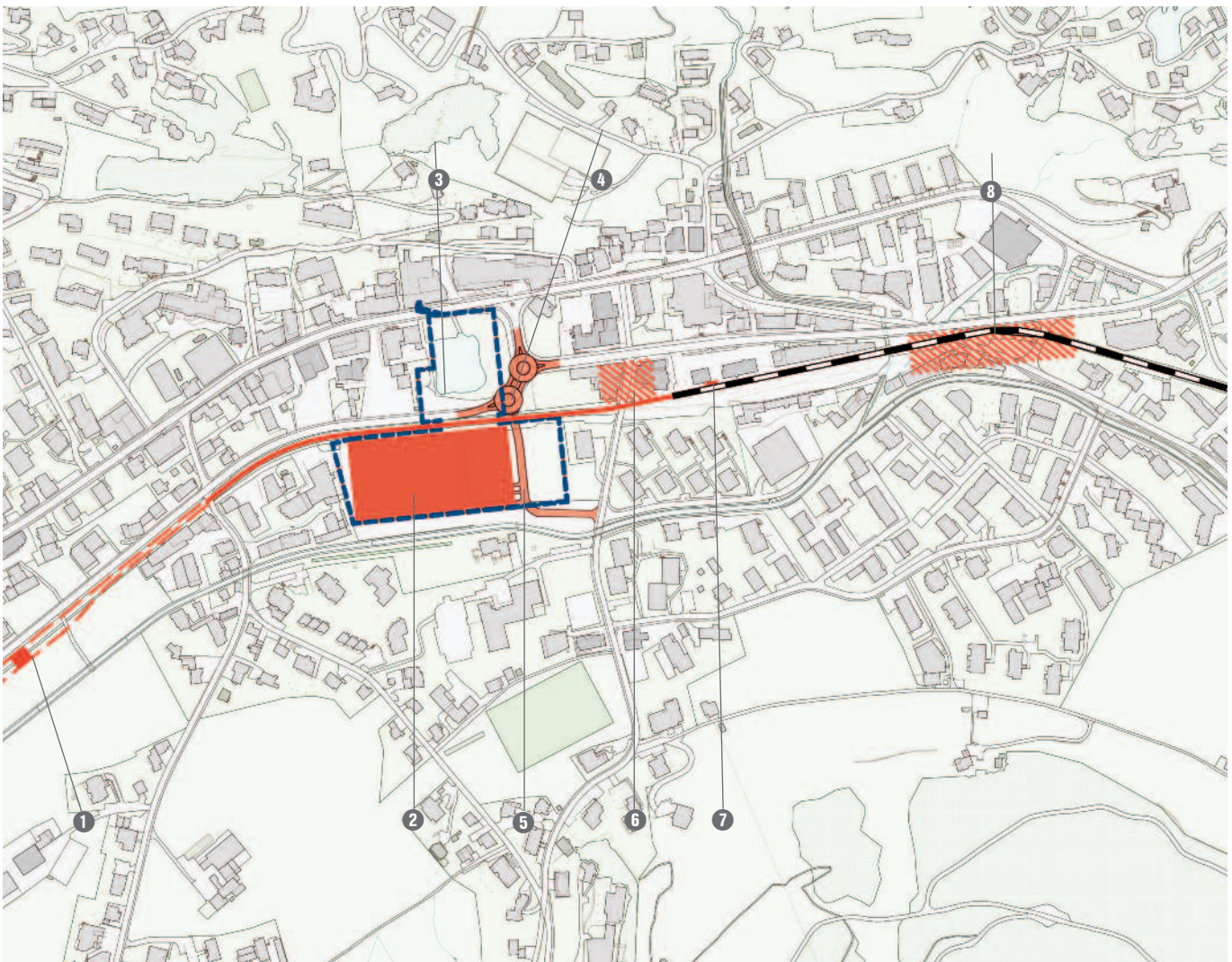
Bereits 2008 wurde an einem Parkhaus konkret am Standort unter dem Seehof-Seeli herumdiskutiert. Es wurde ein Projekt mit rund 400 Parkplätzen geprüft. Dabei blieb es.

Im Rahmen der Volksabstimmung vom 28. August 2012 wollten die Behörden den Bergbahnperimeter Parsenn in die Bauzone Wohnen Davos Platz überführen, 450 Pflichtparkplätze für den Schneesportbetrieb der Bergbahn Parsenn sicherstellen und gleichzeitig nochmals 450 Parkplätze unter dem Seehof-Seeli realisieren. Von diesen 900 Parkplätzen sollten allerdings nur deren 225 Parkplätze der Öffentlichkeit zugestanden werden, da die Bergbahnen für die nördliche Überbauung bei der Mühlestrasse sich 225 Parkplätze reserviert halten wollten.

Das Volk lehnte diese Vorlage ab, weil die Verquickung mit Aufzoning zu weit ging, der Abtausch von Parkplätzen zwischen Seeli und Parsenn-Parkplatz als Vermischung angesehen wurde und vielen die zu tiefe Mehrwertabschöpfung missfiel.

6.5.2.2. Neu angedachte Insellösung

Gemäss Jahreszielen 2018 der Davoser Exekutive werden nun eigene Pläne geschmiedet, ein Parkhaus mit Einbezug des Landes beim Feuerwehrdepot Davos Dorf unter dem Seehof-Seeli verschwinden zu lassen. Geredet wird von einer Kapazität von knapp 400 unterirdischen Parkplätzen und der Realisierung einer Begegnungszone beim «neuen» Seeli. Im Budget der Gemeinde, das vom Stimmbürger am 26. November 2017 angenommen wurde, werden erstmals CHF 2'000'000.00 Rückstellungen zur Vorfinanzierung gebildet.



Gesamtlösung Parkhaus Parsenn mit Erschliessung Bünda-Quartier 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,

6.5.2.3. Die (Gesamtplan-)Lösung

Heute scheint ein gemeinsames Vorgehen zwischen Gemeinde und Bergbahnen über alle Parzellen nicht mehr angedacht zu sein. Mit einem Einbezug aller Grundstücke könnte und müsste aber eine umfassende Nutzungs-Lösung für alle Anstösser und Anwohner gefunden werden. Diese Verkehrsumsetzung zeigt Weitblick, werden mehrere seit Jahren schwelende Problempunkte gleichzeitig auf einen Schlag gelöst: der Bergbahnperimeter Parsenn wird endlich «legalisiert», eine innovative Zwei-Kreisell-Variante beim Montana installiert, der Auto-Bahnübergang Mühlestrasse aufgehoben, das Quartiere

Bünda und Dischma neu erschlossen, eine Gesamtparkanlage auf dem Parsennparkplatz, unter der Talstrasse und unter dem Seehof-Seeli erstellt sowie oberirdisch beim Seeli attraktive Begegnungszone geschaffen. Die RhB hält neu bei der Parsennabahn. Unter dem Seehof-Seeli an der Promenade kommen unterirdisch eine Shopping-Ville, Gemeinde-Gemeinschaftsräume, Ski- und Bilke-Servicestellen mit Lagerräumen, Umkleide- und Garderobe-Units zu stehen. Entscheidend wird auch ein neuer unterirdischer Laufband-Zugang zur Parsennbahn sein.

Der Bahnübergang Mühlestrasse wird nur noch für Fussgänger und Velofahrer betrieben. Die Fahr-



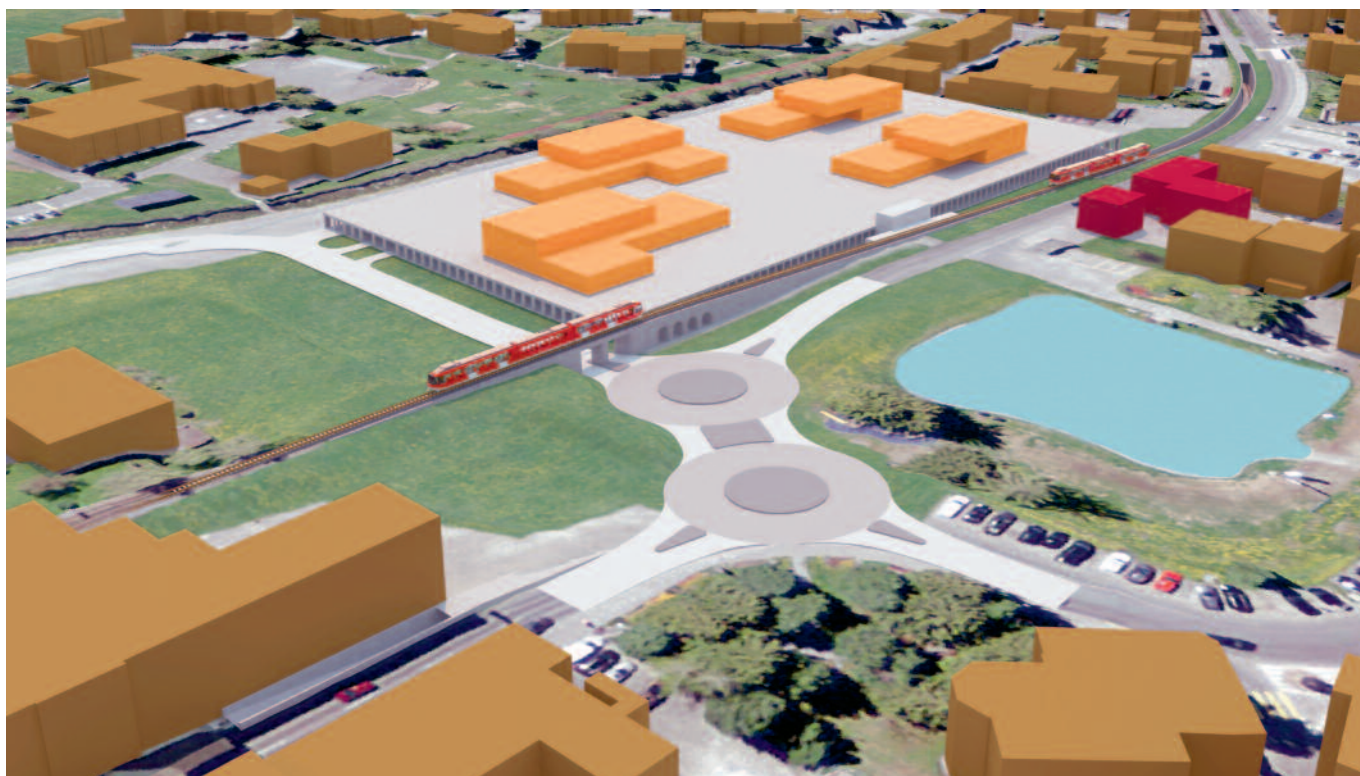
Parkhaus Parsenn mit Fussgängerunterführungen zum Montana, zur Bünda und zur Parsennbahn.

zeuge fahren über zwei Kreisel unterirdisch via Parsenn Parkplatz ins Bünda Quartier ein und aus. Auf dem heutigen Parsenn Parkplatz entsteht eine ein-, zwei oder gar dreigeschossige gedeckte Parkierungsanlage mit mindestens 750 bis 1'250 Parkplätzen. Auf dem Dach wird der Aufbau von Wohn- und Geschäftshäusern oder gar ein Hochhaus oder ein Fussballfeld auf beheizbarem Naturrasen im Sommer und Curlingfeld im Winter oder gar eine weitere Grünanlage geplant. Auch können im Erdgeschoss Gewerbeboxen (Gewerberaum mit einer Raumhöhe von 4.5 m in der Tiefgarage) flexibel eingebaut werden. Unterirdisch geht es zum Seeli, das unter- und

Nur die Gesamtlösung Parkhaus Parsenn ist für Davos Dorf ein Gewinn.

oberirdisch zu einer Begegnungszone ohne Verkehr umgestaltet wird; die RhB hält beim P+R Parsenn; Ortsbus-Haltestellen sind schon vorhanden. Ein direkter Zugang zur Talstrasse und Promenade ist unerlässlich; der direkte unterirdische Zugang ab Parkhaus zum Skigebiet Parsenn schon fast ein Muss.

Die Skifahrer reisen mit Auto an, parkieren im Trockenen unter Dach, erhalten dort ihre Skiausrüstung, ziehen sich in Garderoben um. Die Ortsansässigen (Einheimischen, Ferienwohnungs-Besitzer) benutzen den Bus und die Hotelgäste werden mit dem Bus zur Talstation gebracht. Allen stehen die neuen Service-Units – wie dies Paarsenn Sport in reduziertem Umfang auf den Winter 2017/18 anbietet – zur Verfügung, ziehen sich vor Ort in Umkleidekabinen mit Duschen um, beziehen dort ihre eingelagerte Skiausrüstung mit Ski, Stöcken, Schuhen, Kleidern oder bedienen sich der dort angebotenen Mietware. Alle Skifahrer werden via Parkhaus anschliessend auf Laufbändern und über Rolltreppen zur Bergbahn gefahren. Auf der Heimreise stehen allen Besuchern noch Einkaufsmöglichkeiten zur Verfügung. Zusammen mit den umliegenden Hotels und Restaurants findet sich ein breites Unterhaltsangebot. Komfort und Live-Style pur – wie es künftig vom (Ski-)Gast verlangt und zum Minimal-Standard einer jeden Skidestination gehören wird.



Dank zwei Kreiseln wird das Parkhaus Parsenn, das Bünda Quartier und die Talstrasse für Umleitungen erschlossen.

Parking Parsenn

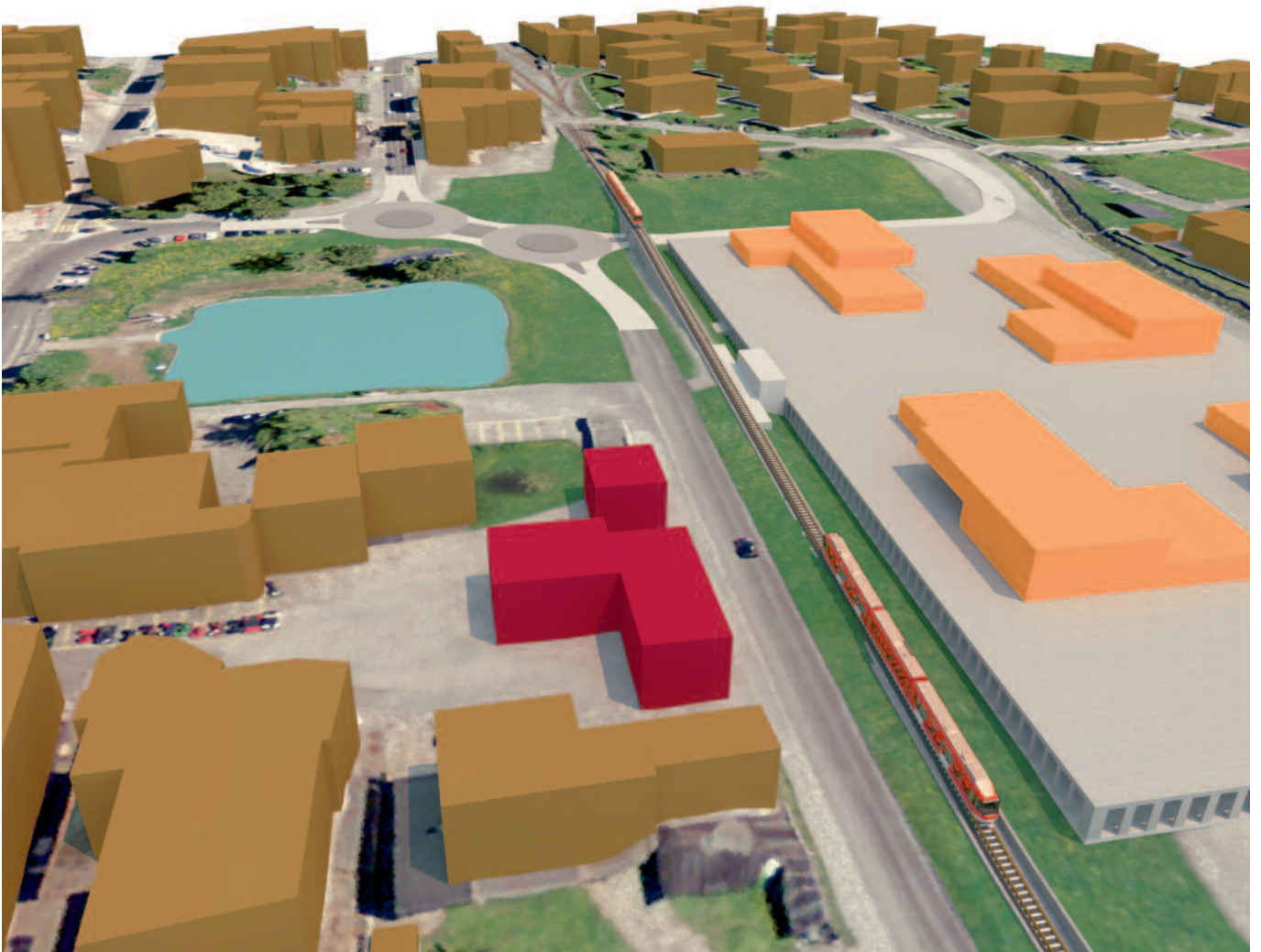
Hauptziel: Auffangen der zweiten Welle anfahrender Privatfahrzeuge ab Dorfeingang, gedecktes Parking, Shopping, Ski-Bike-Service-Units

Die heutige Parkfläche beim Feuerwehrgebäude kann überbaut werden. Wohn- und Geschäftsraum direkt im Zentrum und an der Parsennbahn werden stark nachgefragt werden.

Das Seehof-Seeli ist die Hauptattraktion im Dorf; einerseits ist es der Ausgangspunkt zum Shopping in Davos Dorf mit einer verkehrsfreien Zone und andererseits ein Ruhepol für den Sommer und den Winter – ein Park, eine Begegnungszone, ein Erholungsraum.

Der Parking Parsenn ist an den ÖV (Bus und neu auch die Bahn) angeschlossen. Es könnten bis zu 1'200 Parkflächen erstellt werden. Hier gibt es P+R, die Dauerparkierlösung mit Doppelparkern und XXL-Parkfeldern, den Car- und Bike-Sharing-Free-Floating-Standort, öffentliche Begegnungsräume und Einkaufsmöglichkeiten.

Die Bergbahnen betreiben diese Anlage und haben private Geldgeber sowie die öffentliche Hand zur Baufinanzierung gefunden. Die anliegenden Hotels erhalten direkten unterirdischen Zugang zu den gedeckten Parkplätzen.

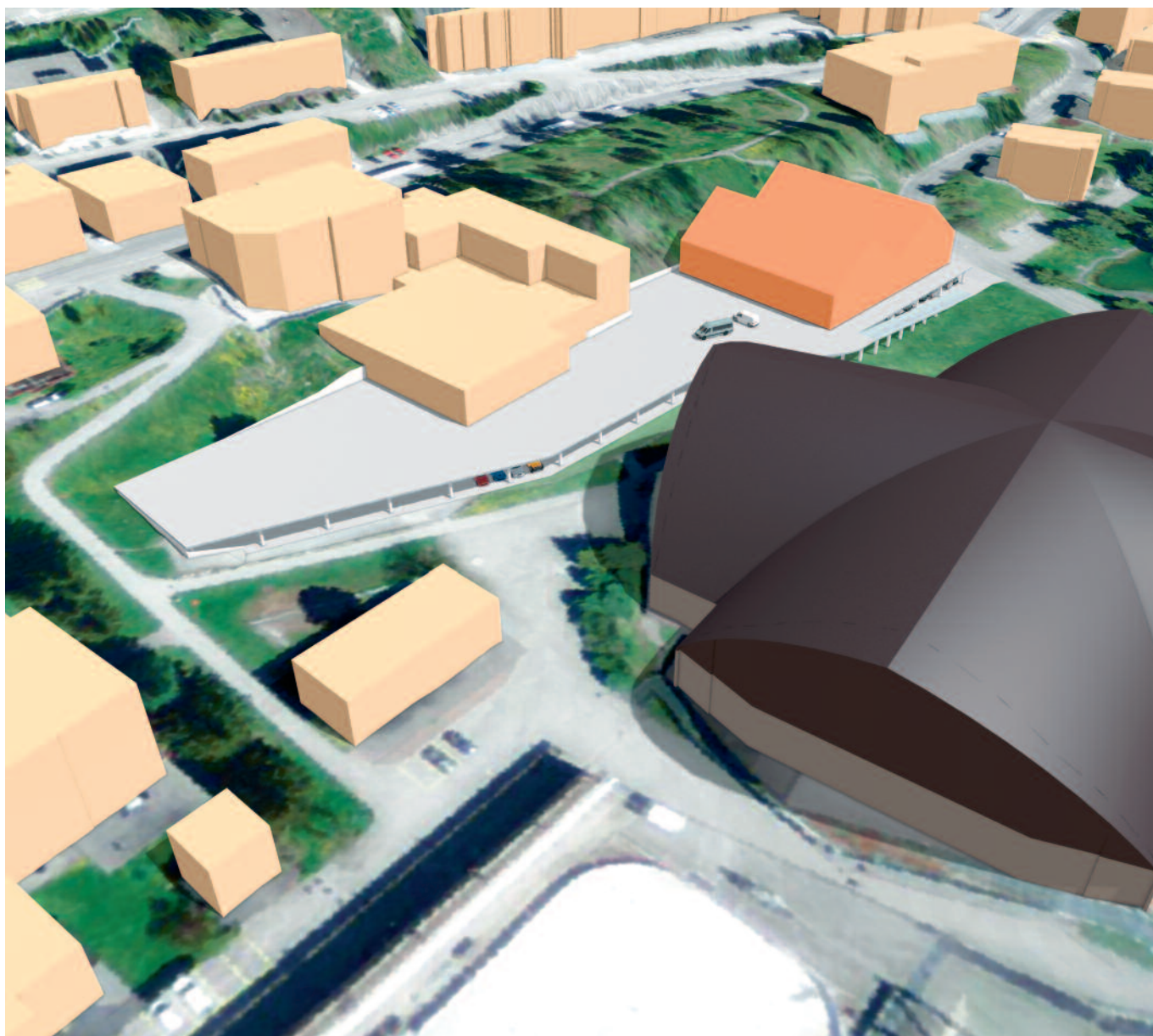


Parkhaus Parsenn mit RhB-Haltestelle.

6.5.3. Parkhaus Mitte (Eisstadion und Kongress) Ausgangslage

Am 2. Juni 2002 hat das Davoser Stimmvolk einen Baurechtsvertrag und einen Darlehensvertrag für das Parkhaus Mitte abgelehnt. Die Gemeinde Davos ging als Grundeigentümerin zahlreiche Zugeständnisse für den Parkhausersteller und – Betreiber ein. Der Baurechtsnehmer war eine Baufirma, die keinen Baurechtszins hätte entrichten müssen, dafür mit einer Umsatzabgabe ab einem jährlichen Bruttoumsatz aus der Vermietung von über CHF 900'000.00 nach oben abgestuft 2.5% belastet worden wäre. Die Gemeinde hätte dem Baurechtsnehmer und Parkhausbetreiber zusätzlich noch ein zinsloses Darlehen von CHF 2'000'000.00 und einen jährlicher Be-

triebsbeitrag von CHF 25'000.00 gewährt. Das Baurecht wäre auf 66 Jahre eingeräumt gewesen. Das Projekt sah auf vier Geschossen 397 Parkplätze vor; davon hätten mindestens 180 Plätze der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden müssen. Mit dem Bau des Parkhauses wären Parkplätze vor dem Hotel Steigenberger Belvédère, vor dem Eisstadion, auf dem Arkadenparkplatz und rund 90 Parkplätze an der Talstrasse aufgehoben worden. Das Parkreglement und die Parkgebühren wären im Einvernehmen mit dem Kleinen Landrat festgelegt worden. Die Baukosten für die Tiefgarage mit Ein- und Ausfahrt über die Kurgartenstrasse und Fussgänger-Ausstiegen auf die Promenade beliefen sich nach damaliger Planung im 2002 auf ca. CHF 10'000'000.00, was relative tiefe Kosten von ca. CHF 26'400.00 pro



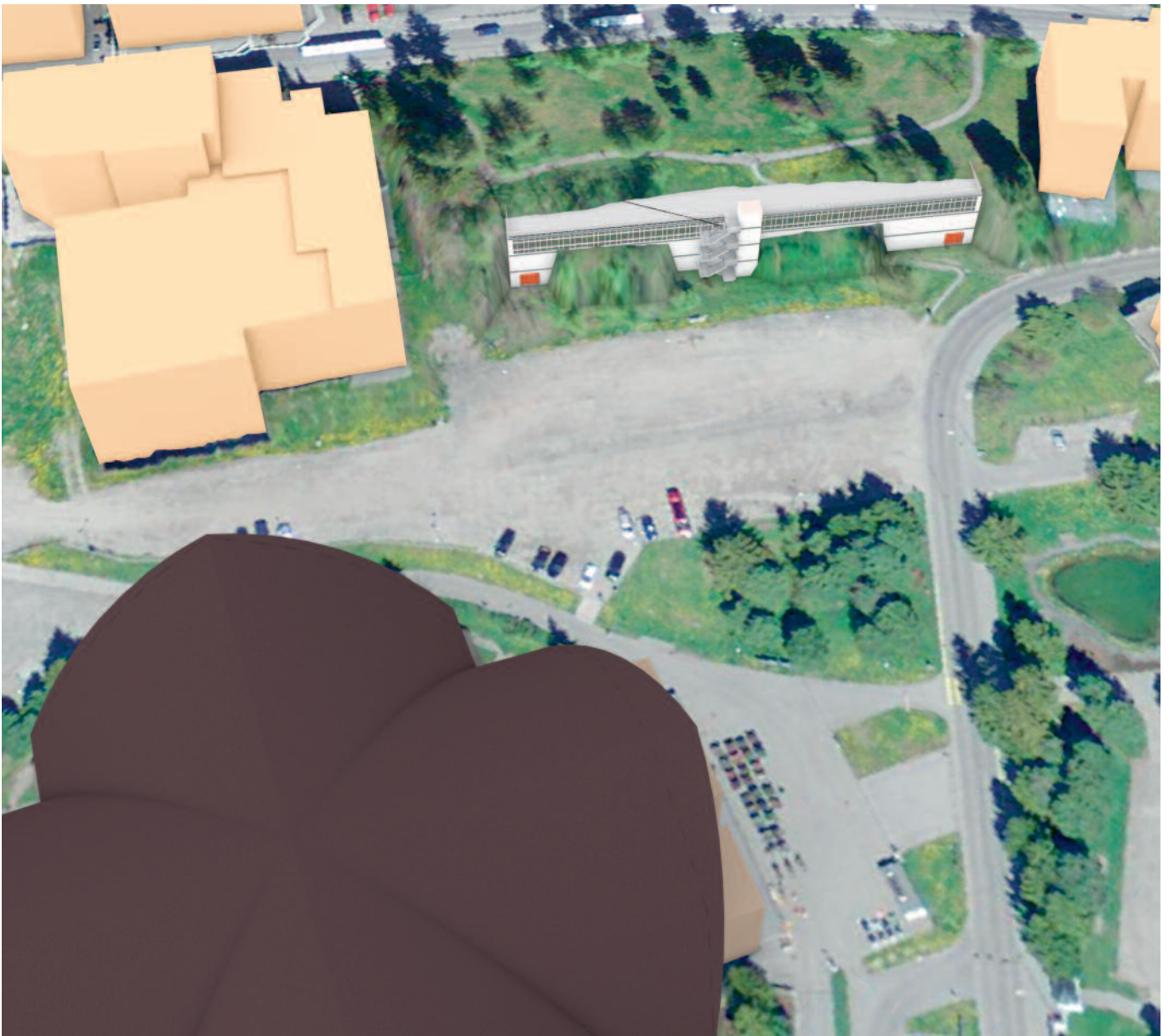
Doppelnutzung des heutigen Parkplatzes, mit Parkhaus und einer möglichen Eventhalle für Davos.

Platz ergab. Von der Baurechtsnehmerin wurden seitens der Gemeinde kostenerhöhende städtebauliche und architektonische Auflagen verlangt. Ohne diese Auflagen hätten die Baukosten tiefer veranschlagt werden können.

Anfang des Jahres 2011 hat der Kleine Landrat einen erneuten Versuch unternommen, einer Generalunternehmung zu erlauben, unter der Grünfläche des Kirchner Museum mit einer 5-geschossigen unterirdischen Garage 470 Parkplätze (350 öffentlich und 120 für das Hotel Steigenberger Belvédère) zu erstellen, dies im Gegenzug unter Aufhebung der Metz Parkplätze (120 Parkplätze) und mit dem Bau von 24 günstigen Miet-Wohnungen für Einheimische in zwei Etappen auf dieser Metz-Parzelle. Zumindest die Parzelle Museumspark sollte im Bau-

recht abgegeben werden. Dieses Projekt wurde im Dezember 2011 jedoch ohne weitere Begründung auf unbestimmte Zeit auf Eis gelegt.

Die Notwendigkeit einer Tiefgarage an diesem Standort ist nach wie vor gegeben und wird mit dem Wunsch nach einer Erweiterung des Kirchner Museums und der Idee einer gedeckten Trainingshalle für den HCD aktueller denn je. Gerade in letzterem Fall wird der private Verkehr in Richtung Eisstadion markant zunehmen. Dieser Mehrverkehr muss gestoppt werden beziehungsweise der Mehrbedarf an Parkplätzen ist evident. Das Unternehmen Parkhaus Mitte soll auch zu einem dritten Anlauf starten, mit Einbezug weiterer Nutzungskonzepte rund um das Eisstadion.



Parkhaus Mitte unter dem Kirchner Park.

Parkhaus Mitte

Hauptziel: Parking für Sportanlagen-Zentrum und Shopping Promenade

Anstelle des Baues in den Hang unter den Kirchner Park (alte Versionen) könnte auch die heute bestehende Parkfläche nördlich des Eisstadions von der Kurgartenstrasse bis zum Erwin-Pöschel-Weg mit einer Tiefgarage überbaut werden. Diese Variante ist kostengünstig, weil es keiner Aussenwände bedarf und teure Lüftungsanlagen entfallen. Ein Geschoss würde etwa 180 Parkplätze ergeben; unter Einbezug eines Teils des Hanges des Kirchner-Museum-Parks, der direkten Angliederung ans Hotel Panorama und dem Einbezug des Geländes hinter dem Pfadiheim könnte mit einer dreigeschossigen Bauweise ohne unterirdisches Geschoss problemlos Parkraum für rund 550 Parkplätze und rund 20 Bussparkfelder entstehen. Ein Ausbau auf rund 750 Parkfelder wäre angezeigt, bedarfsmässig sogar ausgewiesen. Gleichzeitig könnte auch die Planung für die Erweiterung des Kirchner Museums mit erweitertem Park als öffentlicher Raum und grüne Lunge direkt an der Promenade andiskutiert und das Museum direkt an den Parking unterirdisch angegliedert werden. Die Ein- und Ausfahrt der Fahrzeuge liesse sich über die Kurgartenstrasse abwickeln. Die Ausgänge für die Besucher wären beim Hotel Panorama zur Promenade; sogar ein direkter Eingang ins Eisstadion Nord wäre

denkbar; ein Ein- und Ausgang zum und vom Eisstadion sind selbstverständlich. Die alte Parkfläche wäre neu überdacht und dem Dauerparking zugänglich. Teure Schneeräumungskosten würden entfallen. Auf dem Dach der Garagenhalle könnten Sportanlagen (Tennis, Fussball etc.) oder gar eine Schneedisco oder ein Igludorf, ja sogar endlich eine fixe und multifunktionale Eventhalle für Konzerte und Vereinsveranstaltungen entstehen; dies anstelle der Provisorien anlässlich Spengler Cup, WEF oder Schwingfesten; auch wäre darauf die Erweiterung und Neugestaltung des Kirchner-Parks denkbar.

Beim Parkhaus Mitte ist die direkte Anbindung an den ÖV nicht vorrangig, ist diese doch via Talstrasse und Promenade mit dem Bus gegeben. Im Parkhaus Mitte gibt es P+R, eine Dauerparklösung mit Doppelparkern und einen Car-Bike-Sharing-Free-Floating-Standort. Das Parkhaus Eisstadion ist der nördliche Ausgangspunkt zur Shopping-Meile auf der verkehrsfreien Promenade. Auf der Südseite der Promenade übernimmt diese Funktion das bereits bestehende Parkhaus Silvretta/Grischuna. Somit muss der Besucher nur in einem Umkreis von maximal 1'000 Metern auf der Shoppingmeile Davos Platz entlang zu Fuss gehen.

6.5.4. Parkierung Metz-Parkplatz Ausgangslage

Hier wurde im 2011 unter Aufhebung der 120 Parkplätze ein Wohnprojekt für günstigen Wohnraum für Einheimische vorgesehen, dies zusammen mit dem Bau des Parkhauses Mitte. Die politische Stossrichtung war die richtige, nur war das mit den Investoren geschnürte Paket nicht zum Vorteil der öffentlichen Hand. Neben der Opposition der Kirchner-Museum Fangemeinde ein wesentlicher Grund, dieses Projekt scheitern zu lassen.

Grundstück Metz

Hauptziel: Erstellung günstiger Wohnungen für Einheimische

Heute noch könnte diese Fläche dem Wohnbau für Einheimische zugeführt werden, und zwar dem günstigen Wohnbau unter der Führung einer Wohn-

bau Genossenschaft. Mit Umzonung in die Wohnzone Wohnen Dorf/Platz liessen sich über rund 30 Wohnungen realisieren.

Mit dem Bau der P+R Parkhäuser im See und Parsenn könnte die Parkfläche Metz aufgehoben werden.

Sollten diese Parkflächen dennoch für die Eishalle wichtig sein, wäre eine Doppelnutzung dieses Geländes sinnvoll. Das Erdgeschoss könnte mit einer Halle von 4.5 Metern Höhe überdacht werden. Fahrzeuge könnten nach wie vor parkieren; je nach Bedarf und Kosten (Grundwasser) könnte noch ein unterirdisches Parking-Geschoss erstellt werden. Auf dem Dach liessen sich noch zwei dreigeschossige Wohnhäuser mit rund 25 kostengünstigen Wohnungen erstellen, je nach Zonenplanänderung gar 5-geschossig. Das Hallenstadion hätte noch rund 80 Parkplätze von rund 120 zur Verfügung. Die Davoser Bevölkerung käme zu relativ günstigem Wohnraum. Ein Bauträger für den Wohnbau liesse sich heute bei den tiefen Zinsen finden. Die Ge-

meinde als Grundeigentümerin hätte weiterhin die Einnahmen aus den Parkgebühren und zusätzlich Einnahmen aus einem Baurechtszins oder Mieteinnahmen für die Wohnungen in den Obergeschossen.

6.5.5. Parkhaus GKB/Arkaden

Die Erstellung der Bewegungszone Arkaden ist mit dem Verkehrskonzept gedeckt. Es sind keine Ersatzparkplätze in unmittelbarer Nähe zu schaffen. Die Parkplätze müssen via Parkhaus Mitte oder Parking Jakobshorn und Parkhaus Silvretta/Grischuna am jeweiligen Ende der Shoppingmeile «Promenade» abgedeckt werden. Auch wenn die Zufahrt des angelegten Parkhauses GKB von unten beziehungsweise hinten über die Guggerbachstrasse erfolgen soll, ist dies nicht zielführend. Die Promenade an sich soll gerade im Zentrum nicht noch mehr mit Auto-Privatverkehr belastet werden. Die dafür zurückgestellten Steuergelder sind in eine sinnvolle Parkhauslösung zu investieren.

6.5.6. Parkierung Jakobshorn Ausgangslage

In der Volksabstimmung vom 28. April 2012 sollte der Bergbahnperimeter in die ordentliche Bauzone Wohnen Platz/Dorf mit vier viergeschossigen Bauten überführt werden. Die Grundeigentümerin hätte für den Bahnbetrieb im Winter allein rund 450 Pflicht-Parkplätze zur Verfügung halten sollen. Der Stimmbürger lehnte diese Vorlage ab, weil er wohl die Aufzoning gegenüber dem alten Baugesetz vor dem 2001 als zu hoch und die Mehrwertabschöpfung zugunsten der Vornahme von Verkehrsmassnahmen als zu niedrig empfand.

Auf der Parkfläche Jakobshorn lassen sich heute rund 650 Fahrzeuge parkieren. Der Zugang und die Wegfahrt sind trotz zweier Unterführungen nicht optimal. Zu eng ist alles angelegt, so eng, dass Busse zu diesem Parkplatz nicht hinfahren können. Die Anbindung an den Bahnhof Platz ist aber optimal und das ÖV-Angebot mit RhB und dem Ortsbus schon heute gewährleistet. Auch ist der Postplatz mit der Promenade zum Shoppen nur einen 500-Meter-Spaziergang entfernt. Im Winter muss diese Parkanlage über Nacht paradoxerweise wieder geleert werden, obwohl erheblicher Nutzungsbedarf für Dauerparkplätze gerade in dieser zentralen Gegend vorhanden wäre. Die Chance bis heute, einen vergrösserten unterirdischen Zufahrtstunnel ab Talstrasse zu erstellen, wurde verpasst. Auf einen solchen könnte jedoch guten Gewissens verzichtet werden.

Dem Parking Jakobshorn kommt künftig nur noch eine untergeordnete Bedeutung zu. Eine Kapazität von 300 24-Stunden Parkplätzen dürfte genügen. Ein Teil des Parkplatzes könnte ohne Parkplatzpflicht für die Jakobshorn Bahn überbaut werden. Der andere Teil, in etwa flächenmassig die Hälfte, könnte für die Doppelnutzung mit Parking und darüber aufgebauten Wohn- und Geschäftshäusern vorgesehen werden.

Der Parkplatz Jakobshorn wäre noch der P+R Süd, der den Privatverkehr von Wiesen anfahrend zusammen mit dem Parkhaus Silvretta/Grischuna empfängt.

Parkplatz Jakobshorn

Hauptziel: P+R Süd, VIP-Parking mit Ski-Service Station und Wohnzone

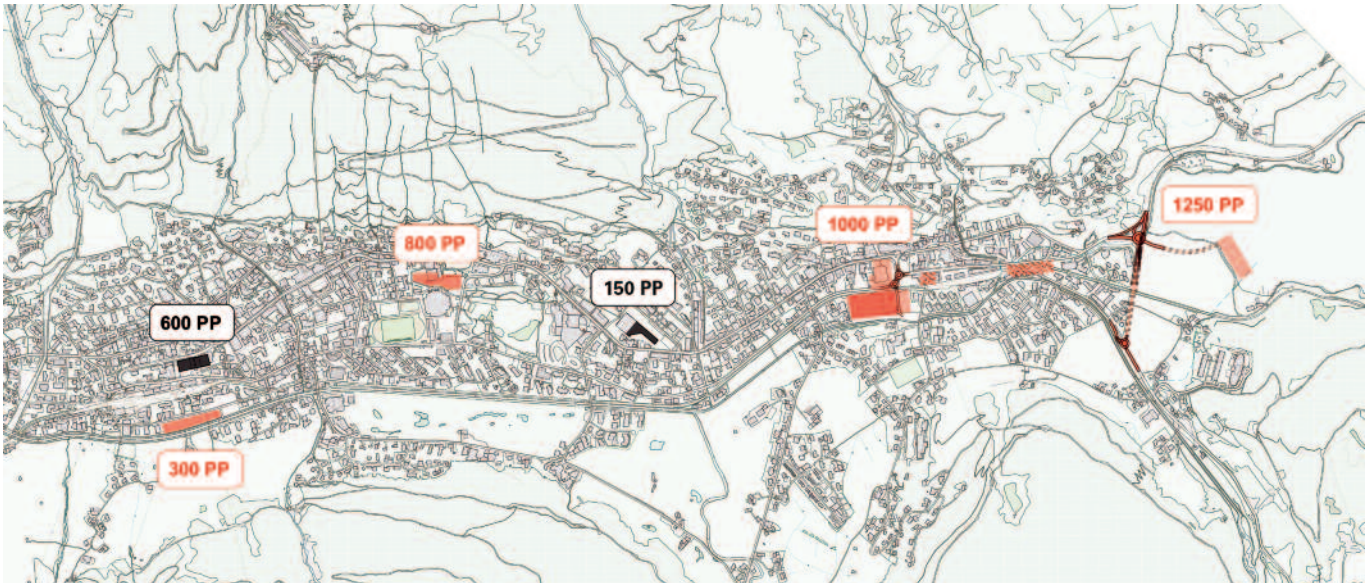
Das P+R-Angebot müsste nicht allzu stark ausgebaut werden, hierfür sind die Tiefgarage im See und der Parsenn Parking vorgesehen. Der Verkehr wird ab diesen Standorten mit dem ÖV zur Jakobshorn-Bahn gewährleistet. Auf dem Parking Jakobshorn können im beschränkten Ausmass noch gedeckte Dauerparkplätze, VIP-Parkplätze und vor allem Skiservice-Stationen (Garderoben mit Duschsen, Skikästen für Skis und Skischuhen) erstellt werden. Auch eine E-Mobility-Station ist hier vorzusehen.

Auf einem Teilgebiet des Parkplatzes liessen sich Wohn- und Geschäftshäuser erstellen. An diesem Standort würde ein Parkangebot von rund 200 Parkflächen genügen, dies im Abtausch zum P+R am See und Parsenn. Künftig könnte der Skifahrer mit dem ÖV zur Talstation Jakobshorn fahren, dort in seine eingelagerten Skischuhe steigen, seine Skis entgegennehmen und bequem in die Höhe gelangen.

Die Bergbahnen als Grundeigentümerin könnten diese VIP-Tiefgarage und die neuen Bauten zusammen mit Privatinvestoren mitfinanzieren und selber betreiben – diese aber nur im Verbund und in Kooperation mit den übrigen Tiefgaragenbetreibern.

6.5.7. Kapazitäten, Bedarf und Auslastung

Vorstehend wurden die fünf möglichen Parkhausstandorte aufgezeigt. Vier davon weisen noch zusätzliche Nutzungen auf. Diese Doppelnutzung macht alles für den Investor und die Öffentlichkeit attraktiver. 2007 wurde ein Bedarf von gedeckten



Vier neue Parkhäuser (rot) braucht es, um den Verkehr beruhigen zu können.

Parkflächen von rund 1'500 ausgewiesen. Die fünf Parkhaus-Standorte könnten neu eine Kapazität von rund 3'200 bis 3'600 Parkflächen zuzüglich der bestehenden 24-Stunden-Parkplätze abdecken.

In den Parkhäusern würden auch XXL-Parkplätze angeboten. Die in der Breite und Länge grösseren Parkflächen werden heute auch vom VSS mit der Norm 640291 gefordert. Diese Richtlinie müsste aber nicht streng angewendet werden. Hinsichtlich der Erkennung und Abrechnung mit der Gebührengestaltung für diese grösseren Parkplätze gibt es heute schon automatische Nummernschild-Erkennungs-Programme.

Mit einer Etappierung könnten stetig der Bedarf und die Auslastung eruiert werden. Somit ist eine flexible und rentable Ausbaumöglichkeit stets gegeben.

6.5.8. Prioritäten bei den Parkings und beim Tiefgaragenbau

Absolute und erste Priorität hat die Tiefgarage im See mit 1'200 Parkplätzen für PWs und Busse sowie mit diversen Serviceangeboten. Damit würde Davos mit diesem Hub ein verkehrspolitisches Zeichen setzen. Diese Parkanlage ist die Drehscheibe der neuen Davoser Verkehrspolitik und der Ausgangspunkt für das Umsteigen auf den ÖV und auf E-Mobile. Damit liesse sich ein erster grosser Schritt in Richtung verkehrsberuhigte und verkehrsfreiere Innenstadt Davos realisieren.

Zweite Priorität hat der Parking Parsenn. Mit mindestens 1'000 Parkfeldern, ausschliesslich für Personenwagen. Hier würde die zweite Welle des vom See durchkommenden Privatverkehrs abgefangen und auf den ÖV und auf E-Mobile umverteilt. Zudem wer-

den hier mehr Dauerparkplätze für Besucher des Zentrum Davos Dorf und der für Davos wichtigsten Bergbahn, der Parsennbahn angeboten. Der Parsenn-Perimeter bietet sich zusätzlich für eine Mischnutzung für Tourismus, Gewerbe, Wohn- und Geschäftshäuser an. Dieses Areal ist vermutlich noch der einzige verbleibende Standort, auf dem sich mit dem neuen Parking auch noch das für Davos so wichtige (Klein-)Gewerbe ansiedeln lässt.

An dritter Priorität steht das Parkhaus Mitte mit mindestens 750 Parkplätzen. Wichtig wäre, die Davoser (Eis-)Sportstätten im Raum Eisbahn/Hallenbad zu konzentrieren und das heutige offene Parkfeld einer Doppelnutzung zu unterziehen. Das Parkhaus Mitte deckt das Bedürfnis für Dauerparkplätze ab, dasjenige des HCD inklusive gedeckter Trainingshalle bildet den Ausgangspunkt für die Shopping-Promenade.

Der Parking Metz kann vollständig aufgehoben und mit günstigen Wohnhäusern für Einheimische überbaut werden.

Der Parking Jakobshorn soll zur Hälfte überbaut werden; dies Parkanlage kann auf die Hälfte reduziert werden. Die BBBJ-Besucher werden mittels Shuttles und der RhB an den P+R am See und dem P+R Parsenn bedient. Mit der Überbauung von Wohn- und Geschäftsgebäuden kann im EG der Neubauten ein Mindestangebot von noch 300 Parkplätzen (von heute knapp 600) vorgesehen werden. Die Anfahrt von Norden durch die ganze Innenstadt sollte nicht mehr möglich sein. Dieser Verkehr müsste beim P+R «See» und P+R «Parsenn» auf den ÖV umgelagert werden. Mit Shuttle-Bussen und der RhB sind die Skifahrer schneller bei der Jakobshornbahn als wenn sie mit ihrem Personenwagen bis vor die

Bergstation fahren könnten. Dieser Standort sollte auch als P+R Standort «Süd» verwendet werden. Zusammen mit dem Parkhaus Grischuna/Silvretta könnte der via Tiefencastel/Wiesen anführende Privatverkehr (dauernd) parkiert werden und als Ausgangspunkt für das Shoppen an der Promenade dienen. Beide Parkhäuser sind zudem optimal an den ÖV angebunden.

6.5.9. Organisation der Parkhäuser

Im Raum Zürich und Winterthur werden Parkhäuser grösstenteils in diversen privat gehaltenen Aktiengesellschaften gebaut und betrieben, teilweise auf Baurechts- oder Konzessionsgrundstücken der öffentlichen Hand. Der Baurechtszins ist zum Teil abhängig vom Betriebserlös. Alle Parkhäuser rentieren, einige besser oder gar gut, andere etwas weniger. Die Initiative ging von «Stakeholdern» (Gewerbe, örtliche Banken und Versicherungen, Privaten und auch unter dem Einbezug der Gemeinde) aus. Diese Investoren sind meist in Vorleistung gegangen. Die Aktien der Parkhäuser sind gesucht und Handänderungen sind eher selten. Private wollen dabei bleiben oder sich mit einer Aktie vom Parkhaus ausgehende Vorteile einkaufen. Oft ist mit einer Aktie auch eine Parkplatzbenutzung verbunden.

In Davos sollten die Parkhäuser unter dem Dach einer Betriebsführung zusammengefasst werden – dies im Gesamtinteresse einer einheitlichen Verkehrspolitik. Die Parkhäuser in Davos, auch wenn sie unterschiedlich finanziert und von verschiedenen Personen betrieben werden, sprechen sich betreffend Nutzung, (saisonaler) Öffnungszeiten und Parkgebühren ab. Eine übergeordnete Koordinationsinstanz mit Berücksichtigung des öffentlichen Gesamtinteresses erscheint notwendig. Die Gesamtanzahl der verfügbaren Parkplätze und die jeweils geltenden Tarife an den verschiedenen Standorten sowie der aktuellen Gebührenstufe I, II oder III sind jederzeit öffentlich einsehbar. Dem Verkehrsteilnehmer steht volle Transparenz zu.

6.5.10. Mehrfachnutzung von Parkflächen und Kosten

Es ist ratsam, die heutigen offenen Parkflächen in der Innenstadt zu überdachen. Die Kosten der Schneeräumung fallen weg und die neu entstandenen Dächer können einer zusätzlichen Nutzung zugeführt werden. Das Dach wird in eine Wiese, eine Parklandschaft oder einen Sportplatz umfunktio- niert; darauf sind zudem Wohn- und Geschäftsbau- ten denkbar, ebenso stationäre Eventzelte oder feste Veranstaltungsgebäude. Selbst das Gewerbe könn- te im Erdgeschoss der überdachten Parkflächen

Raum finden. Gerade der Bergbahnperimeter Parsenn ist dafür prädestiniert, zentral an der Talstrasse gelegen und würden mit einer Mischnutzung für Tourismus, Wohnen, Parking und Gewerbe erheb- lich aufgewertet werden.

Die Mehrfachnutzung hat auf die Kostenfolgen erheblichen Einfluss. Sie ermöglicht eine Querfinan- zierung für den Parkhausbau. (siehe zu den Kosten hinten Ziff. 8.2.).

6.5.11. Fazit der Parkhaus-Diskussion

Zahlreiche Parkplätze im Freien werden durch min- destens rund 3'250 neue gedeckte 24-Stunden-Plät- ze ersetzt. Damit ergäben sich in der Innenstadt Dau- erparklösungen, die heute gerade im Winter fehlen.

Im Endausbau würde gemäss der vom Wild- mannli-Witblick angestellten Gesamt-Verkehrsbe- trachtung für Davos die Innenstadt über folgende Parkplätze verfügen:

1'000 offene, teilweise noch mit Nachtparkverbot belegte Parkplätze

4'000 gedeckte 24-Stunden-Parkplätze mit P+R, und zwar

- Parkhaus am See: 1'250 Parkplätze und 100 Bus- Parkplätze mit P+R, neu
- Parkhaus Parsenn/Seehof-Seeli: 1'000 Parkplät- ze mit P+R, neu
- Parkhaus Mitte: 800 Parkplätze mit P+R, neu
- Parkhaus Silvretta/Grischuna: 496 Parkplätze, bestehend
- Parkhaus Jakobshorn: 300 Parkplätze, neu, mit Anbindung Bahnhof Platz

Aufgehoben würden die offenen Parkplätze teil- weise beim Davoser See, beim Feuerwehrlokal und Migros Dorf, der Parkplatz Horlauben, Parkplatz Arkaden, Parkplatz Rathausplatz; eventuell der Park- platz Metz (zur Überbauung von preisgünstigen Ein- heimischen Wohnungen) und eventuell rund 250 Parkplätze beim Parkplatz Jakobshorn (allenfalls im Abtausch mit dem Parkhaus Parsenn als Kompensa- tion und zur Überbauung von Wohn- und Geschäfts- häusern).

6.6. Verkehrsmanagement:

Die Abstimmung von Verkehrs- aufkommen und Verkehrsinfrastruktur

6.6.1. Schwarmintelligenz verwaltet die Verkehrsinfrastruktur

Das Verkehrsmanagement misst das Verkehrsauf- kommen, gleicht es mit den freien Kapazitäten auf den Strassen und in den Parkhäusern ab, steuert dynamisch den Verkehrsfluss und ist mit dem Park-

leitsystem gekoppelt. Aufgrund dieser Datenauswertung können mittels intelligenter Ampel-Schaltung Staubildungen vorausgesehen werden und Engpässe bei einzelnen Parkhäusern erkannt werden. Das System kann aufgrund von Algorithmen Verkehrsmuster erkennen und zusammen mit dem Parkleitsystem frühzeitig reagieren und den Verkehr in eine «verkehrsberuhigte» Zone führen.

6.6.2. Mit Parkplätzen und -gebühren gekoppelte Angebote schaffen

Die permanente Datenauswertung der Verkehrsflüsse lässt das Kundenaufkommen und die Kundenpräferenzen erkennen. Auslastungslücken könnten durch Angebote geschlossen werden, um eine bessere Auslastung der Parkhäuser zu gewährleisten.

Gemeinde, Bergbahnen, VBD, Hoteliers und die Betreiber der Parkhäuser schaffen neue Anreize. Jedem Dienstleister ist es überdies selbst überlassen, seine Angebote mit Parkplatz-Offerten und/oder Parkgebühr-Erlassen zu koppeln und damit die eigenen Kunden zu belohnen.

Die Angebote im Verkehrsmanagement von Davos könnten beispielsweise wie folgt aussehen:

- Die Gemeinde gibt der Bevölkerung verbilligte ÖV-Tageskarten ab dem Parkhaus im See ab; dasselbe kann Davos Tourismus mit bestimmten Kongressteilnehmern tun.
- Das Dauerparkieren in der Tiefgarage am See wird mit einer Tages- oder Wochenkarte der VBD mit einem Rabatt von bis zu 30% belohnt.
- Wer eine Skitageskarte löst, erhält am Bergbahnschalter eine Reduktion auf der Parkgebühr.
- Gewisse VIP-HCD-Matchtickets beinhalten einen garantierten Parkplatz am Eisstadion.
- Eine Hochzeitsgesellschaft im Hotel Schatzalp erhält vom Hotelier eine bestimmte Parkzeit (Anzahl Parkplätze für eine feste Zeit an einem bestimmten Ort) als Gesamtpackage überreicht.
- Im Vorverkauf für die Theateraufführung der Kunstgesellschaft im Kongresshaus kann ein Ticket mit garantiertem Parkplatz im Parkhaus Mitte gekauft werden.
- So kann auch das Modehaus Thöny an der Promenade dem Kunden ab einem bestimmten Einkaufswert die Parkgebühr direkt übernehmen.
- Der Skivermieter übergibt dem Kunden, wenn dieser die Mietware einwandfrei zurückbringt, eine Gutschrift für einen halben Tag Parkgebühr.
- Der Verein Shopping Promenade Davos Platz kauft für seine Mitglieder Parkscheine im Parkhaus Mitte, damit deren Kunden während des «Lädela» die ersten zwei Stunden keine Parkgebühren zahlen müssen.

- Gäste von Ferienwohnungen und Hotelgäste erhalten für das Dauerparkieren Vorzugspreise und werden vom Hotelbus, natürlich im E-Mobil, am Parkhaus abgeholt und wieder hingebacht. Weiter Möglichkeiten sind denkbar.

Personen (Gäste oder Ortsansässige), die parkieren und auf den ÖV umsteigen oder die in den Tiefgaragen stehenden E-Mobility-Geräte benutzen, bekommen bei Konsumationen (Museumsbesuche, Einkäufe in den Geschäften, Besuch von Restaurants, Bankentreffen oder Behördengängen) Rabatte auf die Parkplatzgebühr. Mit dem Parkschein ist automatisch der ÖV gratis. Auf diese Weise wird das Parken indirekt vergünstigt. Dies schafft zahlreiche Anreize, so auch der Kauf eines Ski-Abonnements plus für die Region Davos Klosters, wenn damit eine Parkgelegenheit vor der Bahn miteingeschlossen ist.

Das digitale Zeitalter ist erst am Anfang und lässt künftig noch viele Varianten mit breit gefächerten Kundenangeboten zu. Mit den unterschiedlichsten Verkehrsmanagement-Angeboten hat der Verkehrsteilnehmer als Kunde von Davos und Klosters die freie Wahl, wie er sich im Ort bewegen will.

6.6.3. Aufeinander abgestimmte Parkgebühren

Bei der Einfahrt in den Zielort Davos entscheidet der Lenker, wie lange er sein Fahrzeug parkiert haben will: Über Nacht, für 30 Stunden, drei Tage oder gar über drei Wochen. Je länger seine Parkzeit im Voraus gebucht und bezahlt ist, desto günstiger ist die Parkgebühr. Er bekommt Vergünstigungen auf die Normalparkzeit ab dem ersten Tag nach 24 Stunden. Der Parker kann selbstverständlich jederzeit mit seinem Ticket «ausfahren». Verlässt dieser seinen Parking, verliert er jedoch die gebuchte und im voraus bezahlte Parkzeit. Überschreitet er die bezahlte Parkzeit, muss er zum Normaltarif nachzahlen.

Das Kurzparkieren auf den Parkings bis zu 5 Stunden in der Innenstadt wird bewusst verteuert. Das Dauerparkieren ab 10 Stunden und auch das Parkieren während der Nacht von 24 bis 7 Uhr allerdings stark vergünstigt.

Das Parkieren am Stadtrand und bei P+R mit Anschluss an den ÖV wird verbilligt. Das Parkieren in der Innenstadt kostet mehr.

Viele Parkhäuser bieten heute schon für SUV-Fahrzeuge breitere und längere Parkfelder an. Diese XXL-Parkplätze sind speziell gekennzeichnet. Auch werden so beispielsweise im Bahnhof-Parking Bern bis zu CHF 0.60 höhere Gebühren pro Stunde für SUV-Fahrzeuge gegenüber kleineren Fahrzeugen erhoben. Dieser Preis ist je nach Belegung durchaus

marktkonform; die Kunden sollen sich dazu in diesem Parkhaus positiv äussern.

Ein mögliches Preismodel der Parkgebühren im gemeinsamen Tarifverbund Davos mit allen Playern könnte etwa so aussehen. Nachfolgende Preise würden der Tarifstufe I entsprechen.

Möglich muss es sein, die Tarifstufe I auf die Tarifstufe II (Wochenende und Feiertage, +20%) und Tarifstufe III (Anlässe mit hohem Verkehrsaufkommen, +40% zu Tarif I) zu erhöhen. Situativ, je nach Spitzen- und Stosszeiten, je nach Saison und Anlässen, ja sogar je nach Fahrzeuggrösse können die Gebühren generell oder bei einzelnen Parkings (Parkhäuser und Parkplätzen) für das Kurzzeitparken erhöht werden, dies selbst nur während des Tages bis zu zwölf Stunden oder gar nur für ein paar wenige Stunden für die Dauer eines Events.

Diese Gebühren-Flexibilität lässt den Verkehr noch besser steuern und bei erhöhten Tarifstufen kann der Verkehrsteilnehmer wiederum selber entscheiden, wo und weil lange er parkieren will. So darf eine Stunde während des Spengler Cup oder eines Eishockey-Spiels mit der Tarifstufe III ungeniert CHF 10.00 im Raum Eisbahn kosten.

E-Mobile bekommen mit der E-Taste generell günstigere Tarife, dies wiederum entsprechend der jeweils gültigen Tarifstufen.

Die Lenkungsmassnahme, die Verkehrsberuhigung innerorts über die Gebühren zu steuern, kann nur erfolgreich sein, sofern die Parkplätze im Innenbereich und auf den Flanierzonen sowie bei den öffentlichen Plätzen entlang der Promenade generell aufgehoben und die Preise parkhausübergreifend abgesprochen worden sind.

6.6.4. Aufeinander abgestimmte Velo-Park-/Leihgebühren

Die Stadt Zürich wird ab Frühjahr zur Velostadt. Die Stadt selbst will unter dem Namen «Züri Velo» mit 2'250 Fahrrädern im Verleihmarkt mitmischen. Es herrscht seit Herbst 2017 in Zürich ein Wildwuchs an Verleihern und an einer Schwemme an Velos.

Dies gilt es in Davos Klosters zu verhindern und frühzeitig für die ganze Region ein einheitliches System aufzubauen, und zwar eines mit Free-Floating, einer bestimmten Anzahl von Verleihstationen und ohne Abonnementslösung.

Grundsätzlich sollen für Velos keine Abstellplatzgebühren erhoben werden; einzig der Betreiber hat via Bewilligungsverfahren jährlich für Verleihstandorte Abgaben zu bezahlen (kommerzielle Nutzung des öffentlichen Raumes oder eine Mietgebühr in den neuen Parkhäusern oder anderen Parkstellplätzen).

Auch die Anbieter sollen gut ausgesucht werden; es sind wenige zuzulassen, die Gewähr für faire Angebote und qualitativ gute Fahrräder zum Verleih bieten.

In Zürich sind die Angebote kaum noch zu überblicken. O-Bike will CHF 3.00 und CHF 1.50 pro 30 Minuten, das Stadt-Züri-Projekt von Publibike verlangt CHF 6.00 pro Stunde und «Zürich Velo» ohne Abo CHF 3.00 pro 30 Minuten. In den Markt drängende chinesische Anbieter wollen auf 2018 in Zürich mit günstigen, eingängigen Drahteseln mit Anschaffungswert von rund CHF 200.00 eine Leihgebühr von CHF 1.00 pro Stunde verdienen (zum Vergleich übrigens: In China, beispielsweise im Bezirk Tongzhou, im Südosten Pekings, kostet eine Stunde Velo-Miete etwa einen Yuan, umgerechnet CHF 0.14).

Gebühren in CHF	TG im See	Parsenn	TG Mitte	Grischuna/Silvretta (aktuell 496 PP)	Jakobshorn
1h	-	1.00	1.50	1.50	1.00
2h	-	1.50	2.00	3.00	1.50
3h	-	2.00	2.50	4.50	2.00
4h	2.00	3.00	4.00	6.00	3.00
5h	2.50	4.00	5.00	7.50	4.00
6h	3.00	5.00	6.00	9.00	5.00
8h	4.00	6.00	8.00	11.00	6.00
12h	9.00	12.00	18.00	12.00	12.00
24 h	18.00	24.00	30.00	20.00	24.00
48 h	30.00	40.00	55.00	50.00	40.00
Woche	70.00	90.00	120.00	100.00	90.00
Monat	200.00	250.00	350.00	300.00	250.00
½ Jahr	500.00	750.00	900.00	840.00	750.00
Jahr PP	1000.00	1200.00	1500.00	1'440.00	1200.00
Jahr Doppel-PP	1'500.00	2000.00	2500.00	-	2000.000

7. Verkehrssituation Klosters

Das über die Verkehrsfreiheit, das Parkleitsystem und das Verkehrsmanagement sowie über Parkhäuser vorstehend für Davos Geschriebene kann grundsätzlich auch in analogem Sinne für die Klosterser Verkehrspolitik Anwendung finden.

Die Voraussetzungen für die Umsetzung eines verkehrsfreien Dorfkerns im Bereich der alten und neuen Bahnhofstrasse in Klosters Platz sind hier in optima forma gegeben – sofern dies überhaupt noch auf der kurzen Strecke ein Bedürfnis ist. Die Umsetzung würde sich auf alle Fälle einfacher als im langgezogenen Davoser Stadtkern gestalten.

Das Bedürfnis nach gedeckten 24-Stunden-Parkplätzen ist aktuell. Mit dem Erwerb des Montana Areals durch die Gemeinde Klosters hat die Politik schon lange in diese Richtung vorgespart. Das angedachte Parkhaus wurde zusammen mit dem 5* Hotelprojekt «La Montana» projektiert und dem Klosterser Stimmbürger am 26. November 2017 zur Abstimmung vorgelegt. Der Abstimmungskampf wurde kontrovers geführt; selbst die Gegner bestritten jedoch den Bedarf für neue Parkplätze nicht. Mit dem neuen Parkhaus Montana mit rund 230 öffentlichen Parkflächen, zentral hinter dem Dorfkern gelegen und zu Fuss direkt auf die Bahnhofstrasse erschlossen, wäre sehr viel zum guten in der Klosterser Verkehrspolitik erreicht gewesen – ja ein Meilenstein für Klosters gelegt worden. Die Forderung nach einer verkehrsfreien Bahnhofstrasse wäre faktisch erfüllt worden. An zentraler Stelle mit Zugang von «hinten» hätte Klosters über dringend notwendige 24-Stunden-Parkplätze verfügen können.

Das Montana-Parkhaus wäre – wenn auch etwas teuer – ein Glücksfall für Klosters gewesen.

Das neue Parkhaus Montana hätte zwar den Parkplatzbedarf von Klosters während der Wintersaison nicht voll abgedeckt. Es wäre aber ein guter Anfang gewesen.

Nun geht es zurück auf Feld 1. Das Montana Grundstück ist nach wie vor erste Wahl. Andere Standorte bieten sich zusätzlich an. Für Klosters gilt es künftig insgesamt 500 gedeckte Parkplätze zu erstellen.

Der Parkplatz Casparis liegt nicht unweit und in Fussdistanz vom Dorfzentrum entfernt. Der Gotschna Parking befindet sich direkt neben dem Bahnhof Klosters Platz und würde sich optimal als P+R-Station für ein Bike- und Car-Sharing-Angebot eignen. Beide Parkflächen könnten ein unterirdisches Geschoss und eines EG-Geschosses vorsehen. Das Gotschna Parkhaus könnte sogar mehrere Geschosse aufweisen. Eine Stahl- und Betonkonstruktion in offener Bauweise wäre kostengünstig. Die heutige Parkkapazität kann so in Etappen um das Doppelte erweitert werden. Dies wäre kein Luxus, sondern würde auch das stark nachgefragte 24-Stunden-Parken in Klosters ermöglichen. Auf dem Dach des Casparis Parkgeländes könnten beispielsweise neue Sportanlagen, ein Wohn- und Geschäftshaus oder gar eine neue grosszügige öffentliche Begegnungsstätte entstehen. Damit könnte das Casparis-Areal einer Doppelnutzung zugeführt werden. Das ästhetisch nicht befriedigende Parkfeld wäre durch die Dachneugestaltung ein Gewinn fürs ganze Dorfbild.

Ein ÖV-Shuttle-Service vom Casparis-Parkplatz zur Gotschnabahn tut Not.

Ein ausgeklügelter ÖV-Dienst bedient ab diesem Standort die Aussenstationen von Klosters. Damit würden die Buslinien ab Bahnhof Klosters Platz entlastet und die Bahnhofstrasse wäre für Fussgänger und Fahrradfahrer noch attraktiver. Auf der (verkehrsfreien) Bahnhofstrasse (Abschnitt Coop bis Bahnhof), sofern dies eine Notwendigkeit und gewünscht ist, verkehren nur noch zu Randzeiten Zubringerdienste, der Bus und die Taxis zum Bahnhof. Ein Parkleitsystem bedient vorerst die Gotschnabahn und danach den Casparis Parking. Ein Shuttle-Service mit E-Mobilen ab Casparis Parkplatz direkt zur Gotschna Bahn würde das Skivergnügen um einiges attraktiver machen und die heutige sehr unbefriedigende (Park-)Situation für Skifahrer mit dem mühsamen (Zufuss-)Gang zur Gotschnabahn wesentlich verbessern. Dieser Shuttle-Service könnte auch über die Gotschnastrasse als Hauptzubringer zum Bahnhof dienen, damit würde die Bahnhofstrasse nochmals entlastet und fast vollständig verkehrs-

frei. Damit würden in Klosters eine pulsierende Shoppingmeile und ein Begegnungsort mit zahlreichen neuen Läden, Geschäften und Restaurants sowie Hotels entstehen. Dies wäre Lebensqualität auf engstem Raum mit Dorf-Charme-Charakter, ein gelungener, attraktiver Gegenpol zum städtischen Davos.

Mit dem Nein zum Montana-Parkhaus kommt als alternative Variante ein grosses Parkhaus am

Ortseingang bei Madrisa ins Spiel, quasi als Abfangs- und Umstiegsanlage, als P+R für den Umstieg auf den ÖV vom Dorf über die Landstrasse in den Platz.

In der Verkehrspolitik Klosters sind ab dem 26. November 2017 wieder alle vermehrt gefordert, denn der Handlungsbedarf besteht nach wie vor, vielleicht sogar mehr denn je – und dies unabhängig eines neuen (Hotel)projektentwicklers.

8. Finanzen

8.1. Finanzierungskonzept:

Die Nutzung des ÖV in Davos allgemein gratis konzipieren

Der öffentliche Busverkehr leidet unter dem stark zirkulierenden Binnen-Privatverkehr. Er wird durch Rückstaus oder beim Kreuzen mit Lastwagen im heutigen Einbahngegenverkehr behindert. Der ÖV soll absoluten Vorrang bekommen.

Damit der Bus Vorrang bekommt, bedarf es der Gratis-Anreize, damit die Verkehrsteilnehmer den ÖV mehr frequentieren.

Die Verkehrsbetriebe (VBD) schreiben einen jährlichen Verlust von rund CHF 800'000.00 der letzten drei Jahre (2014 waren dies CHF 920'800.00, im Jahr 2015 CHF 860'381.00 und im 2016 CHF 921'950.00). Der VBD steht mit dem neuen Verkehrsregime vor neuen Aufgaben und Investitionen, für kleinere, schmalere Elektromobile im Einbahnverkehr, für die Anbindung ans P+R und an die neuen Parkhäuser, für flexibleres Fahren ohne Fahrpläne sowie für das Ride-Hailing auf Nebenstrecken und in Quartieren.

Der Innerorts-Bus ist dank einer Haushaltstaxe generell kostenlos. Ein Novum und ein Mehrwert. Der Umstieg auf den ÖV ist besiegelt.

Die Nutzung des VBD ist für jeden Fahrgast kostenlos. Es bedarf dafür einer Querfinanzierung durch die Haushalte und einer Querfinanzierung über die Parkhaus-Gebühren. Dies wäre ein Novum, hätte eine landesweite Vorbildfunktion und könnte unter dem Slogan «Davos Klosters fördert in extenso den ÖV - der VBD fährt kostendeckend» verkauft werden.

Es werden beim Innerorts-Bus generell keine Fahrtarife mehr erhoben. Die diesbezüglichen Aufwände für den Verkauf, das Inkasso und die Kontrollen entfallen. Die bisherigen Fahrgeldeinnahmen werden einerseits über die Haushalte mit CHF 300.00 (Einheimische) und CHF 180.00 (für Zweitwohnungsbesitzer wären auch CHF 200.00 noch angemessen, auch CHF 300.00 zumutbar) sowie andererseits mit CHF 0.50 bis CHF 0.65 (ja sogar mit CHF 1.00 bei gut ausgebauten Parklösungen) pro gelös-

tem Parkticket und pro Tag kompensiert. Die Hotellerie, die Gastronomie und andere Gewerbebetriebe werden ausdrücklich nicht belastet. Die sehr faire und kostengünstige Haushaltstaxe wird jährlich zusammen mit der Steuerrechnung erhoben. Für Einheimische ist der jährliche Betrag von CHF 300.00 günstig, insbesondere für Familien mit Kindern. Zudem werden Nutzung und Handhabung generell vereinfacht. Die Parkgebühren werden etwas teurer. Der Gegenwert ist vielfältig: Er liegt im P+R-Angebot, in der Anbindung und Nutzung des ÖV, im Parkleitsystem als Dienstleistung und in der neuen Parkhäuser-Infrastruktur.

Ein Finanzierungsvorschlag könnte in den Grundzügen in etwa so aussehen:

Das VBD-Defizit 2016 von aufgerundet CHF 922'000.00 könnte mit der Haushaltstaxe stark reduziert, ja bei genügend Frequenzen in den Parkhäusern sogar vermieden werden. Die Fahrgeldeinnahmen inklusive Schülertransporten betragen CHF 1'892'850.00. Die Einnahmen aus Fahrscheinkontrollen mit Geldbussen von CHF 23'600.00 und interner Verrechnung aus verbilligten Davoser Pässen von CHF 170'000.00 würden entfallen. Somit müssten bei gleichen Kosten und gleichen Betriebsaufwendungen der VBD mit rund CHF 2'100'000.00 kompensiert und querfinanziert werden. Die pauschale Haushaltstaxe würde mindestens CHF 2'400'000.00 an neuen Einnahmen generieren (zusammengesetzt aus CHF 300.00 p.a. für etwa 5'200 einheimische Haushalte und CHF 180.00 p.a. für etwa 5'400 Zweitwohnungen). Bei budgetierten 500'000 verkauften Tages-Tickets fürs Parken pro Jahr, dies bei insgesamt 4'000 gedeckten Parkflächen im Endausbaustand, und einer Abgabe von zwischen CHF 0.50 und CHF 0.65 pro Ticket und Tag für den VBD, ergäben sich geschätzte zusätzliche Einnahmen für den VBD von mehr als CHF 300'000.00 (bei CHF 1.00 pro Ticket und Tag sogar CHF 500'000.00). Durch diese Einnahmen über die Haushaltstaxe und die Querfinanzierung über Parktickets mit einer Summe von CHF 2'700'000.00 bis gar knapp CHF 3'000'000.00 fährt der VBD kostendeckend. Das Angebot für die kostenlose Nutzung des ÖV in Davos wäre in dieser Form einzigartig, sehr gastfreundlich gestaltet und für die einheimischen Familien mit Kindern mit pauschaler Gebühr pro Haushalt äusserst günstig.

Die übrigen Einnahmequellen würden bestehen bleiben, so unter anderem die Betriebsbeiträge des Kantons, Geld aus dem Leistungsauftrag mit den Bergbahnen, die Verkehrstaxe aus der Kurtaxe und die Abgeltung aus dem Tarifverbund Davos Klosters.

Selbstredend wird sich mit einer Neuausrichtung der VBD (schmalere Busse, Fahren ohne Fahrplan, E-Mobilität und ähnliches) die Kostenseite verändern. Eine Aussage dazu ist nicht möglich.

Auf alle Fälle sollte das Ziel, dass der VBD kostendeckend fährt, weiterverfolgt werden. Für Klosters können oben genannte Ideen ebenfalls übernommen werden. Dies würde Davos Klosters gut anstehen und wäre ein gutes Argument, das den ÖV dem Privatfahrzeug vorzuziehen.

8.2. Parkplätze und Parkhäuser

8.2.1. Finanzierung

Die Finanzierung eines Parkhauses erfolgt als Projektfinanzierung auf der Basis eines Business Cases über die ganze Nutzungsdauer und nicht als traditionelle Hypothek. Bei der Finanzierung sind auch neue, alternative Wege wie Fundraising, Crowdfunding oder Auflage von Anteilsscheinen zu begehren. Die maximale Verschuldung sollte nicht mehr als 65 % betragen. Die kalkulatorisch langfristigen Zinsen auf dem Fremdkapital können bei den aktuell günstigen Fremdkapitalzinsen auf 1.75 bis 2.75% über der Refinanzierung angesetzt werden. Die gänzliche Amortisation der Finanzierung entlang der Nutzungsdauer (je nach Baurechts- und Heimfallgestaltung) und des Verbrauchs muss dabei auch eingerechnet werden.

Keine Pflichtparkplätze mehr in der Innenstadt – dafür Einkauf in ein Parkhaus.

Die Vergabe von Parkplätzen im Baurecht gegen den Kauf von Anteilen ist eine allgemein anerkannte Methode und ein beliebtes Finanzierungsmodell. Ebenso sind Einmalzahlungen in Form einer Festmiete auf zehn Jahre im Voraus üblich. Erfahrungsgemäss lassen sich damit rund 30 bis 40% der Erstellungskosten refinanzieren.

In der Tessiner Gemeinde Morcote am Lago di Lugano wird beispielsweise ein Parkplatz im neuen Parkhaus eingangs Dorf den Zweitwohnungsbesitzern für CHF 65'000.00 im Baurecht auf 20 Jahre angeboten.

Oft sind Parkhäuser als private (Publikums-)Aktiengesellschaften organisiert und mit anderen Häusern im Tarifverbund aufeinander abgestimmt. Handänderungen an Aktien gibt es relativ wenige; vielen Privatpersonen ist es ein Bedürfnis, als Anteilhaber bei der Gesellschaft dabei zu sein, teilweise sogar verbunden mit dem oben angesprochenen Recht an einem Tiefgaragenplatz oder mit Sonderkonditionen bei der Einmietung.

Die Finanzierung eines Gross-Parkhauses (Beispiel: Parkhaus im See) lässt sich teilweise auch über die Ersatzabgabe gemäss Art. 36 BauG mit Ersatzabgaben und dem Einkauf in eine Gemeinschaftsanlage regeln. Gerade für neue Gebäude mitten im Stadtzentrum mit Baubewilligung ab 2018 würde der Bau von Pflichtparkplätzen nicht mehr verlangt. In der Innenstadt ist der Privatverkehr in der Zukunft kein Thema mehr. Es wird der Einkauf in die grosse Sammelgarage am Ortseingang gewünscht.

8.2.2. Erstellungskosten

Bei der üblichen Bauweise aus reinem Beton, sei es unter- oder oberirdisch und inklusive Entlüftung, werden Erstellungskosten von maximal CHF 35'000.00 für eine Parkfläche mit den üblichen 5 Metern Länge und 2.50 Metern Breite veranschlagt; bei einem Doppelparker, angedacht bei den grossen P+R-Standorten, mit PW und mittelgrosem E-Mobil (Kleinfahrzeug, jedoch mit vier Plätzen), ist eine Fläche von 4 Metern Länge und 2.20 Metern Breite erforderlich. XXL-Parkflächen für SUVs sind etwas kleiner ausgestaltet. Bei einer guten Platzanordnung dürften die Kosten erfahrungsgemäss bei rund CHF 45'000.00 bis CHF 50'000.00 (je nach integriertem Parksystem) angesetzt werden können. In der Überbauung Montana in Klosters wird aktuell im Vorfeld der Volksabstimmung von Ende November 2017 mit Erstellungskosten pro Tiefgaragenplatz von sehr hohen Kosten im Umfang von CHF 49'000.00 ausgegangen, dies trotz oder gerade wegen des relativ kleinen Bauvolumens von 230 Plätzen.

Die Baukosten für die «Tiefgarage und den Umsteigebahnhof im Davoser See» können dank Einsparungen durch Tagbau, mehrheitlich oberirdisch gebaut, relativ tief gehalten werden. Diese Bauweise entspricht herkömmlicher Hochbautechnik mit einer Baukostenbudgetierung über dem Kubaturpreis von rund CHF 450.00 bis 500.00 pro Kubikmeter (umbauter Raum). Aufgrund der im Frühjahr 2017 durch die Darnuzer Ingenieure AG erfolgten Vermessung des leeren Seebeckens mittels einer Drohne ist gemäss sehr grosszügiger Wildmannli-Berechnungen mit einer verbaubaren Kubatur von mindestens 233'000 Kubikmetern für die rund 1'250 zu erstellenden Parkfelder inklusive Fluchtwegen, Service- und Technikräumen, Carport, Hub- und ÖV-Räumen (Bus, Metro und RhB) zu rechnen.

Die heutigen Parkplätze Parsenn oder Eisstadion müssen wegen der Grundwasserproblematik nicht zwingend in den Boden gelegt werden. Eine ein- oder zweigeschossige offene Stahl- und Betonkonstruktion ist relativ preiswert für Sportstätten, Parks

oder Wohn- und Gewerbehäuser realisierbar, mit Kosten von bis knapp CHF 400.00 pro Kubikmeter, ohne Einbezug von Statik-/Baugrundfragen für Aufbauten und Absicherung am Dach. Wird beim Standort Parsenn unterirdisch der Parsennparkplatz unter der Talstrasse und dem Seehof-Seeli miteinander verbunden ist mit Baukosten von knapp CHF 500.00 pro Kubikmeter SIA zu rechnen.

Beim Parkhaus Mitte beim Eisstadion kommt es bei der Kostenberechnung drauf an, ob der Kirchner Museum Park mit in die Planung miteinbezogen wird oder das Parkhaus auf dem bestehenden Parkplatz als Stahlgewerbekonstruktion erstellt wird. Beim Bau unter den Kirchner Museum Park dürften die Baukosten mit Aussteigen auf die Promenade steigen. Bei der Erstellung des Parkhauses Mitte auf dem heutigen Parkplatz würde sich die günstigere Beton-Stahlbauweise anbieten. Auf alle Fälle ist für beide Standorte Parsenn und Eisstadion die Doppel- oder Mehrfachnutzung des Bodens zu überdenken. Beide Parkplätze sind heute während des Winters mit dem Nachtparkverbot belegt und liegen im Sommer praktisch brach. Die Mehrfachnutzung über dem Parkhausdach erlaubt auch eine Querfinanzierung für die Erstellung des Parkhauses.

Deutlich günstiger lassen sich Parkhäuser in Stahlbauweise erstellen. Bauwerke in Stahlskelettbauweise sind mit Abstand die ökonomischsten. Deutsche Anbieter wie die ArcelorMittal Europe gehen von durchschnittlichen Baukosten für ein Parkhaus mit mehreren Geschossen von Euro 5'000.00 pro Platz aus. Bei sparsameren Baumethoden sollen die Kosten sogar auf Euro 3'000.00 gesenkt werden können. Der Nutzungskomfort mit einer grösseren lichten Höhe innerhalb des Gebäudes, breiteren Rampen, schmalere Stützen und höherwertige Ausstattung bedingen jedoch Mehrkosten. Die Bedingungen vor Ort, der Umfang von zusätzlichen Einrichtungen, Ausbaustandard und ästhetischen Gesichtspunkten können diesen Betrag bis auf Euro 10'000.00 pro Stellplatz ansteigen lassen.

In der Schweiz und auf unserer Höhenlage ist bestenfalls von einer Stahl- und Betonkonstruktion auszugehen. So können beispielsweise die Aufgänge mit Lift in Betonbauweise und die eigentlichen Parkflächen mit einer Stahlkonstruktion erstellt werden. Kostenmässig fallen in Davos die Zufahrtswege und Ausgänge sowie die Ausstiege für die Fussgänger ins Gewicht. Hinzu kommen die Minustemperaturen im Winter. Mit Baukosten von knapp CHF 30'000.00 pro Einzelplatz, CHF 40'000.00 pro XXL-Platz und CHF 50'000.00 pro Doppelparkplatz sowie CHF 2'000.00 pro Bike-Platz wird man auf der sicheren Seite sein. Gerade bei XXL- oder Doppel-

parkflächen ist im Parkraum selbst zu überlegen, auf neue moderne, platzsparende Duplex-Park-Lösungen (Lift, Kombilift, Slimparker auf einem Parkfeld oder gar auf innovative automatische Parksysteme mit Liftvarianten) umzusteigen. So könnten auf engstem Raum mit optimaler Grundflächenausnutzung mit relativ tiefen Kosten mehr Parkplätze entstehen.

Die offene Bauweise, unter anderem mit dem Weglassen der Wände, kommt wegen der Lüftungs- und Feuerpolizeiaufgaben mit Sicherheit günstiger. Gerade für Stahltragwerke von offenen Parkhäusern gelten meist keine Anforderungen bezüglich der Feuerbeständigkeit, dies wird bei Beton-Stahl-Konstruktionen kaum anders sein. Offene Hallen können im Winter wegen des Schneeeindringens problematisch sein. Der Püscha Parkunterstand gibt Erfahrungswerte her. Auch wegen des Windes bei Schneeeinbruch ist denkbar, Werbeblatten an der Wetterseite vorzuspannen. Es kann hier von Richtwerten von rund CHF 350.00 pro Kubikmeter ohne Tiefbau ausgegangen werden.

Erfahrungsgemäss lässt sich ein Parkhaus mit 500 Parkplätzen für rund CHF 15'000'000.00 ohne grosse Baugrundprobleme wie Grundwasser, Pfählung und dergleichen, volle unterirdische Bauweise, Sonderausbauwünsche, besondere Erschliessungsproblematiken oder statische Mehranforderungen erstellen. Für die Finanzierung der Erstellungskosten der neuen Verkehrseinheiten (Parkhaus, Flächen für das Ski- und Bike-Verleihgeschäft mit persönlichen Einlagerungsschränken von Sportgeräten und Kleidern, Garderoben inklusive Duschen, Anschaffung Elektro-Busse, P+R-Räume, Mobility-Stationen, E-Ladestationen, Werkstätten, Tankstelle, Bar/Imbiss, Shops, Arbeitsräume, öffentliche Treffpunkte und Warteräume oder gar Diners, Kino oder Casino) könnten private Investoren ins Boot geholt werden.

8.2.3. Betriebskosten

In den Städten sind Parkhäuser, ja selbst kleinere offene Parkplätze, kostendeckend. Quervergleiche mit anderen Parkhäusern im Raum Zürich bis Winterthur zeigen, dass Tiefgaragen kostendeckend, ja einige sogar mit guten Renditen betrieben werden können. Was in der Stadt funktioniert, muss auf dem Land nicht automatisch zu einem Erfolg führen. Die Zahlen des Parkhauses Grischuna/Silvretta veranschaulichen, dass sich Tiefgaragen auch in Davos mit den saisonalen Schwankungen erfolgsversprechend betreiben lassen. Der Betrieb mehrerer Parkhäuser könnte in Davos eine Herausforderung werden. Entscheidend werden die Auslastung und die damit zu-

sammenhängenden Frequenzen sein. Die Auslastung müsste sicher im Schnitt über das Jahr über 40 % liegen. Quervergleiche mit diversen Betriebsrechnungen von Parkhäusern mit einer Kapazität von 500 Autos bedingen für einen Erfolg einen Umsatz von mindestens CHF 1'200'000.00 pro Jahr. Bei einer Vollkostenrechnung mit Land, Verzinsung des Eigen- und Fremdkapitals inklusive Amortisation, mit Bildung von Rückstellungen sowie mit Gewinnausschüttung ist ein jährlicher Umsatz von über CHF 2'000'000.00 erforderlich. Rentable Parkhäuser weisen eine Mindestkapazität von über 500 Parkflächen auf, ansonsten lassen sich weder die Bau- noch Betriebskosten erfolgsversprechend rechnen.

Bei Parkhäusern mit guter Rendite spielen die Lage und das Zusatzangebot eine entscheidende Rolle. Wichtig sind zudem der Zugang zur Shopping-Ville, die Anknüpfung an den Bahnhof und an den ÖV sowie weitere Kundendienstleistungen wie Weiterfahrt mit Taxis oder Einbindung von Kinos, Arztpraxen oder anderen öffentlichen Räumen wie Verwaltungsgebäuden oder Geschäftshäusern. Die Rentabilität eines Parkhauses lässt sich in der Regel verbessern, wenn die Attraktivität mit zusätzlichen Einrichtungen im Parkhaus selbst erhöht wird. Beispielsweise mit E-Tankstellen, einer Werkstatt für Autos und Velos, Autowaschanlage, 24-h-Laden, Kiosk, Imbiss-Stellen und dergleichen.

Die Betriebsrechnungen können entscheidend gesenkt werden, wenn mehrere oder gar alle Parkhäuser als Einheit geführt werden können. Gerade in der Synergie und in der Abstimmung aller notwendigen Massnahmen, ja sogar durch Schliessung des einen oder anderen Parkhauses während der Zwischen- und Nebensaison liessen sich Einsparungen realisieren.

Im Raum Zürich wird mit Gebühren zwischen CHF 1.50 bis CHF 3.00 pro Stunde nach der Tarifanhebung im 2017 gerechnet; wichtig sind auch die Einnahmen auf der Basis von Langzeitvermietungen. Die Jahresmiete beläuft sich auf über CHF 3'200.00, die Monatskarte auf rund CHF 300.00.

In Davos Klosters wird sich das Preisniveau der Parkgebühr eher bei CHF 1.00 bis vermutlich knapp unter CHF 2.00 pro Stunde einpendeln, dies immer je nach Standort, Zeit und Saison. Zu Spitzenzeiten dürfen die Stadt-Züricher Preise gar überboten werden. Zu betonen bleibt, dass grundsätzlich alle Parkplätze in der Innenstadt gebührenpflichtig werden und dafür Minimalgebühren von CHF 0.75 für eine halbe Stunde und CHF 1.20 für eine Stunde der tiefsten Tarifstufe I erhoben werden. Nur noch das Parken für Spontaneinkäufe entlang der Promenade mit einer Dauer von maximal zehn Minuten wäre zum

Nulltarif erlaubt. Eine Monatskarte wäre für CHF 200.00 zu haben; die Saisonmiete käme für November bis und mit April auf CHF 1'800.00; die Jahresmiete müsste je nach Parkhausstandort mindestens CHF 1'200.00 kosten.

8.3. Kosten für den Privat-Verkehr Davos im Gesamtkontext

Die von der Wildmannli Tafel uf Tafaas vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen sind modular aufgebaut und lassen sich in Etappen verwirklichen. Der etappenweise Ausbau macht vieles kostengünstiger. Je nach Wirkung der getroffenen Verkehrsmassnahme und zusätzlichen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer ist ein Weiter-Ausbau jederzeit möglich.

Der Wildmannli-Wiitblick regt zudem an, gerade die heutigen offenen Parkfelder zu überdachen, um eine Doppelnutzung auf dem Dach zu erreichen. Je nach Nutzung sind auch statische Überlegungen anzustellen, die kostenerhöhend wirken. Auch werden klimatische Überlegungen, Aushub, Hangsicherung, Bodenbeschaffenheit und die Anforderungen an den Schneedruck für die Dachkonstruktion möglicherweise geringe Mehrkosten verursachen. Entscheidend dürfte aber die Mehrfachnutzung des ohnehin raren Bodens in der Innenstadt sein. Mit einer Mehrfachnutzung können Kosten gespart werden, indem die vom Verkehr unabhängigen Zusatzbauten anders finanziert und umgelagert werden können.

Die erste Phase beginnt mit der Tiefgarage im See. Die Kosten für rund 1'250 Parkplätze mit Umschlag- und Umsteigeeinrichtungen, ohne Vollendbau von zusätzlichen Servicräumen wie Läden oder Werkstätten belaufen sich auf mindestens CHF 100'000.00. Zu berücksichtigen gilt dabei, dass sich hier die Möglichkeit ergibt, einen grosszügigen Busbahnhof zu erstellen, und Davos einen solchen Parking für Winter und Sommer dringend nötig hat. Der

Aufbau eines effizienten P+R-Angebotes mit Terminal der VBD ist zudem kostenerhöhend. Diese Zusatzinvestitionen fallen bei den anderen Parkhaus-Standorten nicht an, weil dort dafür kein Platz besteht oder die Bedürfnisse anders sind. Bis zum Fertigausbau und je nach weiteren P+R sowie ÖV-Anbindungen wie RhB und Landwasser Metro sind die Kosten nach oben offen.

Die Realisierung des Parking Parsenn mit rund 1'000 Parkfeldern und einem UG unter dem Parsennparkplatz, der Talstrasse und dem Seehof-Seeli sowie mit Anhebung der RhB-Trasse, mit zwei Kreisel, einer neuen Quartierstrasse nach Bünda wird vermutlich mit CHF 500.00 pro Kubikmeter SIA kostengünstiger als der Umschlagsplatz am See ausfallen, allerdings kann am See wegen des Baues im Dorfbecken etappenweise mit vorerst tieferen Anfangsbaukosten vorgegangen werden. Jedoch kann heute schon gesagt werden, dass ein Parkhaus nur unter dem Seehof-Seeli allein und nur mit 400 Parkplätzen eindeutig zu teuer ist, dies im Verhältnis zum Parkhaus im Davosersee unter Einbezug des Parkplatzes Parsenn. Zudem würden die anderen Lösungen die Anbindung an den ÖV fördern und zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt beitragen. Diese Überlegungen gilt es auch bei den Kosten zu berücksichtigen.

Der erforderliche Kostenrahmen für eine Parkeinrichtung «Davos Mitte» hängt vom Gesamtkonzept ab, mit Parkhaus für die Promenade, für das Eisstadion und die übrigen Sportstätten. Hier bestehen schon diverse konkrete Planungen und Berechnungen, die den Bau unter dem Kirchner Museums Park betreffen. Die Überdachung und Doppelnutzung des bestehenden Parkplatzes käme jedoch günstiger. Ein Bedarf von 700 bis 800 Plätzen wäre in diesem Raum auch für Kongresse ausgewiesen. Es dürften dafür rund CHF 25'000'000.00 als Mindestinvestition aufgebracht werden müssen.

9. Vision Verkehr Davos – die «Davos Metro» wird ab 2039 in Betrieb genommen

Ideen für Umfahrungsmöglichkeiten, seien es ein Tunnel im Berg nördlich der Promenade mit ange-dockten Parkhäusern im Berg oder eine Strasse über dem Landwasser, ein Tunnel vom See bis zum Eisstadion für den Zu- und Wegverkehr oder sei es der Zauberberg-Tunnel mit drei Spuren (Zufahrt, Service und Längsparkierung) von See bis Brüche unter der Promenade gibt es viele. Die Tatsache jedoch, dass das Davoser Verkehrsproblem fast zu 100% hausgemacht ist und ein viel zu hoher und unnötiger Binnenverkehr zwischen Dorf und Platz herrscht – dies nicht nur zu absoluten Spitzenzeiten und nur an wenigen Saisontagen – legt den Schluss nahe, dass Davos keine Umfahrung braucht.

9.1. Keine Doppelbelastung der Talstrasse

Gegenverkehr auf der Talstrasse zu erzeugen (Doppelspur), wird vielfach als alternativlose Lösung dargestellt. Dieses Vorhaben ist auf den ersten Blick der naheliegendste Ansatz, jedoch kaum visionär. Das vorgeschlagene Grundkonzept ist alt, es stammt mindestens aus dem Jahre 1987 und hat schon mehrere Vernehmlassungen und Mitwirkungsverfahren nicht überstanden. Damit würde der ganze Verkehr einfach auf der Talstrasse konzentriert, was bei den engen Strassenverhältnissen in diesem Wohngebiet eine Verdoppelung der Ver-

kehrsbelastung bedeuten würde. Das vorübergehende Verkehrsregime während WEF und Umbauarbeiten auf der Promenade funktioniert nicht einwandfrei, muss aber als Notsituation von den Anstössern toleriert werden. Wie aus dem Verkehrskonzept von 2011 entnommen werden kann, ist die Wohndichte an der Talstrasse besonders hoch, während die Dichte von Gewerbebetrieben an der Promenade besonders hoch ist. Damit drängt es sich nicht auf, den Verkehr ins Wohngebiet zu verlagern.

Die Doppelbelastung der Talstrasse ist politisch gestorben.

Die vordergründig sinnvollste Vision ist die Verkehrsführung über ein Doppeldeck entlang der Talstrasse. Die eine Verkehrsspur führt im Einbauverkehr oberirdisch und die andere in eine entgegengesetzte Richtung unterirdisch. Nur bedingt diese Tunnellösung knifflige Ein- und Ausfahrten sowie sehr teure Rettungsvorkehrungen und Lüftungssysteme. Die Bauzeit für diese Vision würde mindestens fünf Jahre beanspruchen, in denen die Talstrasse teilstückweise geschlossen wäre und der Verkehr in Davos nicht mehr störungsfrei fließen könnte. Der Kosten-Nutzen-Effekt ist zu gering.

9.2. Neue Ansätze (Visionen) sind gefragt

Die längsgezogene Topographie von Davos und die Trennung des Siedlungsgebietes durch die Bahnlinie mit zahlreichen Übergängen erschweren es, eine einfache Verkehrsführung zu finden. Es wird dadurch jedoch deutlich, dass die heutige Bahntrasse vermehrt in die Gesamtüberlegungen miteinbezogen werden muss. Diesen Aspekt haben beide visionären Lösungsvorschläge in den nachfolgend präsentierten Metro-Versionen mit der Vision Nr.1, «Landwasser Metro», und der Vision Nr. 2, «Zauberberg Metro», aufgenommen. Beide Varianten sind aus Sicht der Wildmannli Tafel und Tafaas geeignete und zukunftsorientierte, visionäre Verkehrslösungen für die Alpenmetropole Davos.

Die beiden nachfolgend dargestellten Verkehrsvisionen wären die ultimative Zündung, die Superlative für die Destination, und würden Prosperität für Davos Klosters garantieren. Beide Visionen basieren auf dem Ausbau des Bahnverkehrs.

9.2.1. Vision 1: «Landwasser-Metro» unten – neuer Fuss- und Veloweg darüber

Die Metro fährt ab der Tiefgarage im See bis zum Bahnhof Dorf und danach entlang der bestehenden RhB-Trasse. Die Landwasser-Metro ist eine über die

ganze Strecke tiefergelegte, eingetunnelte» Bahn. Sie fährt auf den Gleisen der RhB. Die Gleise werden neu in einen Betontunnel gelegt, der rund zwei Meter tiefer liegt als das heutige Niveau des bestehenden RhB-Streckenabschnitts. Nur bei den Strassenübergängen Dischma- und Hertistrasse verläuft die Metro ganz unterirdisch. Die Metro hält beim Parsennparkplatz, Kongress und Eisstadion. Sie fährt im 12-Minuten-Takt rund um die Uhr und in beiden Richtungen. Bei der Theresia-Wiese ist ein Kreuzungspunkt vorgesehen. Es fallen mindestens vier Bahnübergänge weg. Auf dem Landwasser-Metro-Streckenabschnitt Mattastrasse bis Parsennparkplatz entsteht direkt über der Bahntrasse ein reiner Fuss- und Veloweg.

Die Landwasser-Metro hat den bedeutenden Vorteil, dass die beiden Bahnhöfe Dorf und Platz wie heute betrieben werden können. Ein Umsteigen ab Bahnhof Dorf auf die Landwasser-Metro würde nicht notwendig werden und die Bahnreisenden – vornehmlich aus Landquart zusteigend – müssten nicht die Zugkomposition wechseln. Denn gemäss RhB-Statistik steigen eine knappe Million Passagiere am Bahnhof Platz und halb so viele Personen am Bahnhof Dorf aus.

Der Vorteil dieser visionären Lösung ist die Doppelnutzung der heutigen, allerdings tiefer zu legenden Bahntrasse entlang des Landwassers, einer-



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

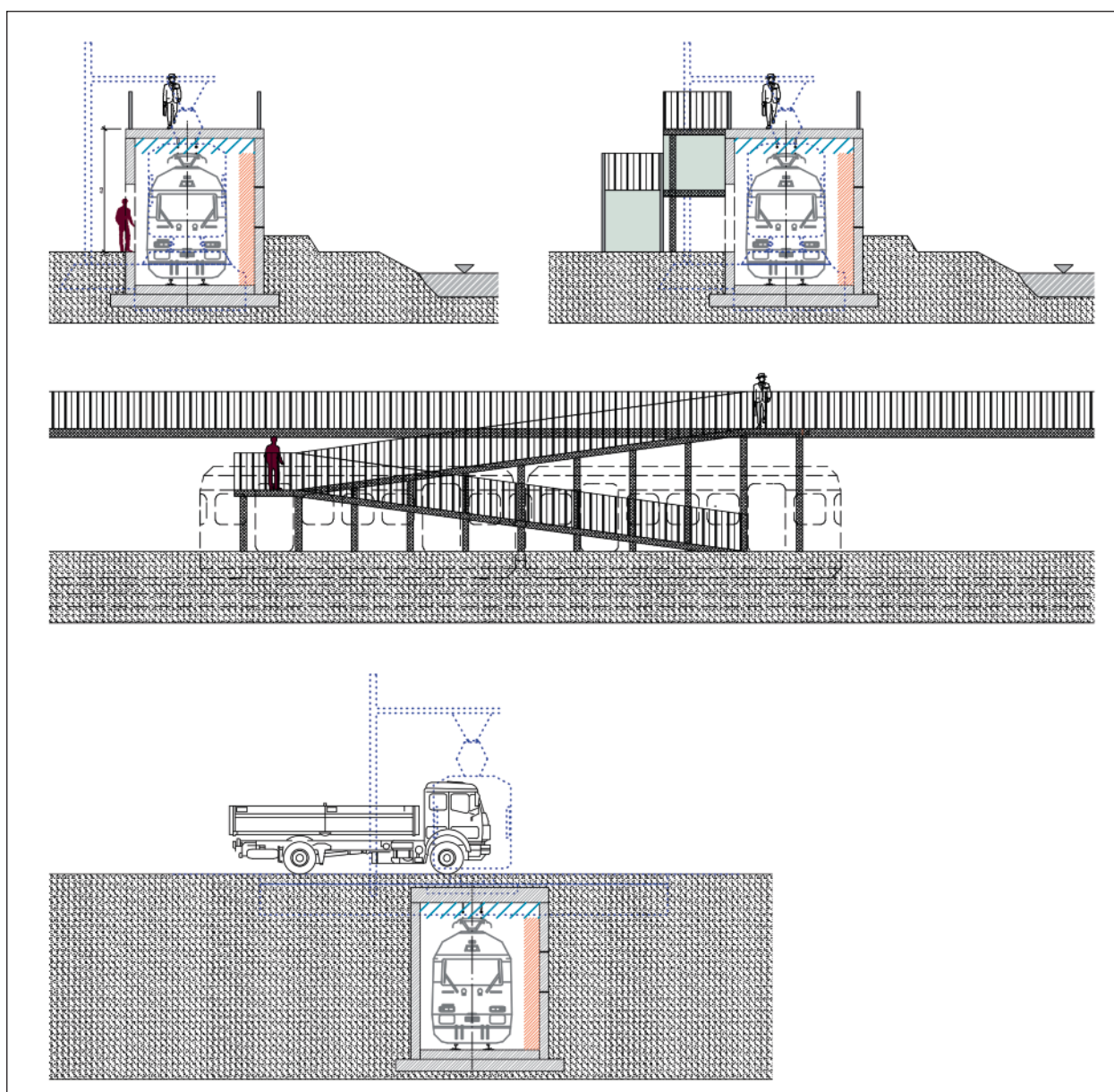
1 Hub / Bahnhof, Parkhaus im See, 2 Haltestelle Seewiese, 3 Bahnhof Dorf, Haltestelle Seeli, 4 Doppelspur Haltestelle Gadastätt, 5 Landwasser Promenade, 6 Haltestelle Hertistrasse, 7 Haltestelle Linardstrasse, 8 Haltestelle Mattastrasse, 9 Bahnhof Platz.

seits als Metro und andererseits im Teilstück Mattastrasse bis Dischmastrasse mit darüber befindlichem Fuss- und Veloweg.

Die Erstellung dieser Anlage im Tagbau lässt die Baukosten nicht explodieren. Der Bau der «Landwasser Metro» kostet rund CHF 15'000.00 pro Laufmeter im Tagbau zuzüglich Bahn und technischer Installationen. Es wird dafür mit Gesamtkosten von 65 bis 80 Millionen Franken inklusive der Überdeckung und der Ab- und Zugänge für den neuen Fuss- und Veloweg und inklusive der Bahnübergänge gerechnet. Die erste Etappe kann von der Tiefgarage im See bis zum Bahnhof Dorf gebaut werden, ohne das heute bestehende RhB-Regime

umzustellen. Diese erste Minimal-Etappe ist mit 25 Millionen Franken zu budgetieren.

Eine Alternative zur Landwasser-Metro kann aber auch im Ausbau der RhB-Linie ab Parkhaus im See mit dortiger doppelspuriger Umsteigestation und Zwischenstationen im Bereich Dorf und Platz gesehen werden. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen von Ziff. 6.4 verwiesen. Die Kosten wären bedeutend günstiger; der Nutzen mit der ausgebauten ÖV-Bahntrasse als Feinverteiler in etwa gleich gross. Der Nachteil der Verkehrstrennungslinie zwischen Platz und Dorf ist jedoch nach wie vor vorhanden. Der durchgehende Velo- und Fussweg auf dem Metro-Dach könnte nicht realisiert werden.



Ansichten des Landwasser-Metro Trasses und den Aufgängen zum Fuss- und Veloweg darüber.

9.2.2. Vision 2: «Zauberberg Metro» – ein Tunnel für die RhB zwischen Dorf und Platz mit Ausstiegen an der Promenade. Die Bahntrasse entlang des Landwassers wird frei

Die RhB als Zubringer bringt die Fahrgäste direkt ab dem Parkhaus im See an die wichtigsten Point of Interest in der Innenstadt. Die Skifahrer direkt zur Parsenn Bahn, Schatzalp Bahn und Jakobshorn Bahn und wie heute schon zur Rinerhorn Bahn. Die HCD-Fans können beim Eisstadion aus- und einsteigen, die Kongress-Besucher werden direkt zum Kongresshaus gebracht und für Shopper steht der Ausgang Panorama und Arkaden bereit. Der Tunnel für die Metro beginnt unmittelbar nach dem Bahnhof Dorf vor der Überquerung Mühlestrasse und führt unterirdisch zum Parking Parsenn, zum Kongresshaus, zum Eisstadion/Panorama und zur Schatzalp Bahn/Arkaden und endet beim Bahnhof Davos Platz. An den erwähnten Stellen gibt es diverse Ausstiege. Die Bahn wird mit der Zauberberg Metro zum Feinverteiler von Zugreisenden für die Innenstadt.

Die Zauberberg-Metro kann parallel mit den RhB-Fahrkomponenten kombiniert werden. Es wird die Promenade mit der RhB erschlossen. Dies zusätzlich zum Bus. Damit würde auch der VBD entlang der Promenade entlastet. Damit liesse sich die Verkehrsfreiheit ohne privaten Autoverkehr viel leichter und schneller erreichen.

Ein weiterer gewichtiger Vorteil der Zauberberg-Metro ist: Die bisherige RhB-Bahntrasse zwischen Parsenn Parkplatz und Bahnhof Platz entfällt. Die alte Bahntrasse kann als Fuss- und Veloweg genutzt werden. Die Zufahrt zum Parsenn Parkplatz ist direkt und ohne Bahnübergang zu realisieren. Es würden sieben Bahnübergänge entfallen, die Einfahrt in die Tal-

strasse wäre ohne Rückstaus möglich. In Davos Dorf könnten beim Seehof-Seeli und der Mühlestrasse/Bahnhof auch Fussgängerzonen geschaffen werden.

In Verbindung mit dem AlpTrain ist die Zauberberg-Metro unter der Innenstadt Davos sehr visionär. Jedoch sehr teuer.

Die Zauberberg-Metro bedingt einen Bahntunnelbau von knapp 2.5 Kilometern Länge. Das Querprofil des neuen RhB-Tunnels beträgt analog dem Albulatunnel 31.2 Quadratmeter. Der Kostenrahmen ist aufgrund von Erfahrungswerten und dem Neubau des Albulatunnels der RhB auf rund CHF 55'000.00 bis 65'000.00 pro Meter mit einer Nutzungsdauer von 100 bis 125 Jahren zu verschlagen. Allerdings kommen zahlreiche unterirdische, belüftete und brandschutzsichere Ausstiegsstationen hinzu und der Untergrund im Bereich Schiabach bis Eisstadion ist als Aufschüttungsgelände nicht gerade optimal. Wegen der Höhenunterschiede zwischen den beiden Bahnhöfen Dorf mit 1'560 m.ü.M. und Platz mit 1'540 m.ü.M. sind für die Ausstiege aus der Metro zum Kongress, zum Eisstadion, auf die Promenade beim Panorama und zur Arkaden auf einer Höhe von ca. 1'565 m.ü.M. teilweise zwischen 13 und 25 Meter hohe Liftschächte erforderlich. Die Wiedereinfahrt in den Bahnhof Platz würde wegen des Niveaus Talstrasse eine unterirdische Lösung erfordern. Die Baukosten für die Zauberberg-Metro (inklusive Bahn und technischer Installationen) belaufen sich schätzungsweise auf rund 300 Millionen. Für die vier Ausstiegs-Bahnhöfe auf die Promenade mit Entlüftungssystem ist mit zusätzlichen Kosten von schätzungsweise rund 50 Millionen Franken zu rechnen. Es stehen dafür Gesamtkosten von 300 bis 400 Millionen im Raum, um den RhB-Betrieb voll unterirdisch unter der Innenstadt Davos Platz bis Dorf gewährleisten zu können.



Zauberberg-Metro, die die Promenade mit einem RhB-Tunnel erschliesst.

10. Fazit

10.1. Mit Pragmatismus zum Ziel

Der Wildmannli-Witblick hat eine Gesamtschau zusammengetragen, den Ist-Zustand veranschaulicht und konkrete zukunftsgerichtete Massnahmen aufgezeigt. Das Verkehrsendziel kann etappenweise realisiert werden. Einerseits kann das eine oder andere Vorhaben individuell aufgelegt und realisiert werden – gleichwohl vom Gesamtkonzept abgeleitet und mit diesem abgestimmt. Andererseits sind auch Massnahmenpakete möglich. Es sollte kein «Alles-oder-Nichts»-Druck entstehen, nicht alles muss von A bis Z verwirklicht werden. Dennoch erhoffen sich die Wildmannli, mit diesem Dossier fruchtbare Denkanstösse zu liefern und zu Tatkraft und Entschlossenheit zu ermuntern: Damit Davos in Sachen Verkehrsmanagement und Mobilität vorneweg in die Zukunft schreitet und sein Erbe als geschichtsträchtiger und berühmter Luftkurort in die neue Zeit transformiert. Mit einigen wenigen, effizienten Mitteln kann sich schrittweise dem verkehrspolitischen Wunschziel angenähert werden, können befriedigende Zwischentappen erreicht werden.

Warum lohnt es sich, in die Verkehrsinfrastruktur zu investieren? In der vorliegenden Schrift hat die Wildmannli Tafel uf Tafaas herausgearbeitet, dass von einer verkehrsberuhigten und teilweise verkehrsfreien Innenstadt alle profitieren: Weniger Privatverkehr, mehr Parks und Begegnungsstätten, mehr Verkehrsflächen für Fussgänger und Velofahrer sowie verkehrsfreie Flaniermeilen entlang der

Die gewünschte Verkehrsberuhigung gelingt nur in einer Gesamtbetrachtung – jede Massnahme, die sich ausserhalb eines Gesamtkonzeptes bewegt, ist nicht zielführend.

Promenade in Davos Dorf und in Davos Platz werden das Ortsbild auf. Ein reibungslos funktionierendes Verkehrsnetz, fast ausschliesslich mit Elektromobilen und Elektrobikes, macht Davos und die Region attraktiver für Gäste und Einheimische, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, sowie Investoren und Wirtschaftstreibende. Von einer funktionierenden

Verkehrspolitik profitiert die Region in seiner wirtschaftlichen Entwicklung. Zudem wird der Lebensraum attraktiver. Das begünstigt die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze.

10.2. Alles auf einen Punkt gebracht

Die einfachste und pragmatischste Argumentationskette lautet in einer Gesamtschau der Verkehrsproblematik kurz und knapp folgendermassen:

10.2.1. Saubere Kurort-Luft für Davos

Abgase sollten konsequent aus der Stadt heraus gehalten werden. Daher: Auswärtiger Verkehr wird möglichst gar nicht nach Davos hineingelassen. Das ist kein Problem, denn es wird vorgesorgt: Touristen, Kongressteilnehmer, HCD-Fans, verschiedenste Eventbesucher und anderweitige Verkehrsteilnehmer werden am Stadtrand begrüsst, geleitet, parkiert und dann wird umgestiegen. Durchgangsverkehr wird, wo es geht, umgeleitet. Es werden zwei bis drei zusätzliche Parkhäuser als Cluster für die Unterbringung von PWs erstellt (Standorte See, Parsenn und Mitte), kleinere werden aufgegeben. Davos setzt auf die saubere, geräuscharme und zukunftsweisende E-Mobilität für innerstädtische Verkehrsbewegungen.

10.2.2. Umstieg auf öffentlichen Verkehr

Es wird ein gut geplantes und gemanagtes Park+Ride-System aufgebaut, das seinen Ausgangspunkt mit einem ÖV-Hub am See hat. Parkleitsysteme helfen, den «Suchverkehr» für die bestehenden Parkplätze zu verhindern und leiten die PW-Fahrer in strategisch neu zu erstellende Dauerparkplätze. Der Transport in die Stadt gelingt, weil der ÖV genau darauf abgestimmt wird. Ein gesamtheitliches Management für den Verkehrs- und Tarifverbund inklusive aller Betreiber von Parkplatzangeboten (Gemeinde, Bergbahnen, RhB, weitere Private) sorgt für eine einheitliche Strategie mit verbindlichen Leitlinien.

10.2.3. Flaniermeile Promenade

Fussgänger haben Vorrang. Insbesondere im Sommer und im Winter besteht für Gäste wie Einheimische spürbarer Bedarf, Möglichkeiten zum Flanieren

zu schaffen, zumindest für Teilbereiche der Promenade. Die Flanierzeiten können wie folgt aussehen: Während der Hochsaisons an Spitzenzeiten durchgehend und während der Mittelsaison am Freitag, Samstag und Sonntag von 15 bis 23 Uhr. Die Verkehrsleitung über die Obere Strasse funktioniert während der verkehrsfreien Promenade im Sommer bestens und dieses Regime ist erprobt.

10.2.4. Weitere Steuerungsmassnahmen zur Verkehrsberuhigung

Umstieg in der ÖV-Finanzierung: Mittels jährlicher Haushaltstaxe fahren öffentliche Transportmittel wie E-Busse und E-Taxis in Davos unentgeltlich. Parkplätze auf der Promenade dienen nur dem Kurzzeitparken von maximal zehn Minuten. Einheimische erkennen das positive Potential einer sauberen und verkehrsberuhigten Innenstadt und verzichten auf den hausgemachten und unnötigen Binnenverkehr. Es wird bewusst auf den ÖV umgestiegen, das Velo benutzt oder zu Fuss gegangen.

Die Verkehrsthesen der Wildmannli Tafel uf Tafaas lauten schematisch:

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 Der Privatverkehr wird konsequent vom Stadtrand auf den emissionsfreien, mit E-Technik ausgestatteten ÖV verlagert
- 3 Der Privatverkehr wird innerorts beruhigt und dauerparkiert.
- 4 Der Privatverkehr wird innerorts geleitet
- 5 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

11. Schlussantrag

Die Wildmannli Tafel uf Tafaas will alle Davos Klosters Fans auf die Unzulänglichkeiten des Verkehrs in dieser Region hinweisen, Bewohner und Gäste sensibilisieren und meinungsbildend dahin wirken, dass die Lösung der Verkehrsproblematik für die Zukunft der Region zur Überlebensfrage wird.

Die Wildmannli Tafel uf Tafaas regt die Gesamtschau an. Erst ein Gesamtüberblick ermöglicht zielorientierte Lösungen. Darauf lässt sich aufbauen und über Generationen in Etappen zum Ziel zu kommen. In der Verkehrspolitik sind Insellösungen hinderlich.

Die Wildmannli Tafel uf Tafaas stellt bewusst eine Ansammlung möglicher Lösungsvorschläge vor. Damit soll die Diskussion angeregt werden, um von extern noch bessere Varianten in den Gesamtüberblick Verkehr einzubringen.

Es ist seitens der Gemeinden Davos und Klosters im Rahmen der Stadt- und Raum-Entwicklung von Klosters Davos mit Dringlichkeit ein langfristig ausgerichtetes Verkehrskonzept mit Masterplan zu erarbeiten.

Die Gemeinden Davos und Klosters-Serneus sollen gemeinsam zum weiteren Vorgehen in der Verkehrsplanung allen interessierten Kreisen inklusive Ferienwohnungsbesitzern und Gästen einen Masterplan «Verkehr» zur Diskussion vorlegen.

Die Wildmannli Tafel uf Tafaas ist bereit, sich in geeigneter Weise an der Erarbeitung eines Verkehrsüberblickes beziehungsweise einer Guideline für die etappenweise zu treffenden Verkehrsmassnahmen ohne Insellösungen einzubringen.

Zahlen und Infos zum Verkehr Davos Klosters

Anhang Nr. 1 – öffentlicher Parking

A. heutige Parksituation

Gemäss dem Agglomerationsprogramm Davos, Bericht Dezember 2011, S. 46, sind rund 3'000 Parkplätze öffentlich und rund 11'000 Parkplätze privat (Hotels, Einheimische und Zweitwohnungsbesitzer, Geschäfte etc.).

Von den jedermann zugänglichen Parkplätzen sind heute nach eigenen Wildmannli-Berechnungen ca. 2'200 Parkplätze im Freien (aber Nachtparkverbot im Winter!) und ca. 750 gedeckte Parkflächen vorhanden.

Heute bestehend sind u.a. folgende öffentliche (Teilzeit)Parkplätze, die im Winter nicht während 24 Stunden genutzt werden dürfen.

Parkplätze im Freien

- Parking am See, ca. 220 im Sommer, ca.130 im Winter
- Parkplätze um Bahnhof Dorf, ca. 10
- Parking Parsenn, ca. 480
- Parkplatz Migros Dorf, ca. 50
- Parking Feuerwehr Dorf, ca. 70
- Parking Kongress, offen, 200
- Parking Langlaufzentrum, ca. 12
- Parkplatz Eisstadion, 200
- Parkplatz Metz, 120
- Parkplatz Denner, 28
- Parkplätze Scalettastrasse, 22
- Parkplatz Horlauben vor Migros, ca. 28

- Parkplatz Arkaden, ca. 70, davon ca. 10 fest belegt.
- Parkplätze um Schulhaus Platz, ca. 50
- Parkplatz Rathausplatz, 26
- Parkplätze um Bahnhof Davos Platz, ca. 40
- Parkplatz Jakobshorn, ca. 630

gedeckte Parkflächen

- Parkhaus Langlaufzentrum, 35, bereits 5 reserviert.
- Parkhaus Hilton, 38
- Parkhaus Migros Symond, 150
- Parkhaus Europe, 40, von 190 rund 150 für Hotel reserviert
- Parkhaus Silvretta/Grischuna, 496
- Parkhaus Rätia, 26, nachts geschlossen

B. künftige Parksituation

Künftig müssten nach Meinung der Wildmannli Tafel uf Tafaas zahlreiche Parkplätze im Freien durch mindestens rund 3'250 neue gedeckte 24-Stunden-Plätze ersetzt werden. Damit ergäben sich in der Innenstadt Dauerparklösungen, die heute gerade im Winter fehlen.

Im Endausbau würde gemäss der Wildmannli Gesamt-Verkehrsbetrachtung Davos über nur noch 1'000 offene, teilweise noch mit Nachtparkverbot belegte Parkplätze und über 4'000 gedeckte 24-Stunden-Parkplätze mit P+R Parkplätze verfügen.

Anhang Nr. 2 – Verkehrsstatistik in und um Davos

Einige Zahlen aus Agglomerationsprogramm Davos, Bericht Dezember 2011, Verkehrsverhalten auf S. 55 bis 66.

A. Privater Verkehr

Pendlerverkehr

Die Angaben über das Verkehrsaufkommen der Arbeitpendler in Davos basieren auf der Pendlerstatistik der Volkszählung 2000. Insgesamt pendeln in Davos ca. 7'000 Personen regelmässig, davon ca. 6'000 Personen als Binnenpendler mit Wohn- und Arbeitsort in Davos, ca. 600 Zupendler mit Wohnort ausserhalb und Arbeitsort in Davos und ca. 300 Wegpendler mit Wohnort in Davos und Arbeitsort ausserhalb von Davos, von den Binnenpendlern benützen 30% das Auto, 22% den Bus oder die Bahn, 8% das Velo und 38% gehen zu Fuss, von den Zupendlern benützen 65% das Auto und 30% die Bahn/Bus. Von den Wegpendlern gar 70% das Auto und 26% die Bahn/Bus. Ca. 100 auswärtige Schüler fahren in Davos zur Schule in Davos fahren, dies vorwiegend mit dem ÖV.

Zielverkehr auf Davos zu

Das kantonale Tiefbauamt verfügt über permanente automatische Verkehrszähler an den Standorten mit Zählstelle Davos Laret, Zählstelle Landwassertunnel und Zählstelle Tschuggen. Zudem führt die Gemeinde Davos alle fünf Jahre umfangreiche ortsinterne Verkehrserhebungen durch.

Der durchschnittliche Tagesverkehr zwischen Davos und Klosters beläuft sich auf 6'000 Fahrzeuge (Zählstelle Davos Laret). Der Durchschnitt im November ist 4'700, der Sommersaisondurchschnitt 7'400, der Wintersaisondurchschnitt 6'800 und Spitzenzeiten während der Wintersaison sind 10'700.

Zwischen Davos und der Fraktion Wiesen beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr 1'500 Fahrzeuge (Zählstelle Landwassertunnel). Der Durchschnitt im November ist 1'000; der Sommersaisondurchschnitt beträgt 1'900, der Wintersaisondurchschnitt 1'700 und die Spitzentage im Winter 2'700.

Die Zählstelle Tschuggen misst auf der Strecke Davos-Flüelapass einen durchschnittlichen Tagesverkehr von 1'100, der Durchschnitt im November ist 400, der Sommer-saisondurchschnitt beträgt 2'500, im Winter liegen keine Zahlen vor, weil der Pass geschlossen ist.

Verkehr innerorts

Innerhalb des Siedlungsraumes Davos Dorf und Platz belasten durchschnittlich über 15'000 Fahrzeuge pro Tag die Einbahnstrassen Promenade und Talstrasse sowie zwischen 1'500 bis 2'500 Fahrzeuge die wichtigsten Querverbindungen zwischen diesen beiden Strassen. Zusätzlich sind rund 2'500 Binnenfahrten im Raum Mattastrasse/Bünda/Dischma vorhanden.

Das Verkehrsaufkommen ist insbesondere stark saisonal abhängig. Bei der Promenade/Eisstadion ergeben sich durchschnittliche Tagesverkehrswerte von 7'800, 6'000 im November, 9'000 Sommersaison, 8'500 Wintersaison und 11'000 an Spitzentagen. Dasselbe trifft bei der entgegengesetzten Fahrtrichtung Talstrasse/Eisstadion zu.

Von den 1'500 Fahrten im Landwassertunnel ist der grösste Teil Zielverkehr von und nach Davos. Es wird angenommen, dass 800 Fahrzeuge Zielverkehr in die Innenstadt und 500 Fahrten als Durchgangsverkehr zu betrachten sind.

Von den 4'000 Fahrten am südlichen Eingang von Davos ist der grösste Teil Zielverkehr. Annahme Durchgangsverkehr nach/vom Albulatal 500 und 1'000 Fahrten Durchgangsverkehr nach/vom Unterschnitt.

Von 8'000 Fahrten am nördlichen Eingang ist ebenfalls der grösste Teil Zielverkehr, rund 6'500 Fahrten und nur rund 1'500 Fahrten Durchgangsverkehr.

Prognosen für künftiges Verkehrsaufkommen

Gemäss Agglomerationsprogramm 2011 wurde bei einem moderatem Wachstum von Davos als Wohn- und Tourismusort (Trend gemäss der tatsächlichen Entwicklung der letzten 10 Jahre auf der Basis 2011) ist schätzungsweise davon auszugehen, dass der Binnenverkehr um rund 20-34% zunehmen wird. Dies im 2030 von 14'500 auf ca. 19'500 Fahrzeuge gemäss Zählstelle im Chlus Tunnel, von 6'300 auf ca. 7'500 Fahrzeuge im Laret und von 1'500 Fahrzeuge auf ca. 1'650 im Landwasser Tunnel.

B. Öffentlicher Verkehr

Bahnverkehr

Gemäss Statistik der RhB steigen am Bahnhof Davos Platz pro Jahr ca. 1'000'000 Fahrgäste ein- und aus, was einen Durchschnitt von rund 2'700 Personen pro Tag ergibt. In Davos Dorf benützen nur halb so viele Personen den Bahnhof Davos Dorf. In beiden Bahnhöfen wird ein Tagesdurchschnitt von 4'000 Fahrgästen mit Ein- und Aussteigen gezählt.

Ortsbus VBD

Es konnten keine aktuellen Zahlen in Erfahrung gebracht werden. Gemäss der Verkehrserhebung aus dem Jahr 2008 bewegten sich während der Hochsaison im Winter rund 30'000 Personen mit dem Bus zwischen den Zentren Dorf und Platz.

Die VDB selbst verfügt über kleine speziellen Zahlen, die das Passagieraufkommen im Binnenverkehr belegen. Entscheidend sind die Benützungszahlen der Rundkursstrecke Dorf Platz bzw. Platz Dorf mit den Linien Nrn. 3 und 4. Gemäss den Zahlen, die Herr Gemeindeingenieur André Fehr im Oktober 2017 aufbereitet hat, geht die sehr unterschiedliche Fahrgäste-Benützung des Ortsbuses Davos hervor.

KW 12/2016

- Linie 3:
Wochentotal 27'110 Fahrgäste
(Tagesspitze Sa 6'156 Fg;
Tagesminimum Mi 2'244 Fg)
- Linie 4:
Wochentotal 23'578 Fahrgäste
(Tagesspitze Sa 5'572 Fg;
Tagesminimum Mi 2'255 Fg)

KW 30/2016

- Linie 3:
Wochentotal 17'493 Fahrgäste
(Tagesspitze Fr 3'561 Fg;
Tagesminimum Mo 1'906 Fg)
- Linie 4:
Wochentotal 16'172 Fahrgäste
(Tagesspitze Fr 2'849 Fg;
Tagesminimum Mo 1'838 Fg)

KW 38/2016

- Linie 3:
Wochentotal 11'257 Fahrgäste
(Tagesspitze Fr 1'957 Fg;
Tagesminimum Do 1'339 Fg)
- Linie 4:
Wochentotal 10'788 Fahrgäste
(Tagesspitze Do 1'907 Fg;
Tagesminimum So 1'263 Fg)

KW 47/2016

- Linie 3:
Wochentotal 10'584 Fahrgäste
(Tagesspitze Sa 2'280 Fg;
Tagesminimum So 1'176 Fg)
- Linie 4:
Wochentotal 9'753 Fahrgäste
(Tagesspitze Sa 1'882 Fg;
Tagesminimum So 1'139 Fg)

C. Fussgänger

An einem schönen Tag bewegen sich im Winter in den Zentren von Davos Dorf und Platz ca. 15'000 bis 20'000 Leute zu Fuss.

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
