
Wildmannli Tafel uf Tafaas

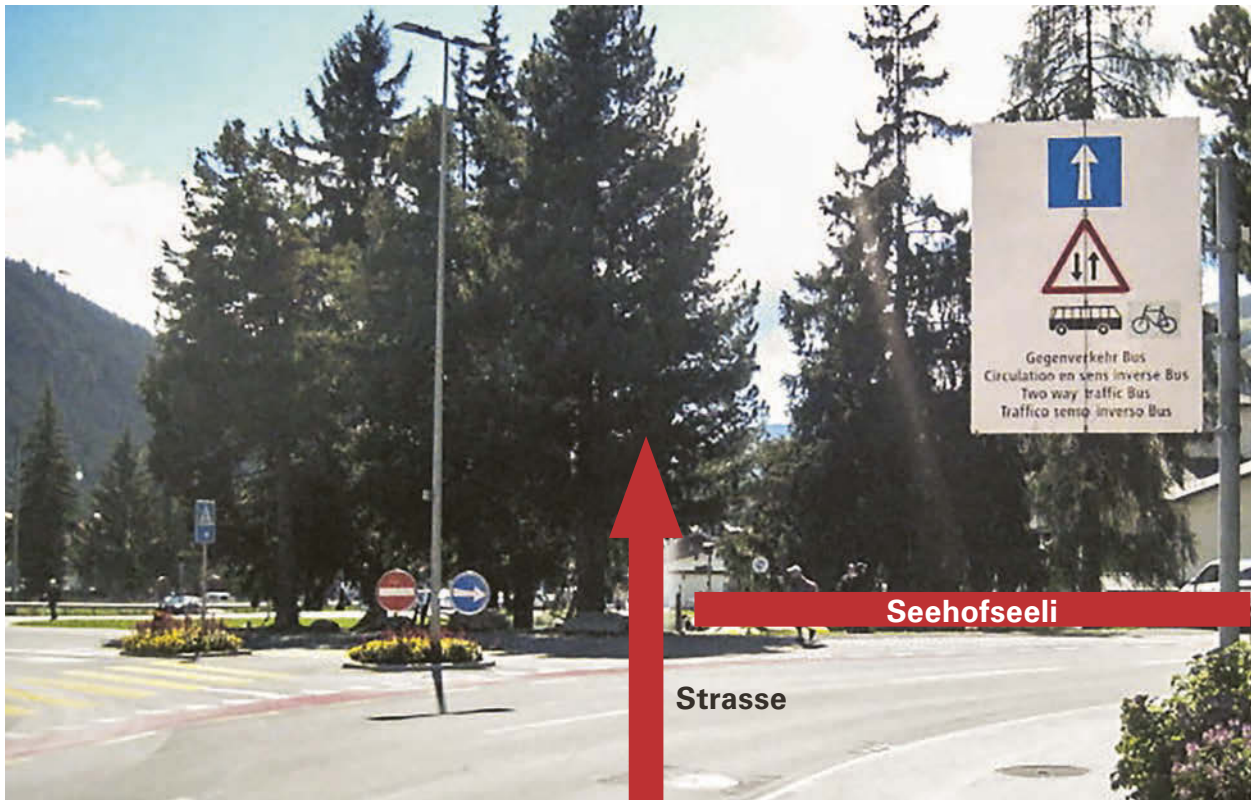


Witblick Davos Klosters

«Verkehr Davos Klosters» –

**Generationenprojekt – ohne Einbindung in ein zukunftsweisendes Gesamt-Verkehrskonzept
verkommt es zur Insellösung und zur reinen Baulandoptimierung.**

Die Vision der verkehrsfreien und umweltfreundlichen E-City Davos.



Gestaltung des Seehofseeli

Dem Freiraum zwischen neuem Bahnhof Dorf und der Promenade kommt im Generationenprojekt wichtige und entscheidende Bedeutung zu. Gemäss der neuen Strassenführung Bahnhofstrasse/ Talstrasse in der Vorstudie von Metron, siehe auch Modell auf Seite 17, würde der östliche Teil des Seehofseeli dem neuen Strassenkörper und Bushof geopfert werden.



Wildmannli Tafel uf Tafaas

Witblick Davos Klosters

«Verkehr Davos Klosters» –

**Generationenprojekt – ohne Einbindung in ein zukunftsweisendes Gesamt-Verkehrskonzept
verkommt es zur Insellösung und zur reinen Baulandoptimierung.**

Die Vision der verkehrsfreien und umweltfreundlichen E-City Davos.

Davos Klosters, im September 2022

Impressum

Schriftenreihe 9/2022 vom September 2022

Witblick Davos Klosters –

Generationenprojekt – ohne Einbindung in ein zukunftsweisendes Gesamt-Verkehrskonzept verkommt es zur Insellösung und zur reinen Baulandoptimierung.

Die Vision der verkehrsfreien und umweltfreundlichen E-City Davos.

Idee

Wildmannli Witblick Davos Klosters.

Projektgruppe

Marcel Sager, Daniel Fürsinger, Hansrudolf Strickler, Hennes Schlumpf, Dr. Claudio Rhyner, Dr. Dirk Klee, Marco Meyer, Hansjörg Valär, Gian-Reto Lazzarini und Dr. Patrik Wagner.

Herausgeber

Wildmannli Tafel uf Tafaas, Rosenhügelweg 6, 7270 Davos Platz.

www.wildmannlitafel.ch; info@wildmannlitafel.ch.

Verlag

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

Bilder/Fotos

Davoser Zeitung, Dr. Patrik Wagner, Peter Kuratle, Marcel Sager, Roberto A. Babst, Marco Meyer und Andi Dürst.

Pläne/Grafiken/Ansichten

Hennes Schlumpf, Daniel Fürsinger von der Raumplanung Fürsinger Davos, der Sager + Partner Architektur und Immobilien, Freienbach/Davos und der Architektenboutique Sager.

Gestaltung/Grafik

Peter Kuratle, Roberto A. Babst, Werbung und Printdesign, Obere Strasse, 7270 Davos Platz, peter.kuratle@gmx.ch.

Lektorat

Brigitte Ackermann, Media und Marketing Services, Wangs.

Redaktion/Gesamtverantwortung

Wildmannli-Schreiber Dr. Patrik Wagner, Davos.

Druck

Buchdruckerei Davos AG, www.budag.ch.

Auflage

200 Exemplare und 6500 Exemplare im September 2022 mit Versand in alle Haushalte in Davos.

Einzelpreis

CHF 35 zuzüglich Porto/Verpackung.

Inhaltsverzeichnis

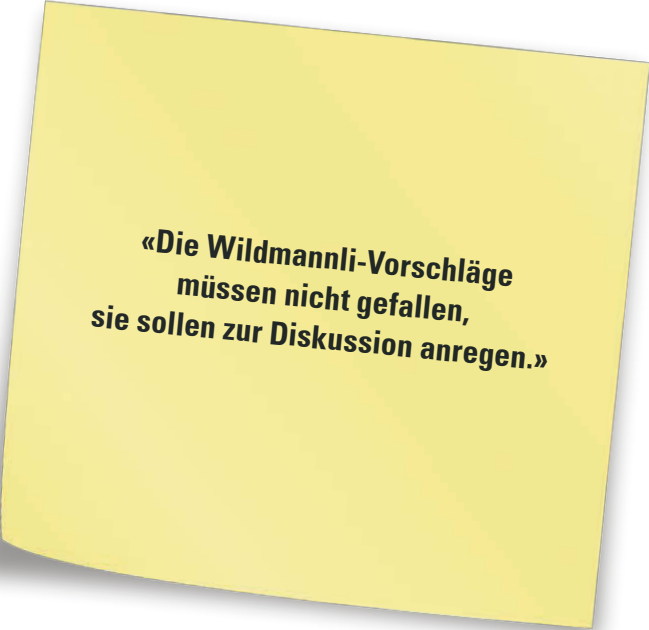
«Wiitblick»	4	«Davos als Wohn- und Arbeitsort sowie als weltbekannte Tourismusdestination ist zu autoorientiert.» Die Innenstadt vom Platz bis Dorf muss endlich vom Privatverkehr verkehrsberuhigt werden. Die heutigen Frequenzen sind um die Hälfte zu reduzieren. Das Generationenprojekt schafft erste Voraussetzungen dazu.	28 – 32
Editorial	6–7	Fluglandeplätze auf dem Bahnhof-, Bushof- oder Parkingdach.	33
Bergbahnperimeter als Altlast – eine grosse Baulandreserve!	8	Anforderungen an eine Velostation.	35
Auffangparkplätze im Norden und Süden eingangs der Stadt.	9	Die offenen, heute bestehenden Parkplätze im Dorf sind im Gross-Parkhaus «Parsenn» zu bündeln!	36 –38
«Bahnhof Davos Dorf als moderne ÖV-Drehscheibe	10	Kreative Verkehrslösungen in Harmonie mit Wohnen und Grünflächen.	39
Eine Asphaltfläche wird Bauland und dient der Öffentlichkeit als Teil einer Verkehrslösung.	11	In die Vertikale bauen.	40 – 46
Die Gemeinde steigt auf ÖV um.	12	Schlussbetrachtung	47 – 49
Der «Blick» schrieb am 27. Mai 2022 als WEF-Retrospektive und zum Thema «Schönheit von Davos».	13	Anhang Nummer 1 – Wildmannli-Verkehrsvorschlag Dorf 2019	50
Übergeordnete Verkehrsplanung und Koordination.	14 – 15	Anhang Nummer 2 – Bedarfsrechnung gedeckte Parkplätze in Davos Dorf	51
Erste konkrete Parkierungslösung im Dorf.	16 – 17	Anhang Nummer 3 – Wildmannli-Vorschlag «Bahnhof» von 2019	52
Die Einordnung in das Davoser Gesamtverkehrskonzept ist absolut vorrangig.	18 – 21	Anhang Nummer 4 – Grosszügige alpine ÖV-Hubs	53
Eine ÖV-Drehscheibe, ein Gewinn für die Mikromobilität.	22 –23	Anhang Nummer 5 – Wildmannli-Vorschlag «Aufhebung von Bahnübergängen» von 2019	54 – 55
Eine kommunale Umweltprämie rechtfertigt den Bau und Betrieb neuer ÖV-Verkehrsdrehkreuze.	24 – 25	Anhang Nummer 6 – Wildmannli-Vorschlag «Neue Erschliessung des Bünda-Quartiers»	56
Die erste, hochmoderne, grosszügige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs, die Davos etwas kosten darf!	26 – 27		

«Wiitblick»

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

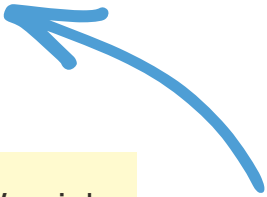
Es werden Trends und neue Möglichkeiten verfolgt sowie Ideen, Projekte und Visionen skizziert, um Davos Klosters attraktiver zu gestalten, die Lebensqualität zu erhöhen und die Region für die nächsten 20 bis 30 Jahre konkurrenzfähig zu halten. Gleichzeitig haben sich die Wildmannli zum Ziel gesetzt, benachteiligte Menschen und Familien in der Region Davos Klosters zu unterstützen.

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



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

Das Generationenprojekt -
der erste grosse Konzept-
Baustein für nachhaltige
Davoser Mobilität.



Das Davoser Strassensystem zwischen Platz und Dorf mit der Promenade und der Talstrasse hat in den letzten 130 Jahren keine Änderung und keine wesentlichen Ausbauten mehr erfahren. Die Kreuzung Bahnhofstrasse, Promenade und Talstrasse rund um das Seehofseeli ist zwischenzeitlich staubfrei, aber immer noch so wie früher gleich eng. Im Unterschied dazu zeigt die Bevölkerungs- und Gebäudeentwicklung in diesem Rayon im Umkreis von 500 Kilometer vom See bis Schiabach eine enorme Zunahme. Im Dorf ist vor allem seit 1960 das Ferienwohnungsblock-Quartier «Bünda» von der Flüelastrasse bis zur Dischmastrasse entstanden. Die Verkehrsinfrastruktur mit dem Bahnübergang Flüelastrasse, der schmalen Zufahrtsbrücke im Norden über den Flüelabach, die Bahnquerung Mühlestrasse und der südliche Zugang Bahnübergang bei der Dischma-, Bünda- und Mühlestrasse sind unverändert wie damals geblieben. Siehe Anhang Nr. 6. Die engen Verkehrsverhältnisse und nicht mehr zeitgemässen Erschliessungen rund um den Bahnhof Dorf bedürfen einer Anpassung rund um das Generationenprojekt. Dies alles nur schon für das Quartier «Bünda» mit seinen heute über 80 Wohnblöcken, seinen über 800 Wohnungen und seinen über 2000 Bewohnern. Diese Quartierer-

schliessungen haben mit der Vervielfachung des Motorfahrzeugverkehrs schlichtweg nicht Schritt gehalten.

Das Generationenprojekt mit seiner Arealplanung Seehofseeli, Verschiebung Bahnhof, angeblich neuer, allerdings unbekannter Strassenführung im Bereich von nur 300 Meter und der Bebauung des Parsennparkplatzes ist eindeutig zu eng gesteckt. Viele Schnittstellen mit der Verkehrsführung und der Erschliessung davor, im Perimeter und danach, ja mit den angrenzenden Quartieren und den Bahnübergängen sind nach wie vor unklar – gemäss Wettbewerbsausschreibung sogar ausdrücklich davon ausgenommen. Sie sollen somit weiterhin ungelöst bleiben.

Das Generationenprojekt müsste aber schon vor der Wettbewerbsausschreibung in ein ganzheitliches und nachhaltiges «Raumplanungs-, Stadtentwicklungs- und Mobilitätskonzept» – für ganz Davos – eingebunden worden sein.

Das Gesamtverkehrskonzept ist überdies der Davoser Bevölkerung nicht bekannt. Ein Generationenprojekt ohne Konzeptbindung kann kaum für die Davoser Zukunft und das Davoser Strassennetz eingangs des Stadtgebietes nachhaltig sein. Ein grosser Wurf kann und wird es so, wie heute geplant, nicht werden!

Editorial

Die grosse Chance für den Beginn einer verkehrspolitisch neuen Ausrichtung – die Davoser Verkehrswende könnte endlich eingeläutet werden.

Das Generationenprojekt mit dem «öffentliche Verkehrsdrehkreuz im Dorf» (offiziell: Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf) ermöglicht es, erstmals in Davos grundsätzlich und konkret über neue Formen von Mobilität nachzudenken. Davos muss autofrei, zumindest autofreier statt autogerecht werden. Die Diskussion soll die Meinung gegen die Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs kippen, die einer wirklichen Verkehrswende im Weg steht: Der verkehrspolitische Status quo muss abrupt gebrochen werden. Das Generationenprojekt, richtig durchdacht und umgesetzt, bildet den Anstoss dazu. Eine grosszügig ausgestaltete Infrastruktur des ersten ÖV-Hub im Dorf macht den Weg frei für moderne Mobilitätslösungen und attraktive (Abo-)Tarife für alle Verkehrsmittel. Dies sind beste Argumente, um eine Umsteigemotivation zu erreichen.

Neue Denkansätze sind gefragt

Davos soll sich zu einem ganzjährigen Lebensraum wandeln. Einheimische und Gäste sollen sich einen Wohn-, Arbeits- und Freizeitort vorstellen, indem das Auto eine seiner Funktionalität angemessene Rolle spielt. Nämlich: Davos innerorts möglichst ohne privates Auto. Bis zur Stadt Davos im Norden und im Süden machen eine private Autofahrt und eine Wegfahrt ab dem Ortsende durch-

aus Sinn. Im innerstädtischen Bereich besteht die Autofreiheit darin, dass sich Eltern vorstellen können, ihre Kinder ohne Sorge allein mit dem Fahrrad oder zu Fuss oder mit dem fussgänglich nahen Bus oder Bahn oder Sammeltaxi im Seitental zur Schule und einer Nachmittags- und Abendaktivität zu schicken. Oder Senioren und Menschen, die sich auch mit Beeinträchtigungen oder im ländlichen Raum individuell und sicher ohne fossiles Fahrzeug fortbewegen können. Oder dass letztlich alle ohne überfüllte Promenade und ohne Gestank mehr promenieren.

Mehr Auffangparkplätze, weniger Bahnübergänge

Mit einer grossen Anzahl von über 1200 Auffangparkplätzen für den Einfahrtsverkehr sowie zuzüglich der für die Parsennbahn betriebsnotwendigen Parkplätze bis zu 800 an der Anzahl kommt man der innerstädtischen Verkehrsberuhigung ein grosses Stück näher. Die Aufhebung von Bahnübergängen fördert den ÖV und verhindert den Rückstau auf Hauptverkehrsachsen. Grosszügig gedeckte Flächen zum Bahnhof, für den Busbahnhof und eine unterirdische, moderne Velostation (im Winter Ski-Depot) fördern das Umsteigen. Ein durchdachtes Mobilitätscenter «Parsenn» mit Bahn, Bus, Postauto, privaten Taxis, Sammeltaxis on demand sowie Gross-Parkhaus und optimal ausgestatteter Velostation, unterirdischen Zugängen zur Promenade, zur Bergbahn und auf «Bünda» sowie Aufenthaltsqualität am Seehofseeli und Promenade sind essenziell.

Diese neue Infrastruktur allein macht die Davoser Verkehrswende nicht aus. Gleichzeitig sind innovative Mobilitätsträger (alternative Verkehrsmittel) einzuführen und kreative Angebote für die Nutzer mit attraktiven Tarifen und Abonnementen anzubieten. Auch ein Mobility Pricing auf der Promenade und der Talstrasse sind u.a. ins Auge zu fassen. Ein umfassender Strauss von neuen Mobilitätslösungen rechtfertigt diese Investition und lastet den neuen ÖV-Hub stärker aus. Nur so wird vermehrt aufs Auto verzichtet und umgestiegen werden.

«Die Menschen können Auto fahren, so sie es denn wollen. Sie müssen es aber nicht mehr unbedingt – denn es gibt attraktive Alternativen. Die Verkehrswende geht hin zu einer gerechten und fairen Mobilität der Zukunft, die den Menschen ins Zentrum stellt und die Welt lebenswert macht.»
(Mobilitätsexpertin Katja Diehl).

Herausragende City-Architektur

Schliesslich kommt der Bebauung des Areals «Bergbahnperimeter» mit einer integrierten Stadtarchitektur und modernen Quartiergestaltung mit Hochhäusern und neuen Wohn-, Arbeits- und Gewerbeformen ein grosses Gewicht zu. Die Aufzoning der Bauland-Grundstücke DKB und Konsum (Bergbahnperimeter Dorf) ist nebensächlich. Vor-

rang haben der Verkehr und die Gestaltung sowie die Schaffung von Wohnraum für Davos. Sie sind von öffentlichem Interesse. Das Generationenprojekt darf nicht auf die reine Baulandoptimierung für unkoordiniert angeordnete, monotone Renditeblöcke minimiert werden. Der Mehrwert dieser Arealplanung soll ausschliesslich einer Davoser Verkehrs-Gesamtlösung und einer neuen Davoser Wohnraumpolitik zu Gute kommen. Nur unter diesen Prämissen kann das Generationenprojekt zu einem ersten Leuchtturm der neuen Davoser Mobilität werden.

*Davos, im September 2022
Patrik Wagner*

Der ÖV-Hub «Parsenn» ist ein erster Schritt zu einer intermodalen Transportmöglichkeit für Davos, also eine Mobilität bei der alle Verkehrsträger vom Velo, privaten Taxi, Bus, Bahn und bis zur Bergbahn mit einander verbunden sind und alle mit gleichen Tarifsystem fahren.

**Das Generationenprojekt -
Masterpiece einer längerfristigen
Stadt- und Verkehrsentwicklung.**

Bergbahnperimeter als Altlast – eine grosse Baulandreserve!

Die im 2011/12 geplante Bebauung der Bergbahnparkplätze nahm keine Rücksicht auf eine Verkehrslösung.

REGION

DE SÜDOSTSCHWEIZ

Wertvolle Parkplätze der Davoser Bergbahnen als Altlast

Die Gemeinde Davos will mit einer alten politischen Forderung aufkommen. Der Parcenn- sowie Jakobshorn-Parkplatz sollten eine ordentlichen Zone zugewiesen werden. Das sagt ein Sachverständiger, aber dieses Geschäft beinhaltet einige Stolpersteine.

Von Rita Zier

Davos – Mit dem Jakobshorn- und dem Parcenn-Parkplatz sind die Davoser Klosters Bergbahnen AG auf sehr viel Land. Allerdings befinden sich diese Baulandreserven in einer unordentlichen Zone. Bei der letzten Gesamtrevision des Davoser Baugesetzes 2011 wurden die Areale ausser Acht gelassen und als Übergangszone in den Bauperimeter Davos Dorf/Platz eingestuft. Was die Gemeinde Davos nun beabsichtigt, ist ein temporäres Massnahmenpaket, um die Areale in eine Wohnzone umzuwandeln und politischen Altlast zu beseitigen. Die Gemeinde Davos hat die Flächen in einer Zone zugewiesen, welche nicht zugeordnet sind, was allen die umliegenden Verhältnisse berücksichtigen.

Am 17. März wird dem Davoser Grosse Landrat eine Teilrevision des Bauperimeters Davos Dorf/Platz vorgelegt, die die Flächen in eine Wohnzone umzuwandeln und politischen Altlast zu beseitigen. Die Gemeinde Davos hat die Flächen in einer Zone zugewiesen, welche nicht zugeordnet sind, was allen die umliegenden Verhältnisse berücksichtigen.



Kunstleitetes Projekt: Unter dem Davoser Saalhofstoll Körtze in naher Zukunft ein Parkhaus entstehen.

Parkplätze sollen der Wohnzone Davos Dorf/Platz zugewiesen werden. Dies ist eine Anforderung, die in der Gemeinde Davos im Baugesetz 2011 festgeschrieben ist. Die Gemeinde Davos hat die Flächen in einer Zone zugewiesen, welche nicht zugeordnet sind, was allen die umliegenden Verhältnisse berücksichtigen.

Die Nutzung der Parkplätze nach der Behörderung wurde von der Gemeinde Davos mit der Auflage von knapp 50 Prozent Zweckentwässerung verbunden. Zudem plant Carlo Scherzle, Verwaltungsdirektor und Präsident der Davoser Klosters Bergbahnen AG, nicht, Erträge aus den Arealen zu realisieren, sondern diese als Übergangszone zu nutzen. Das wird durch die Areale in der Zone als Übergangszone in den Bauperimeter Davos Dorf/Platz eingestuft.

Die Nutzung der Parkplätze nach der Behörderung wurde von der Gemeinde Davos mit der Auflage von knapp 50 Prozent Zweckentwässerung verbunden. Zudem plant Carlo Scherzle, Verwaltungsdirektor und Präsident der Davoser Klosters Bergbahnen AG, nicht, Erträge aus den Arealen zu realisieren, sondern diese als Übergangszone zu nutzen. Das wird durch die Areale in der Zone als Übergangszone in den Bauperimeter Davos Dorf/Platz eingestuft.

Die Nutzung der Parkplätze nach der Behörderung wurde von der Gemeinde Davos mit der Auflage von knapp 50 Prozent Zweckentwässerung verbunden. Zudem plant Carlo Scherzle, Verwaltungsdirektor und Präsident der Davoser Klosters Bergbahnen AG, nicht, Erträge aus den Arealen zu realisieren, sondern diese als Übergangszone zu nutzen. Das wird durch die Areale in der Zone als Übergangszone in den Bauperimeter Davos Dorf/Platz eingestuft.

Der Parsenn- sowie Jakobshorn-Parkplatz sollten 2011 einer ordentlichen Bauzone zugewiesen werden. Mit dem Jakobshorn- und dem Parsenn-Parkplatz sitzt die Davos Klosters Bergbahnen AG auf sehr viel (Bau-)Land. Bei der letzten Gesamtrevision des Davoser Baugesetzes 2011 wurden diese beiden Areale im Genehmigungsverfahren von der Bündner Regierung ausgeklammert und als Übergangslösung in den «Bauperimeter Bergbahnen» gesteckt. Das Problem ist heute im Jahr 2022 nach wie vor ungelöst. Am 17. März 2011 wurde dem Davoser Grosse Landrat eine Teilrevision des Bauperimeters Bergbahnen beantragt. Diese Vorlage wurde

komplett von verkehrstechnischen Fragen losgelöst. Der Jakobshorn- und der Parsenn-Parkplatz sollten der Wohnzone Davos Dorf/Platz zugeschlagen werden. Das ist eine Aufzoning von bisher 0.6 (Parsenn-Parkplatz) bzw. von 0.8 (Jakobshorn-Parkplatz) auf eine Ausnützungsziffer von 0,85 mit dem Bau von Wohnbauten über vier Geschosse. Diese Wertsteigerung beider Parzellen sollte mit einer Mehrwert-Abschöpfung von 30 % abgegolten werden. Das Geld sollte aber nach der damaligen Vereinbarung zwischen der Gemeinde Davos und der Davos Klosters Bergbahnen AG nicht in die Gemeindekasse fliessen, sondern die Mehrwertabschöpfung wäre «in Form der Schaffung einer erhöhten Qualität für die Verkehrs- und Aussenraumgestaltung mit flankierenden Massnahmen zu leisten gewesen». Die Parkplatzpläne wurden im 2011 nicht konkretisiert. So war damals das Jakobshorn-Areal mit einer Parkplatzpflicht für 440 Autos und der Parsenn-Parkplatz von 450 Pflichtparkplätzen belegt. Bei der Überbauung des Parsenn-Areals sollte aus verkehrstechnischen Gründen die Hälfte der Parkplätze in ein unter dem Seehofseeli in Davos Dorf geplantes Parkhaus mit total 450 Parkplätzen verlegt werden. Die Gemeinde Davos wollte damals das Projekt realisieren, und das Bergbahnunternehmen hätte 225 Parkplätze übernommen. Diese Vorlage wurde vom Stimmbürger am 28. August 2012 abgelehnt (vgl. dazu auch ausführlicher im Wildmannli-Verkehrsheft Nr. 1 vom Dezember 2017, S. 42 ff.).

Wildmannli-Witblick

Mit dem Generationenprojekt 2022 erfolgt ein zweiter Anlauf; aus den Erfahrungen von 2011/12 sind für die Arealplanung Dorf aber die Lehren zu ziehen.

Die damalige Annahme der Anzahl Pflichtparkplätze Parsenn-Areal ist heute viel zu tief angesetzt und nicht mehr realistisch. Der Parkplatz weist heute eine Kapazität für rund 10 Reisebusse und knapp 500 offene Parkplätze aus. Vielfach, sicher jedes Wochenende, müssen Skitouristen wegen Überfüllung dieses Parkplatzes und der Abstellplätze Feuerwehr Dorf und Migros ihre Fahrzeuge am See abstellen. Es ist heute ein Mindestbedarf von 800 Fahrzeugen auszumachen. Die Bergbahnen müssen diese Anzahl direkt an der Talstation Parsenn bereitstellen. Solange diese dort vor Ort fehlen, muss für Skitouristen der ÖV ab den Verkehrsdrehscheiben «Dorf» (Generationenprojekt) und zusätzlich «ab dem See» in Anspruch genommen werden. Die Bergbahnen haben künftig auch anfangs der Stadt «am See» für ihre Bedürfnisse mehr als 300 zusätzliche Parkplätze mit Shuttle-Service bereitzustellen.

Auffangparkplätze im Norden und Süden eingangs der Stadt.

Wo ist das Wahlversprechen geblieben?

Philipp Wilhelm



Diese Antwort muss ein sauberes Verkehrskonzept liefern. Und dieses muss rasch vorangetrieben werden – mit einem Ziel: Wir brauchen attraktive Flanier- und Begegnungszonen. Unsere Promenade hat dazu enormes ungenutztes Potenzial. Natürlich wird ein neues «Zentrum» nur dann geschäftig, wenn es gut erschlossen ist.

Ich sehe zwei Schwerpunkte: 1) Es braucht Auffangparkplätze mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten anfangs Platz (Silvretta-Parkhaus, Jakobshornparkplatz) und anfangs Dorf (Generationenprojekt, Parsennparkplatz, eventuell See) für den Zielverkehr und für Bergbahnbesuchende. 2) Es braucht genügend Plätze für Eishalle, Kongresszentrum und Promenade. Ein Beispiel ist das Parkhaus Arkaden, das von der Talstrasse erreichbar sein wird. Denkbar sind künftig aber auch Plätze entlang der Seitenstrassen zur Erschliessung der Promenade. Zentral im Zeitalter von Digitalisierung und Klimaschutz sind natürlich auch weitere Aspekte: Wir müssen endlich ein Parkleitsystem für eine effizientere Auslastung einführen und attraktive Anreize zum Umsteigen auf Velo und Bus schaffen.

retta-Parkhaus, Jakobshornparkplatz) und anfangs Dorf (Generationenprojekt, Parsennparkplatz, eventuell See) für den Zielverkehr und für Bergbahnbesuchende. 2) Es braucht genügend Plätze für Eishalle, Kongresszentrum und Promenade. Ein Beispiel ist das Parkhaus Arkaden, das von der Talstrasse erreichbar sein wird. Denkbar sind künftig aber auch Plätze entlang der Seitenstrassen zur Erschliessung der Promenade. Zentral im Zeitalter von Digitalisierung und Klimaschutz sind natürlich auch weitere Aspekte: Wir müssen endlich ein Parkleitsystem für eine effizientere Auslastung einführen und attraktive Anreize zum Umsteigen auf Velo und Bus schaffen.

Landammannkandidat Philipp Wilhelm liess am 17. November 2020 in der Davoser Zeitung (DZ) auf Seite 8 zum Fragenkomplex «Anzahl Parkplätze» u.a. was folgt verlauten. «Diese Antwort muss ein sauberes Verkehrskonzept liefern.»...«Ich sehe zwei Schwerpunkte: 1) Es braucht Auffangparkplätze mit attraktiven Umsteigemöglichkeiten anfangs Platz (Silvretta-Parkhaus, Jakobshornparkplatz) und anfangs Dorf (Generationenprojekt Parsennparkplatz, eventuell See) für den Zielverkehr und für Bergbahnbesuchende. 2) Es braucht genügend Parkplätze für Eishalle, Kongress und Promenade.» ...

Wildmannli-Wiitblick

Das Verkehrskonzept Davos liegt noch nicht vor, ebenso eine Bedarfsrechnung für gedeckte 24-h-Parkplätze. Die Notwendigkeit von Auffangparkplätzen wird anerkannt, dennoch sollen mit dem Generationenprojekt nur deren 500 entstehen. Weniger als der Statusquo und ohne die Pflichtparkplätze der Parsennbahn zu berücksichtigen. Denn den Bergbahnbesuchern stehen zu wenig Parkplätze zur Verfügung. Irgendwie wird das Generationenprojekt konzeptlos gepusht. Ist dies sinnvoll? Kaum, denn das Generationenprojekt muss bei den hohen Investitionssummen fundiert geplant und realisiert werden. Der Planungssperimeter ist zudem zu eng gesteckt, die verkehrsstrategische Ausrichtung fehlt ganz.

«Bahnhof Davos Dorf als moderne ÖV-Drehscheibe».

Die Gemeinde, die RhB, Davos Klosters Mountains und der Konsum Davos schrieben in ihrer Publireportage vom 29. April 2022 unter anderem:



Mit einer Verschiebung des Bahnhofs um 400 Meter Richtung Zentrum käme der Bahnhof Davos Dorf in unmittelbarer Nähe der Talstation der Parsennbahn zu stehen. Für mit dem ÖV an- und abreisende Nutzerinnen und Nutzer der Parsennbahn entfiel damit ein Umsteigevorgang. Das Gesamtprojekt soll für gut aufeinander abgestimmte Bahn- und Busumsteigemöglichkeiten, eine Entflechtung der Verkehrsströme und sicherere Verbindungen für den Langsamverkehr sorgen.

Wildmannli-Witblick

«Mit der Verschiebung des Bahnhofs Dorf allein ist es nicht getan. Es braucht viel mehr, um für die «Neugestaltung Ortszentrum Davos» ein verkehrsstrategisch abgesichertes Generationenprojekt zu rechtfertigen und entstehen zu lassen. Mit dieser Lösung ist nichts gewonnen. In dieser Form fehlt offensichtlich ein Mehrwert. Zudem fehlt die Einbindung ins Gesamtverkehrskonzept.»

Das Generationenprojekt - die Grundeigentümer haben Verkehrslösungen mit der Verlagerung des Privatverkehrs auf den ÖV einzubringen.



Eine Asphaltfläche wird Bauland und dient der Öffentlichkeit als Teil einer Verkehrslösung.



Aus diesem SO-Bericht vom 30. März 2022 lassen die Davos Bergbahnen AG durch den Verwaltungsrat Vidal Schertenleib vernehmen, dass es Aufgabe der Gemeinde Davos sei, den Bergbahnperimeter «Parsennparkplatz» als langjährige Pendenza bebaubar zu machen. Es wird von einer Aufzoning als Vorgabe des verdichteten Bauens durch das Raumplanungsgesetz gesprochen. Erstmals erfährt der Leser von einem geplanten Parkhaus unter dem Seehofseeli direkt bei der Talstation der Parsennbahn mit rund 500 Plätzen. Auf die Frage, ob es zeitgemäss sei, den Verkehr weiterhin direkt in den Ort zu leiten, findet Vidal Schertenleib, ein individueller Reiseverkehr durchs Dorf werde immer stattfinden, und an anderen Orten sei es auch üblich, dass sich die Parkplätze in der Nähe der Bergbahnen-Talstation befinden.

Wildmannli-Witblick

Die Altlast «Bergbahnperimeter» muss eine strategisch ausgerichtete Gesamtverkehrslösung beinhalten. Die geplante Garage ist zu klein. Der Privatverkehr muss gestoppt werden. Ab dem ÖV-Hub «Parsenn» wird zu allen Bergbahnen mit Bus oder Bahn geschuttlet. Dies konsequent. Die Bergbahnen haben auch das Ihre dazu beizutragen. Auf deren Land soll auch Verkehrsinfrastruktur entstehen. Von deren Land aus wird in den Platz geschuttlet. Deren Land dient auch als Auffangparkplatz. Ab dem Davoser See und dem P+R «Parsenn» wird zu den anderen Talstationen auf den ÖV verlagert.

Die Gemeinde sollte auch auf den ÖV umsteigen.

Kantonsangestellte sollen aufs Velo steigen

Die Regierung will den CO₂-Ausstoss der Fahrzeugflotte des Kantons halbieren. Dadurch sollen Ressourcen geschont und die Arbeitszeit intelligenter genutzt werden.

von Doris Joss

Betriebliches Mobilitätsmanagement – kurz BMM – heisst das Zauberwort, um die kantonale Verwaltung CO₂-neutral zu gestalten. Die Regierung strebt an, die CO₂-Emissionen der Personalfahrzeuge der Verwaltung bis 2021 auf maximal noch die Hälfte der Emissionen des Jahres 2011 zu reduzieren. Dadurch soll die Kantonalverwaltung ein Vorbild für die BürgerInnen sein.



Stross statt Strasse: Die Fahrzeuge der Bündner Verwaltung sollen umweltfreundlicher werden.

Betrifft von dem neuen Massnahmenpaket rund um das Personalmanagement, wie Regierungsrat Mario Cavigelli erklärt, haben mehr als ein Viertel der Kantonsangestellten mit vielen Arbeitsnennungen im öffentlichen Dienst ein Fahrzeug. Einmal mehr ist es die Aufgabe der BMM etwas sehr Positives darzustellen: «Als Arbeitgeber überaus der Kantonalverwaltung für die Arbeitszeit der Mitarbeitenden und dieser Mobilität während der Arbeit.» Dies ist ein unverändertes Ziel der Kantonalverwaltung.

Bei BMM geht es vor allem darum, den Ressourcenverbrauch durch die Kantonalverwaltung zu halbieren und gleichzeitig das Verkehrsverhalten intelligenter auszugestalten. Cavigelli nennt ein Beispiel: «Während einer Zugfahrt kann nicht gearbeitet und Arbeitszeit effizienter eingesetzt werden. Gleichzeitig ist die Mobilität des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum privaten Verkehr zu bevorzugen. Einmal mehr ist es die Aufgabe der BMM etwas sehr Positives darzustellen: «Als Arbeitgeber überaus der Kantonalverwaltung für die Arbeitszeit der Mitarbeitenden und dieser Mobilität während der Arbeit.» Dies ist ein unverändertes Ziel der Kantonalverwaltung.

«Viele identifizieren sich mit dem Kurzwechbel.»

Mario Cavigelli
Regierungsrat

BMM gegen Benutzern
Föderalismus: Wenn BMM mit dem Tarif zusammen – und zwar so Cavigelli, wird dieses innerhalb der kantonalen Verwaltung unter der Kantonspolizei

den Worten von Regierungsrat Mario Cavigelli klimafreundlicher, weil die Fehlanreize zur Autonutzung verringert würden, wodurch vermehrt auf das Velo, den öffentlichen Verkehr oder Zu-Fuss-Gehen ausgewichen werde.

Weniger Parkplätze, marktgerechtere Parkberechtigungen, mehr E-Autos und Velos

Neben der Elektrifizierung des kantonalen Fahrzeugparks sind ab dem 1. Januar 2012 mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) der Bündner Verwaltung weitere Massnahmen ab dem 1. Januar 2023 geplant. Dies sind: die Nutzung von Car-sharing-Diensten, die vermehrte Bereitstellung alternativer Verkehrsmittel wie Velos, eine Anpassung der Prioritäten bezüglich der einzusetzenden Verkehrsmittel zugunsten des Velo- und ÖV-Einsatzes sowie eine Neuregelung der Parkberechtigungen und die Anpassung der Parkgebühren ans Marktpreisniveau. Das neue Parkregime sei nach

über die meisten Fahrzeuge sind entsprechende Lösungen vorzuziehen. Als zentrale Plattformen sind die Kantonsdienste zu nennen, die für die Kantonalverwaltung zuständig sind. Einmal mehr ist es die Aufgabe der BMM etwas sehr Positives darzustellen: «Als Arbeitgeber überaus der Kantonalverwaltung für die Arbeitszeit der Mitarbeitenden und dieser Mobilität während der Arbeit.» Dies ist ein unverändertes Ziel der Kantonalverwaltung.

die Kantonsdienste: Sie sind für ihre rund 150 Fahrzeuge weiterhin zuständig. Die für politische Einheiten sind nicht generell ausgestellt sind. Cavigelli betont, dass die Mitarbeitenden der Kantonalverwaltung und des Verkehrs die Ziele des BMM trotzdem mitbestimmen werden.

Parkplätze und Velos
Neben der Elektrifizierung sind weitere BMM-Massnahmen, die ab dem 1. Januar schrittweise eingeführt werden. Cavigelli: «Die Kantonalverwaltung wird vermehrt Carsharing-Diensten, die vermehrt Velos, eine Anpassung der Prioritäten bezüglich der einzusetzenden Verkehrsmittel zugunsten des Velo- und ÖV-Einsatzes sowie eine Neuregelung der Parkberechtigungen und die Anpassung der Parkgebühren ans Marktpreisniveau. Das neue Parkregime sei nach

weil die Parkgebühren auf Automaten verringert werden, wodurch vermehrt auf das Velo, den öffentlichen Verkehr oder Zu-Fuss-Gehen ausgewichen werde.

die Mitarbeitenden der Verwaltung sollen so für ein Umschlagen auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel motiviert werden, wie Cavigelli weiter sagt. «Viele identifizieren sich mit dem Kurzwechbel.» Für diejenigen, welche aus diesem Grund etwa auf das eigene Auto verzichten, sollen weitere Massnahmen getroffen werden.

Auf die Frage, wie es diesbezüglich aussieht, hat der Regierungsrat Cavigelli: «Die beiden Regierungen sind sich einig, dass das BMM ein Vorbild für die BürgerInnen sein soll. Die Regierung wird vermehrt Carsharing-Diensten, die vermehrt Velos, eine Anpassung der Prioritäten bezüglich der einzusetzenden Verkehrsmittel zugunsten des Velo- und ÖV-Einsatzes sowie eine Neuregelung der Parkberechtigungen und die Anpassung der Parkgebühren ans Marktpreisniveau. Das neue Parkregime sei nach

Wildmannli-Witblick

Auch Davos täten solche Umsetzungsschritte gut. Politiker und Angestellte der öffentlichen Verwaltung, des EWD, des VBD, des Spitals, der Schule und dergleichen steigen um, fahren Velo oder gehen zu Fuss. Die auf das Fahrzeug angewiesene Verwaltung fährt mit speziellen beschrifteten E-Kleincars. Die vergünstigten Parkkarten werden generell abgeschafft. Solche Parkkarten für Handwerks- und Servicebetriebe (für nur beschriftete Fahrzeuge) dürfen 2000 Franken pro Jahr kosten.

Der «Blick» schrieb am 27. Mai 2022 als WEF-Retrospektive und zum Thema «Schönheit von Davos».



«Davos GR plant grosse Umbauten am Bahnhof Dorf» So will Davos schöner werden.

Der neue Landammann Philipp Wilhelm will das ändern und Davos «schöner» gestalten. Und er fängt beim Bahnhof Davos Dorf an. Dieser soll um 400 Meter talabwärts verschoben werden, Richtung Seehofseeli. Dies, weil die RhB den Bahnhof sowieso behindertengerecht umbauen muss, die Gemeinde beim Seehofseeli sowieso schon ein unterirdisches Parkhaus und eine Begegnungszone plant und die jetzige Verkehrssituation am Bahnhof ein «Chrüsümüsi» sei, wie die «Südostschweiz» schon vor Jahren schrieb. Zusätzlicher Pluspunkt: Die Talstation Parsenn wäre dann ohne Umsteigen auf den Bus zu erreichen. Zudem soll rund um Bahnhof und Promenade (die dann nur noch für Fussgänger bereit sein soll) so etwas wie ein neues Zentrum entstehen – mit Busbahnhof, Park, Begegnungszone, Wohnungen. Seit Jahren wird das «Generationenprojekt» schon verfolgt. Und es wird noch Jahre dauern: Vor 2024 wird mit dem Bau kaum begonnen – wenn die Stimmbürger denn Ende 2023 überhaupt ja sagen, denn es wird teurer werden als bisher angedacht.

Wildmannli-Witblick

Wenn diese Zeilen das «Generationenprojekt» rechtfertigen sollen, dann ist dieses Projekt eindeutig zu teuer, kaum gerechtfertigt, nicht nachhaltig, ohne wirklichen Mehrwert. Nur «schön sein» genügt nicht.

Das Generationenprojekt –
innovative, kreative
Mobilitätslösungen sind ebenso
wichtig für das Gelingen.

Übergeordnete Verkehrsplanung und Koordination.

Interpellation vom 13. Januar 2022 der FDP Davos mit Fragen zur Davoser Strategie zu einer übergeordneten Verkehrsplanung und Koordination verschiedener kommunaler Detailplanungen – mitunterzeichnet von 15 Grosslandräten (sechs von der FDP, drei von der SVP, zwei von der GLP und je ein Mitglied Mitte und EVP sowie eines parteilos).

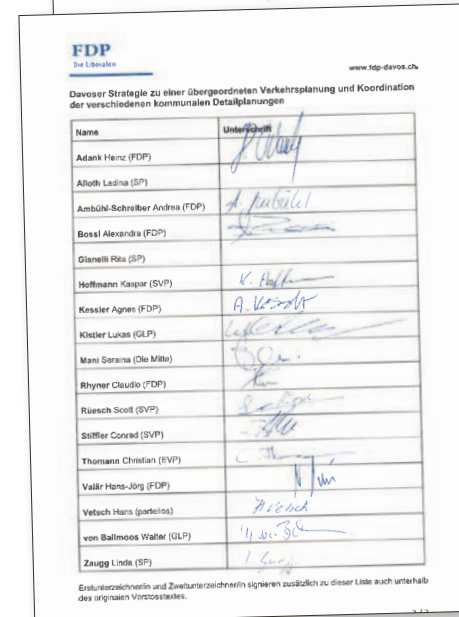
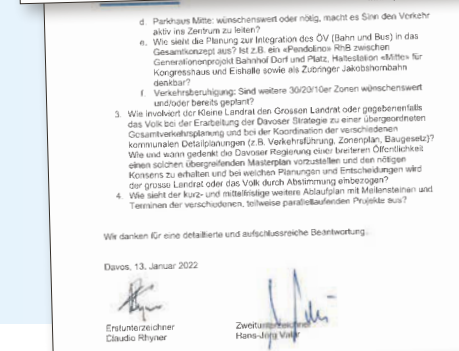
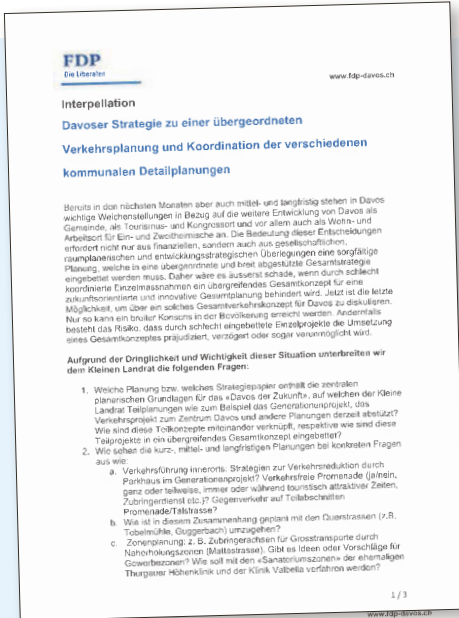


Gemäss Meinung der Interpellanten sind gerade im Hinblick auf das Generationenprojekt «Arealentwicklung Seehofseeli mit Verschiebung Bahnhof Dorf» bis heute viele Fragen der Einbindung in das Siedlungsentwicklungs- und das Gesamtverkehrskonzept unbeantwortet.

Sie fragen für mittel- und langfristig anstehende wichtige Weichenstellungen für die Weiterentwicklung von Davos als Gemeinde, als Tourismus- und Kongressort, vor allem auch als Wohn- und Arbeitsort nach übergeordneter Gesamtstrategie – dies hinsichtlich finanzieller, raumplanerischer und entwicklungsstrategischer Überlegungen. Ihrer Ansicht nach besteht heute die letzte Möglichkeit, auch über ein Gesamtverkehrskonzept für Davos zu diskutieren. Es kann und darf nicht mehr – dies schon allein aus Kostengründen – das Risiko eingegangen, werden durch schlecht eingebettete Einzelprojekte die Umsetzung eines Gesamtkonzeptes zu präjudizieren, zu verzögern, zu behindern oder sogar zu verunmöglichen.

Wildmannli-Witblick

Das Einordnen einer jeden Verkehrsmassnahme in ein Gesamtverkehrskonzept wird schon lange gefordert, dies im ersten Verkehrsheft der Wildmannli vom Dezember 2017 zur «Verkehr Gesamtschau – ein Vademecum mit Masterplan, Sofortmassnahmen, Planungs- und Realisierungsschritten, modular aufgebaut, in Etappen umsetzbar.» Gut, dass sich diese Erkenntnis bei den Davoser Ortsparteien durchsetzt.

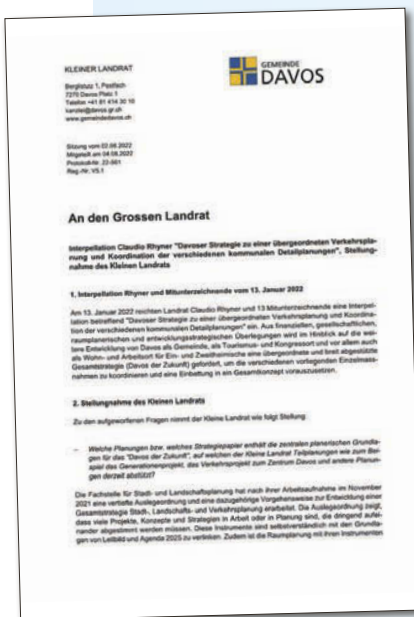


Antwort des Kleinen Landrates an den Grossen Landrat vom 2./4. August 2022.

Zuerst müsse nach Meinung des Kleinen Landrates eine übergeordnete Gesamtschau der Stadt- und Landschaftsentwicklung in Bezug auf Innenentwicklung, Verkehr, Mobilität, Landschaft, Freiräume und dergleichen erarbeitet werden. Daraus würden sich einzelne Projekte ableiten und entwickeln lassen sowie aufeinander abgestimmt werden.

Als Zeitrahmen in der «Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos» soll der Grosse Landrat im vierten Quartal 2022 und im zweiten Quartal 2023 über die Verkehrsführung, und erst im vierten Quartal über den Rest Verkehr wie Parkierungskonzept, Fuss- und Veloverkehr, FlaMa Flüela Bypass zusammen mit der Gesamtstrategie beschliessen. Zur konkreten Interpellationsfrage der Strategie zur Verkehrsreduktion durch das Parkhaus im Generationenprojekt wird auf das noch zu erarbeitende «Agglomerationsprogramm 5. Generation» und das noch zu bereinigende Gesamtverkehrskonzept verwiesen, das heute im Entwurf («in noch nicht finalisierter Version» und «vom Kleinen Landrat bereits positiv zur Kenntnis genommen») vorliege und im Rahmen eines im Herbst 2022 beginnenden umfangreichen Mitwirkungsprozesses durch die Bevölkerung voraussichtlich Ende 2023 vom Grossen Landrat verabschiedet werden könne.

Im Rahmen der Neugestaltung des Ortszentrums Davos Dorf (Generationenprojekt) ist in dieser Antwort erstmals zu vernehmen, dass noch ein Teilparkplatzkonzept Dorf erstellt wird, welches nachträglich in ein Gesamtparkplatzkonzept eingebettet wird, dies nach der Befragung durch das Volk und mit Entscheidung des Grossen Landrates frühestens Ende 2023.



Wildmannli-Witblick

Wie passt dies alles zusammen? Die Gesamtordination fehlt!

Aus diesen Ausführungen des Kleinen Landrates – es werden nur die geplanten Prozesse genauer aufgelistet und keine richtungsweisenden Inhalte vermittelt – ist ersichtlich, dass die Politik keinen konkreten Plan zur generellen Mobilität für Davos hat, die grundsätzliche Stossrichtung nicht einmal ansatzweise aufgezeigt werden kann, ja dem Kleinen Landrat überhaupt irgendwelche Ideen zur Verkehrseinbindung des Generationenprojektes in den Gesamtverkehr Davos fehlen. Mit einem noch in aller Eile zu erstellenden Teilparkplatzkonzept Dorf ist es nicht getan. Dieses Papier soll nur die teure Insellösung «Generationenprojekt» rechtfertigen. Bevor die generellen Grundlagen mit der von der Politik selbst propagierten Davos-Entwicklungs-Gesamtschau in Rücksprache mit der Bevölkerung vorliegen, wird mit Hochdruck und prioritär mittels Ideenwettbewerb und zahlreichen Publireportagen der involvierten Grundeigentümer (Gemeinde, RhB, Konsum und Bergbahnen) das Generationenprojekt konzeptlos vorangetrieben. Ob der Stimmbürger ein solches «Durchboxen» vor der Verabschiedung eines Gesamtverkehrskonzeptes Davos tolerieren wird, wagen die Wildmannli zu bezweifeln. Sie raten zur Sistierung. Die Überarbeitung und Detailplanung der Arealplanung Generationenprojekt soll dann erfolgen, sobald die Gesamtstrategie für die Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos vom Stimmbürger abgesehnet wurde.

Beratung der Interpellation im Grossen Landrat vom 25. August 2022.

Die Interpellanten sind mit der Beantwortung ihrer Fragen durch den Kleinen Landrat nicht zufrieden. Wenig Konkretes hinsichtlich Einbindung des Generationenprojekts in das noch zu finalisierende Gesamtverkehrskonzept wird preisgegeben. Immerhin wird ein Vorgehen skizziert. Die Interpellanten geben der Hoffnung Ausdruck, dass damit die Ära der Salamtaktik in der Davoser Verkehrspolitik endlich zu Ende geht und jede angestrebte Verkehrsmassnahme ab sofort mit der noch zu erstellenden Gesamtschau und Gesamtstrategie Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos abgestimmt wird – so auch das Generationenprojekt.

Erste konkrete Parkierungslösung im Dorf.

Ein Parkhaus war seit 1992 ein Thema!

Mit dem Generationenprojekt lassen sich erstmals in genügender Anzahl Auffangparkplätze im Dorf rund um die Parsennbahn und den neuen Bahnhof Dorf erstellen. Das Parkhaus «am See» bleibt nach wie vor eine wichtige verkehrsstrategische Option. Je kleiner das Parkhaus «Parsenn» wird – weniger als 1 000 Parkplätze dürfen es nicht sein –, desto grösser muss in einer zweiten Phase zum Abfangen des privaten Anfahrtsverkehrs nach Davos das Parkhaus «am See» gebaut werden. Der Bedarf an Auffangparkplätze anfangs Davos im Norden beträgt grundsätzlich weit über 2 000 Einheiten. Nur so kann der Innenstadtverkehr beruhigt werden.

Politisch wurde die Dauerparkierung schon längst angedacht, viel diskutiert, aber nie konkret geplant und geschweige in irgendeiner Form umgesetzt. Ein kurzer geschichtlicher Abriss zur Erinnerung.

1992

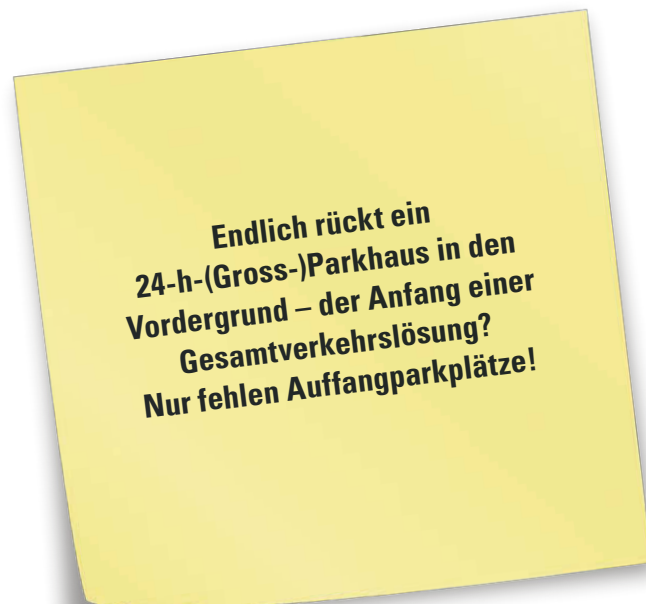
Der Grosse Landrat verabschiedete ein Parkierungskonzept für die Landschaft Davos. Dieses sah für das städtische Davos Parkhäuser in Davos Dorf (zwischen See und Bahnhof), in der Mitte beim Kongress/Eisstadion und in Davos Platz (eventuell Silvretta/Grischuna) vor.

1993 – 1995

Das Parkhaus Silvretta/Grischuna mit Coop-Shopping und Post wurde auf Privatinitiative mit über 500 Parkplätzen erstellt.

2007

Es wurde u.a. von einem zusätzlichen Bedarf von mindestens 500 Parkplätzen beim Davoser See ausgegangen.

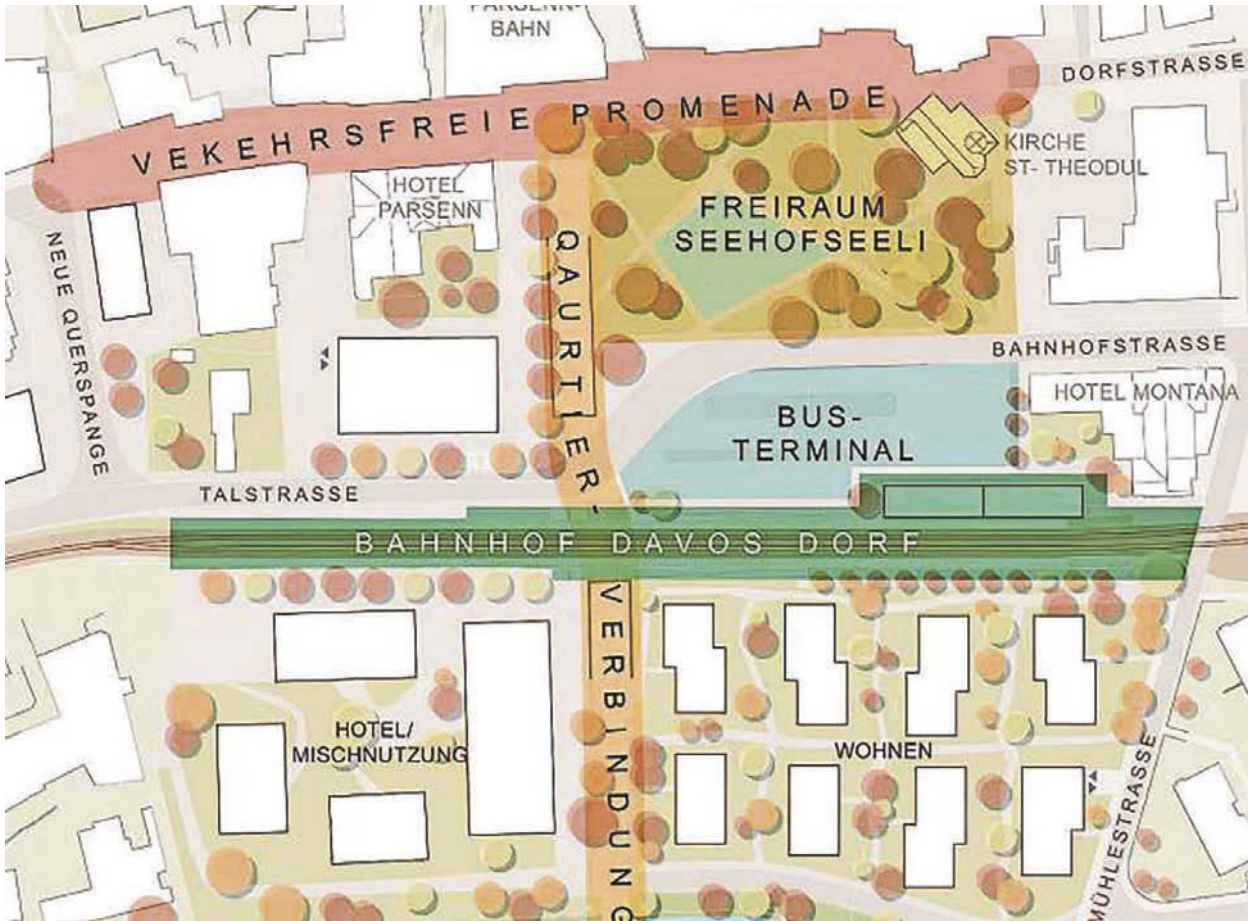


2011

Anlässlich der Abstimmungsvorlage der Gemeinde betreffend der Bebauung des «Bergbahnperimeters Dorf» mit der Um- und Aufzoning in die Zone «Wohnen Dorf/Platz» mit 0.85 AZ fehlte eine Verkehrslösung. Angeblich bewusst, um die Vorlage nicht noch mehr zu belasten und einen negativen Ausgang zu riskieren. Das Manko «fehlende Verkehrslösung» wurde im Vorfeld der damaligen Abstimmung bemängelt. Die Bebauungsplanung mit viergeschossigen Wohnhäusern – damals war der Bau von Zweitwohnungen noch zulässig – und mit dem ausgehandelten Vertrag mochten nicht zu überzeugen. Zu einseitig sei dieser zugunsten der Grundeigentümer ausgehandelt worden, wurde kritisiert – sogar mit Verzicht auf eine Mehrwertabgeltung! Beim Stimmbürger fand diese Vorlage keine Gnade. Siehe Seite 8.

2017

Wieder wird ein Parkhaus von lediglich 400 Plätzen mit mehreren Untergeschossen direkt unter dem Seehofseeli thematisiert, ohne neue Verkehrsanordnung und ohne Ansatz auf Realisierung eines ÖV-Drehkreuzes. Die Verschiebung des Bahnhofes Davos Dorf wurde noch in Erwägung gezogen. Dafür wurde im Gemeinde-Budget fortan jährlich eine Million Franken zurückgestellt.



Die Gemeinde Davos hat von der Firma Metron AG, Büro für Architektur, Raumentwicklung, Verkehr, Landschaft, eine Vorstudie als «erster Wurf» über das Generationenprojekt erarbeiten lassen. Hier ist die mögliche Neuaufteilung des Planungssperimeters abgebildet (aus DZ vom 21.2.2022, S. 5, zVg/Metron).

2019/20

Der Wildmannli-Wütblick diskutierte im Sommer mit der RhB die Bildung eines ÖV-Hubs beim Seehofseeli und präsentierte im Februar 2020 mit der Nr. 7 seiner Schriftenreihe auf den Seiten 54 – 60 das Projekt der «neue Umsteige- und goldene ÖV-Begegnungs-Hub in Davos Dorf». Das Bahntrasse wurde um ca. 2 Meter angehoben, unten durch war der Zugang zum Bahnhof, Parkhaus, zu den Überbauungen mit Hochhäusern und die Einfahrt «Bünda» Süd aufgezeigt. Beim Seehofseeli wurde eine neue Strassenführung mit zwei Kreiseln angeregt. Siehe Anhang Nr. 1.

2021

Gemäss einer offiziellen Mitteilung der Gemeinde Davos mit entsprechenden Berichterstattungen in den Medien will die Gemeinde das Ortszentrum in Davos Dorf attraktiver machen. Es soll gleichzeitig zu einer Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs werden. Die Verlegung des Bahnhofs Dorf ist der Aufhänger und das Kernstück dazu. Damit das gelingt, suchen die Stadt und ihre Partner in einem

offenen Wettbewerbsverfahren nach Lösungen. Die Anforderungen an die Neugestaltung des Stadtteils bei der Talstation der Parsennbahn sind gross, wie aus einer Mitteilung der Gemeinde Davos hervorgeht. Nicht nur soll der Zentrumsverkehr mit einer Begegnungszone kombiniert werden, es müssen im überschaubaren Gebiet um das Seehofseeli auch Parkierung, Gewerbe und Veranstaltungsmöglichkeiten unter einen Hut gebracht werden.

Das Generationenprojekt – letzte Chance für einen grossen Wurf in der Davoser Verkehrspolitik.

Die Einordnung in das Davoser Gesamtverkehrskonzept ist absolut vorrangig.

Das Generationenprojekt «Arealplanung Parsenn-Seehofseeli» darf nicht zu einer reinen Immobilienentwicklung mit Bebauungsplan und Aufzoning des Bergbahnperimeters, zu einem Privatbahnhof für die Bergbahnen und reiner Verschönerung des Seehofseeli degradiert werden. Private Interessen zur Wertsteigerung und baulichen Optimierung des «Filetstückes Parsennparkplatz» dürfen nicht dominieren; im Gegenteil – sie sind in der verkehrsstrategischen Bedeutung dieses Projektes ein untergeordneter Teil der Geschichte. Dieses Areal ist zu mehr als nur zur baulichen Verdichtung bestimmt. Der Städte- und Verkehrsplanung kommt erste Priorität zu. Der Perimeter «Parsennparkplatz» ist einer der Schlüssel zur Lösung der örtlichen Verkehrsproblematik – ein Masterpiece im Gesamtverkehrskonzept. Nur als solches verdient dieses Generationenprojekt Beachtung – nur in dieser übergeordneten Funktion ist diese Arealplanung für ganz Davos von grundlegendem Interesse, eben ein Generationenprojekt, das noch mehreren Generationen dienen muss. Eile und Hektik sind nicht angesagt.

Das Davoser Verkehrsproblem mit der stetigen Zunahme des Privatverkehrs in die Innenstadt und des unkontrollierten Binnenverkehrs ist altbekannt, noch immer nicht politisch traktandiert und schon gar nicht ansatzweise einer (Gesamt-)Lösung zugeführt. Das Gesamtverkehrskonzept ist noch nicht vorhanden, eine Parkplatzstudie fehlt, geschweige ein Ansatz eines Planes, welche Verkehrsoptionen überhaupt verfolgt werden könnten. Dennoch – jetzt besteht die einmalige Chance, einen wichtigen Schritt vorwärtszukommen: Erste Grundsteine könnten an diesem Standort Parsennparkplatz für eine gesamthaft koordinierte Verkehrspolitik gelegt werden.

Die Notwendigkeit, den Verkehr in den Städten auf längere Sicht im Voraus zu planen, gehört – eigentlich seit jeher – zu den wichtigsten Aufgaben der Gemeinden. Diese Zielsetzung sollte auch in besonderem Masse für den höchstgelegenen und grössten Lebens-, Arbeits- und Tourismusort der Alpen – der Energie- und Umwelt-Stadt Davos – gelten. Eine konzeptionell neu aufgestellte Denkweise muss allerdings nach Jahrzehnten des Stillstandes zielorientierter angegangen werden.

Zentral sind die Schwerpunkte Klimaschutz und Verkehrsfreiheit in der Innenstadt. Dies bedingt allerdings, den Privatverkehr eingangs Davos zu stoppen und dauernd zu parkieren. Zudem sind Massnahmen erforderlich, um den unnötigen, hausgemachten Binnenverkehr stark zu reduzieren. Auch die Ortsansässigen dürfen nicht mehr planlos und für Kleinigkeiten in der Innenstadt mit ihrem Auto herumfahren. Alle müssen sich ein-

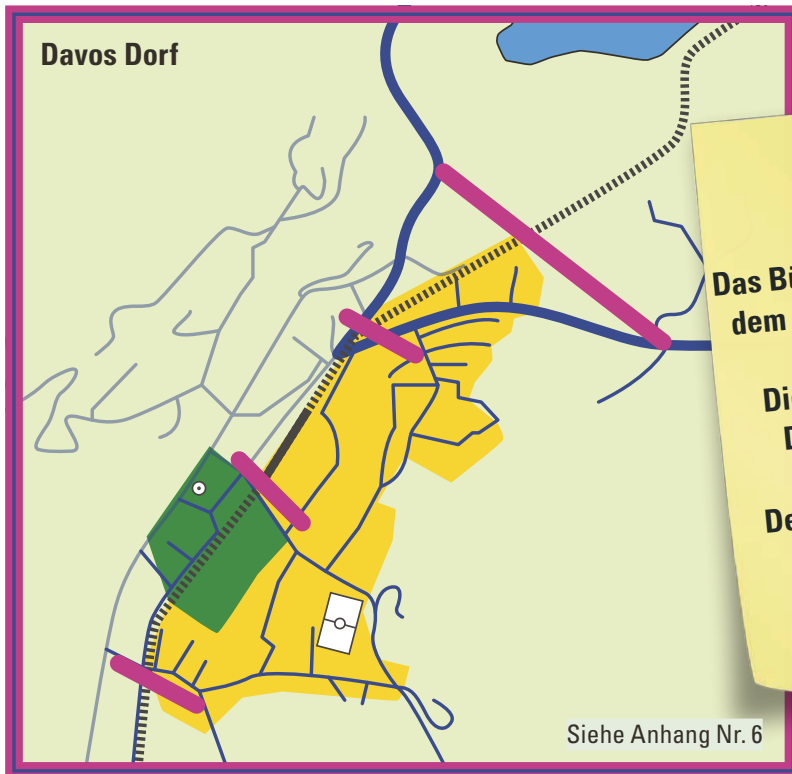
schränken, zu Fuss gehen, das Fahrrad benützen und auf den ÖV umsteigen.

Stoppen, parken und umsteigen

Das Generationenprojekt «Parsenn-Seehofseeli» hat die Voraussetzungen dazu, als eine erste, bedeutende Gross-Verkehrsdrehscheibe realisiert zu werden. Neben dem neuen Bahnhof entstehen Auffangparkplätze in einem Grossparkhaus. Von diesem P+R wird auf Bus und Bahn, Sammeltaxis, Hotelbusse, Fahrräder und Mobility-E-Cars für die Innenstadt und in die Seitentäler umgestiegen. Damit wird die Belastung der Luft durch CO² und andere Schadstoffe reduziert. Der Umwelt wird nachhaltig geholfen, gerade wenn in Davos Benzin- und Dieseln verboten und dafür E-Mobile oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge für Verwaltung und alle Davos-Firmen sowie Private gefördert werden.

Die Innenstadt wird verkehrsberuhigter

Für die Verkehrs- und Stadtentwicklung von Davos ist dieses Projekt äusserst wichtig – eine entscheidende Grundsteinlegung zur (ansatzweisen) Lösung des Davoser Verkehrsproblems. Das Generationenprojekt erfüllt verkehrsstrategisch seinen Auftrag jedoch nur mit dem Bau eines grossen 24-Stunden-Parkhauses, das kapazitätsmässig so gross ist, um den ins Zielort Davos fahrenden Privatverkehr dort zu stoppen, dort zu parkieren und dort zur Weiterfahrt auf den ÖV zu verlagern. Vorgängig müssen zwingend die drei Bahnübergänge Flüela-, Mühle- und Dischmastrasse aufgehoben werden.



Das Bünde-Quartier wird neu erschlossen mit dem Flüela-Bypass im Norden und über den ÖV-Hub «Parsenn» im Süden.
Die Bahnübergänge Flüela-, Mühle- und Dischmastrasse werden aufgehoben.
Eine Notwendigkeit – ein Muss.
Der RhB kommt künftig eine neue, grosse Bedeutung zu.

Ebenso muss die Erschliessung des Bünde-Quartiers im Norden über den Flüela-Bypass erfolgen. Zusätzlich muss die Parsennbahn in der Nähe der Talstation für ihren Betrieb mehr Parkplätze als heute zur Verfügung stellen. Ein Muss – sonst lohnen sich alle Bemühungen und die sehr hohen Kosten nicht. Davos bekommt ohne diese Voraussetzungen keinen Mehrwert.

Die vorrangigen Verkehrsziele des Generationenprojektes sind:

- Auffangen des durch das Prättigau anfahrenden Privatverkehrs auf der Nordseite von Davos.
- Zusätzliche gedeckte Parkplätze für die Tagestouristen der Parsennbahn.
- Parkiert-Halten des Privatverkehrs in 24-h-Tiefgarage mit mindestens 1000 Tiefgaragenplätzen über das gesamte Arealgebiet für die Öffentlichkeit.
- Unterirdische Zugänge zu Bahnhof Dorf, Bus-Terminal, Promenade, Bergbahn und umliegende Hotels/Restaurants sowie in Richtung «Bünde».
- Verlagern des Privatverkehrs von der neuen, grossen Verkehrs-Drehscheibe (P+R Hub) auf den ÖV wie Bahn, Bus und Sammeltaxis in die Innenstadt (nach Davos Dorf Süd, Horlauben und Platz sowie bis in die Quartiere hinein – dies mit digitaler Kundenlenkung).
- Neue Erholungszone Seehofseeli Dorf.
- Anbindung der Skitouristen für Parsenn, Pisch, Jakobshorn und Rinerhorn und des Kongressteilnehmers mit der Bahn sowie des HCD-Matchbesuchers mit Shuttle-Bussen ab P+R See und ab Parsennparkplatz.
- Permanente verkehrsfreie Fussgängerzone von der Theodul-Kirche bis zum Migros Dorf.

Das Generationenprojekt-
Standort für Auffang-
parkplätze mit attraktiven
Umsteigemöglichkeiten.


Das Perimetergebiet ist zu eng abgesteckt

Das Generationenprojekt macht verkehrsstrategisch nur wirklich Sinn, wenn darüber hinaus ausserhalb des Areales folgende Verkehrsinfrastruktur ausgebaut wird. Diverse Schnittstellen müssen vorgängig geplant und zumindest gleichzeitig realisiert werden. Dies sind:

- Flüela-Bypass, der den Verkehr in Richtung Flüela und umgekehrt eingangs Dorf umleitet.
- Flüela-Bypass der den Bahnhofübergang Flüelastrasse für Autos nicht mehr notwendig macht.
- Flüela-Bypass, der die Wohngebiete Stilli und «Bünda» bis Dischmastrasse von Norden her vor dem Eingang nach Davos erschliesst.
- Aufhebung des Bahnüberganges Mühlestrasse – entweder mit einer Erschliessung des «Bünda»-Quartiers von Süden über den Parsennparkplatz oder mit dem Bau einer Autounterführung Mühlestrasse, jedoch nur für das bestehende Quartier «Bünda».
- Das ganze Perimetergebiet inkl. die Neuüberbauung des Landes Konsum und Bergbahnen sind über den Parsennparkplatz zu erschliessen.
- Aufhebung des Bahnüberganges Dischmastrasse mit neuer Verkehrsführung über den Parsennparkplatz, allenfalls mit einer Unterführung nur unter der Dischmastrasse für Zufahrten über die Promenade ins Dischmatal.

Das Generationenprojekt ermöglicht die innerstädtische Verkehrsberuhigung erst recht. Der private Zielverkehr wird am Ortseingang an den Auffangparkplätzen gestoppt, und von dort wird generell und grundsätzlich auf den ÖV umgestiegen – mit Bus, Bahn und Sammeltaxis rund um die Uhr geschuttlet.

Das Generationenprojekt – nur ein Privatbahnhof für die Bergbahnen?



Das Generationenprojekt -
ohne grundlegende
Verkehrsvorgaben verkommt
die Grundidee zur reinen
Baulandoptimierung.

Die Zielvorgaben für die Verkehrsberuhigung der Innenstadt ab der neuen ÖV-Drehscheibe «Parsenn» sind:

- Stopp des privaten Einfallverkehrs auf Auffangparkplätzen.
- Schaffen von zusätzlichen Auffangparkplätzen am See (ÖV-Hub See als notwendige Ergänzung), Phase II der Verkehrsplanung.
- Die ÖV-Drehscheibe Bahnhof Platz mit Jakobshornparkplatz im Süden ausbauen, Phase III der Verkehrsplanung.
- Der RhB kommt zwischen Dorf und Platz eine neue Verteilfunktion rund um die Uhr zu.
- Das Umsteigen wird mit Bus und Bahn konsequent durchgesetzt, ausnahmslos wird zu den Bergbahnen Püscha, Jakobshorn und Rinerhorn, zum Kongress und zum Eisstadion «geschuttlet».
- Den Langsamverkehr, die Klein-Mobilität und den ÖV sowie die Zu- und Wegfahrt in die Seitentäler werden mit umfassenden, kreativen und günstigen Angeboten rund um die Uhr bis vor die Haustür gefördert.
- In der Zeit von 23.00 bis 6.00 Uhr gilt ein Innenstadt-Fahrverbot (Seehof bis Postplatz, Bahnhof Platz bis neuer Bahnhof Dorf) für Privatfahrzeuge, davon ausgenommen sind ÖV, (Sammel-)Taxis sowie öffentliche Notfalldienste.
- Zeitlich beschränkte Fahrverbote für Reisesecars und WEF-Limousinen oder ähnliche Verkehrsbelasten einführen.
- Fahrverbote für Fahrzeuge mit bestimmten Motoren, zeitlich beschränkt.
- Der hausgemachte Binnenverkehr wird zumindest an Spitzentagen und zu gewissen Zeiten halbiert, indem Privatfahrzeuge mit ungeraden Nummernschildern nur noch an ungeraden Tagen und solche mit geraden Nummernschildern nur noch an geraden Tagen fahren dürfen. Der Zugang zu ÖV-Hubs und P+R-Standorten ist jedoch immer gewährleistet.
- Die Innenstadt wird vom Privatverkehr weitgehend mit einer nutzungsabhängigen Bepreisung (Road-pricing) wichtiger Strassenabschnitte bis zu knapp 20% des Verkehrsaufkommens entlastet.
- Der Bus fährt im Kreisverkehr; beim Fahren in der Gegenrichtung wird er nicht durch Staus des Privatverkehrs aufgehalten. Die Fahrbahnen werden dadurch auch für den Fussgänger breiter.

Eine ÖV-Drehscheibe, ein Gewinn für die Mikromobilität.

E-Trottis und Mietvelos sowie Sharing-Einzelsitzer auf drei Rädern werden zum Erfolg, wenn die Strassen nicht zu stark mit dem Privatverkehr befahren, die neuen Mobilitätsformen nicht zu teuer und mehr Kombi-Angebote mit dem öffentlichen Verkehr vorhanden sind.

Die Universität St.Gallen hat mit dem Beratungsunternehmen BCG in einer internationalen Studie zu ergründen versucht, was die Konsumenten davon abhält, öfter Zweiräder wie E-Mopeds, E-Trottinettes (E-Scouter), Fahrräder und E-Bikes zu benützen.

Wetter, Furcht, Komplexität, Preis

Es wurden drei Gründe für das noch nicht boomende Aufkommen gefunden. Der erste ist das Wetter, vor allem Regen und Schnee. Dies gaben 48% der Befragten an. Fahrstrecken von 15 Minuten Länge scheinen jedoch bei jedem Wetter an Akzeptanz zu gewinnen. Auf den Markt kommen nun gedeckte Einzelsitzer auf drei Rädern, die wetterunabhängig sind. Der zweite Grund ist die ungenügende Strasseninfrastruktur für Zweiräder. Vielen fehlt der Mut, sich in das zu enge Verkehrsgetümmel zu stürzen. Der dritte Grund sind Preis und Komplexität: Wenn Leihvelos oder Trottis einfach und günstig beim Billett oder beim Abo dazugebucht werden könnten, würden mehr Konsumenten diese Angebote nutzen.

Optimale Ergänzung des ÖV

Das Potenzial ist nachweislich gross. Während der Pandemie sahen viele Menschen die Mikromobilität als eine sicherere Alternative zum öffentlichen Verkehr. Entsprechend gingen die Verkaufszahlen für Velos, E-Trottis und E-Bikes weltweit durch die Decke. Mit dem Abflachen der Pandemie hat sich dieser Trend beruhigt. Doch jetzt sind es die stark steigenden Treibstoffpreise, die alle Arten von umweltfreundlichen Zweirädern wieder verstärkt zu einer valablen Alternative machen. **Mikromobilitäts-Sharing ist auch ein Schlüssel, um neue, noch nicht zugängliche Benutzergruppen zu finden.** Senioren, die ein einfaches und sicheres Fahren suchen, Kinder für Schul- und Trainingsbesuche sowie für jedermann und jedefrau, die eine Fortbewegung auf kurzer Distanz bis zu 5 km benötigen, von zuhause für Kurzeinkäufe und Besuche.

Im Radius von 20 Minuten sind Velofahrten zur Arbeit allgemein akzeptiert

In der Schweiz wird die Mikromobilität für die erste und die letzte Meile zu einem ÖV-Hub, zur Arbeit und für Freizeitaktivitäten, gerade dort, wo nicht eine Bushaltestelle vor dem Haus steht, immer mehr genutzt. **Die Mikromobilität eignet sich aber auch für Wegstrecken von bis zu fünf Kilometern oder knapp 30 Minuten Fahrzeit.** Somit ist das Fahrrad in Davos optimal für die Strecke vom Spital bis zum See hin und retour. Im Berufsverkehr können Zweiräder eine wichtige Rolle übernehmen. Gerade dann, wenn sie mit Tickets für den öffentlichen Verkehr kombiniert werden. Solche Angebote gehören laut der Studie zu den wichtigsten Mitteln, mit denen die Nutzung aller Formen der Mikromobilität verbessert werden kann. Denkbar ist die Akzeptanz von Bündeltickets. Man kauft ein ÖV-Billett, das 10, 20 oder 30 Minuten mit einem E-Scooter oder einem Leihfahrrad einschliesst. Oder es kann in einem Abonnement auch die Nutzung von Mikromobilitätsangeboten im Stadtgebiet zugekauft werden.

Die Mikromobilitätsanbieter entwickeln ihre Gefährte stets weiter. Sie werden deutlich robuster und damit langlebiger. Zudem sind vermehrt Gefährte unterwegs, deren Batterien länger halten und fürs Nachladen ausgetauscht werden können. Damit erübrigt es sich, die Scooter oder E-Bikes einzusammeln. Auch durch Kooperationen und mit gemeinsamen Tickets beim öffentlichen Verkehr und privaten Taxi-Anbietern können neue Kunden gefunden werden.

Konsequenzen für Davos

In Davos lässt sich fast alles innert 15 Minuten Velofahrt erreichen, ca. drei Kilometer hin und zurück. Somit ist allein das Fahrrad das optimalste Verkehrsmittel für die Strecke vom Spital bis zum See hin und retour, dies mit Sicherheit ab dem neuen P+R «Parsenn». Selbst für die Verbindungen Wolfgang, Clavadel oder weitere Wege in die Seitentäler lassen sich einfache Lösungen finden. Auch wenn die Velowege bei uns noch weitgehend fehlen oder noch nicht so ausgebaut sind, wie sie

sein sollten, würde alleine schon der Bus-Kreisverkehr auf der Promenade und Talstrasse die engen Verhältnisse merklich für den Fahrrad-Gegenverkehr verbessern und angenehmer gestalten. Dies würde sowohl Freiraum für Passanten als auch für Zweiräder geben. Im Kreisverkehr gegen die Richtung der Autos hätte der Bus eine eigene Spur. Ein optimaler Standort für die Mikromobilität ist und bleibt die ÖV-Drehscheibe «Parsenn», allerdings genügt ein Fahrradpark von 100 Velos nicht. Es braucht dazu mehr Infrastruktur für E-Lade-, Re-

paratur-, Car-Mobility-Abstellplätze (Kleinwagen, Einzelsitzer auf drei Rädern oder E-Mopeds) und Platz für Fussgänger sowie Umsteigmöglichkeiten auf verschiedenste Verkehrsmittel. Gerade für den Stadt-Landverkehr wären in Davos ausgebaute Bike- und Car-Sharing-Angebote ab bestimmten ÖV-Drehscheiben sehr attraktiv, so dass Bewohner, Berufstätige und Gäste immer weniger auf ein Auto angewiesen sind. Auf dieser Infrastruktur aufbauend lassen sich verschiedenste einfache, kombinierte und preislich entgegenkommende Kombi-Angebote anpreisen.



Das Generationenprojekt – neben der Infrastruktur sind neue Mobilitätslösungen gerade so entscheidend.

Das Generationenprojekt – nur die weiträumige Einbindung in ein künftiges Verkehrskonzept rechtfertigt die hohen Investitionskosten.



Eine kommunale Umweltprämie rechtfertigt den Bau und Betrieb neuer ÖV-Verkehrsdrehkreuze.

«Geld dem, der auf sein Auto verzichtet»

Prämien zur Steuerung des Konsumverhaltens gibt es im Verkehr schon länger. Meist kurbeln sie den Absatz von Autos an. Erst war es die Abwrackprämie, die alte durch neue Fahrzeuge ersetzte. Dann will die Elektroautoprämie den Abschied vom Verbrenner fördern. Das unterstützt den Umstieg auf die Elektromobilität. Andere Verkehrsprobleme lösen diese Kaufanreize jedoch nicht. Denn ein Auto durch ein ebenso platzfressendes Auto zu ersetzen, bringt die Städte kaum weiter. Um die Klimaziele zu erreichen und Städte wieder lebenswert zu machen, sollte der Fahrzeugbestand deutlich reduziert und innerhalb von zehn Jahren halbiert werden, fordert die Organisation Changing Cities schon länger.

Weg vom platzfressenden Auto

Als Gegenmodell schlagen Umweltschützer vor: Geld soll bekommen, wer auf sein eigenes Auto verzichtet. Die deutsche Gemeinde Denzlingen probiert es schon aus. Wer sein Auto längerfristig abmeldet, und wer auf ein Auto verzichtet, erhält eine Prämie von Euro 630 pro Jahr entweder für eine Jahreskarte für den Nahverkehr, die gleichviel kostet, oder einen Zuschuss für den Kauf eines E-Bikes. Die jährliche Anti-Auto-Prämie soll auch dazu dienen, die Fahrradbranche und neue Mobilitätsdienstleistungen anzukurbeln.

Prämie mit Signalwirkung

Von einer wirksamen Parkraumbewirtschaftung bzw. einer marktgerechten Bepreisung von Parkplätzen oder von Fahrstrecken/Rayons (Road Pricing) sind die Gemeinden noch meilenweit entfernt. Anwohnerparkausweise oder Parkkarten für das ganze Gemeindegebiet kosten im Jahr immer noch viel zu wenig, weiter weniger als ein ÖV-Jahresabonnement.

Gegner der Auto-Verzichtsprämie wollen zuerst in ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem auch jenseits der Zentren am Stadtrand oder auf dem Land, in Busse sowie in die Fahrradinfrastruktur investieren.

Das eine Tun und das andere nicht lassen, lautet die Devise. Denn es soll nicht mehr in den Autoverkehr investiert werden. Die Gemeinde Denzlingen geht noch weiter und richtet auch Zuschüsse für die Anmeldung bei Carsharing-Anbietern oder die Anschaffung von Lastenrädern aus. Gemeinde-Fördergelder für Sammeldienste sind überdies denkbar. Solche Freie-Strassen-Prämien belohnen jene, die das eigene Auto abschaffen, sich weiterhin keines zulegen oder grundsätzlich darauf verzichten und somit leichter auf den ÖV umsteigen sowie andere Mobilitätsdienstleistungen nutzen wollen. Diese Fördergelder sind ein kleines Puzzleteil für ein zukunftsträchtiges Mobilitätskonzept. Sie rechtfertigen letztlich auch hohe Investitionen in effizient gebaute öffentliche Verkehrsdrehkreuze.

Das Generationenprojekt -
Was sind schon 100 Millionen
Investitionsausgaben, wenn fünf
Generationen davon profitieren
werden?



Das Generationenprojekt –
die einmalige, über mehrere
Generationen nachhaltige
Davoser Verkehrslösung.

Der neue, nachhaltige und weitsichtige Werbeslogan für Davos:

Die Alpen-City, in der Autos nicht mehr willkommen sind und in der nur noch promeniert wird!

Die Mobilität folgt der Infrastruktur, nicht umgekehrt. Wenn also die Städte ihre Infrastrukturen umbauen, wird sich auch die Mobilität verändern. Es braucht zudem einen Kulturwandel, ein Hinterfragen langjährig gepflegter Gewohnheiten. Nur so kann der Anteil an Rollern, Bussen, Bahnen und Fussgängern am Stadtverkehr gesteigert werden.

Der Privatverkehr muss gestoppt und unter die Erde gebracht werden.

An neuen «Mobilstationen» soll die Vermietung von E-Rollern, E-Leihautos und Fahrrädern angeboten und gefördert werden. Die ÖV-Drehscheibe «Parsenn» ist ein erster wichtiger Schritt dazu, sofern die autofreie Innenstadt in irgendeiner Form angestrebt wird.

Das Parkieren an Auffangparkplätzen am Stadtrand wird gefördert und vergünstigt angeboten.

Einwohner, die ihr Auto aufgeben, bekommen ein ÖV-Jahresabo für die Stadt und das entfernte Nah-

erholungsgebiet inkl. Bergbahnen in der Region Klosters Davos.

Weniger Parkplätze, höhere Parkgebühren und keine Parkkarten, Strassengebühren über Teilstrecken oder Umweltvignetten, periodische Fahrbeschränkungen oder gar zeitliche Fahrverbote für die Privaten in der Innenstadt.

In die Quartiere fahren ab den «Mobilstationen» 24 h privat-öffentliche Sammeltaxis mit einem Leistungsauftrag der Gemeinde.

Und wenn mit dem Auto «innerorts gefahren wird, dann nur mit dem Davos-Cart. Er ist ein E-Kleinfahrzeug, ein Mix zwischen Motorrad und Auto, eine Art Smart, Microlino oder Isettea. Dieser Davos-Cart wartet als Car-Sharing-Modell unter anderem an der neuen Mobilstation ÖV-Drehscheibe «Parsenn».

Endlich entsteht mehr Strassenraum für die Passanten – wie damals zu den alten Kurzeiten, wo die Promenade die Begegnungszone schlechthin war.

Die erste, hochmoderne, grosszügige Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs, die Davos etwas kosten darf!

Weshalb ist die neue ÖV-Drehscheibe im Dorf verkehrsstrategisch entscheidend für Davos, obwohl sie nicht optimal am Stadteingang liegt? Weil sie dennoch den Verkehr filtern kann. Weil sie eine erste Anfahrtswelle aus dem Norden abfangen kann. Weil sie alle verfügbaren Verkehrsmittel (Bahn, Bus, Touristencar, Auto, Velo und Moped, Taxis sowie Bergbahn Parsenn und Fussgängerzone) an einem Ort bündelt.

Mit einem grosszügigen und modernen Ausbau, der für die nächsten 100 Jahre Davos erhalten bleibt, kann es gelingen, die Leute zum Umsteigen auf den ÖV zu überzeugen und die Verwendung ihres Privatautos in der Innenstadt zu meiden. Zudem würden kleinere (Sammel-)Fahrzeuge oder mehr geteilte Autos der Innenstadt mehr Raum geben und die Blechlawinen durch Bikes, Mofas oder Scooter ersetzt werden. So soll auch der ÖV rascher auf verbrauchsarme, umweltfreundlichere Fahrzeuge umrüsten. Zu guter Letzt: Die Mobilitätsangebote (Auto-, Sharing- und ÖV-Abos) lassen sich besser für alle Verkehrsmittel in einem Package über einen digitalen Kanal anbieten, aber nur sofern diese Verkehrsscheibe eine grosszügige Infrastruktur aufweist.

Eine wirkungsvolle Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Hub) beinhaltet nach Ansicht des «Wildmannli-Wiitblick» zwingend folgende Elemente:

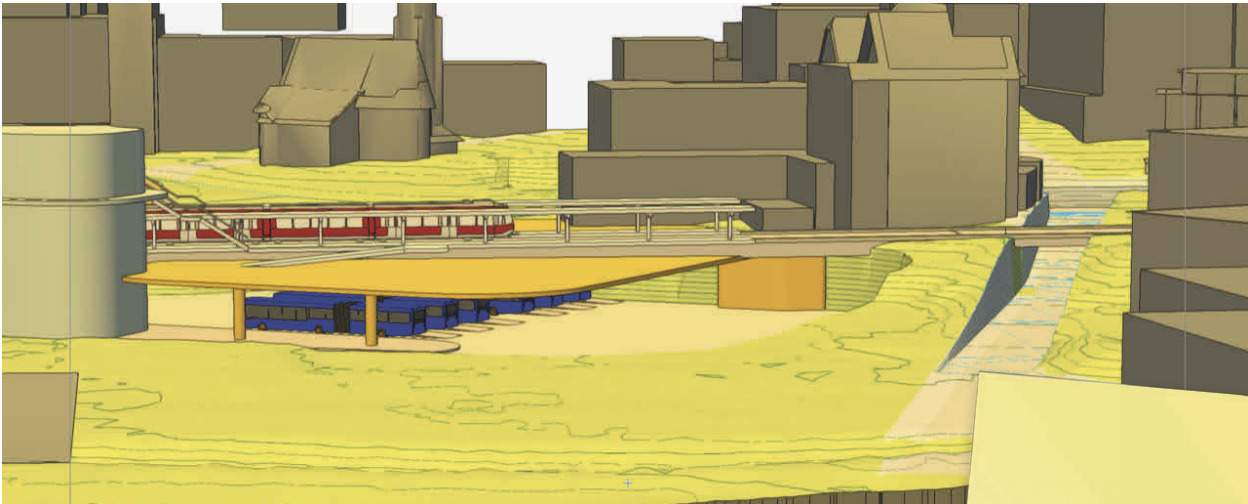
- Einen modernisierten, barrierefreien Bahnhof, wo ohne Treppen-Gehens trockenen Fusses von Bus, Postauto, Hotelbus, (Sammel-)Taxi rund um die Uhr, Velo und Auto auf den Zug und die Parsennbahn umgestiegen wird.

Grosszügige Infrastruktur für die nächsten 100 Jahre.

Die hohen Kosten eines smarten und grossflächigen ÖV-Hub mit Grossparkhaus können über ein Jahrhundert abgeschrieben werden.

- Einen gedeckten Bushof für Postauto, VBD, Nachtbus, Sammeltaxis und private Fahrdienst-Anbieter, von wo alle Ziele angefahren werden können.
- Einen gedeckten Carhof für Reisegäste, ein Hauptverladeort von Ski- und Tagestouristen und für Hotel-Car-Busse.
- Ein grosses 24-Stunden-Parkhaus mit über 1500 Abstellplätzen für Privatautos (Mobilityauto und E-Car-Sharing) und ein gedecktes Veloparkhaus mit 200 Stellplätzen, geräumige Ski-Depots mit Garderoben auf 1000 m² sowie weiterer gedeckter 100 Standplätze für kreative Mobilitätslösungen und ein Parking für mindestens 30 Touristencars.
- Modernste Transferräume (breit, gedeckt, vollständig durchlässig, ohne Schwellen und Hindernisse, automatische Türen, Rolltreppen und Personenförderbänder).
- Integrierte Tankstellen, Ladestationen und Reparaturdienste.
- Aufwertung des öffentlichen Raumes (Ruhezonen, Park- und Freizeitflächen).
- Unterirdisches Shopville mit Zugang zur Promenade mit Food und Nonfood, Kino, Kita, Post, Touristinfo, Behörden-Anlaufstellen, Bars, Restaurants, Läden, Freizeiteinrichtungen und mit Hotelanbindung.
- Eine verkehrsfreie, teilweise überdachte Fussgängerzone mit Läden und Restaurants.

Natürlich sind die Erstellungskosten einer solchen Anlage (sehr) hoch. Selbstverständlich wird der Finanzhaushalt von Davos belastet. Aber es ist eine der wichtigsten Investitionen in die Zukunft überhaupt. Diese Infrastruktur erfüllt die Zwecke noch



*Der gedeckte Busbahnhof direkt unter dem Bahnhof Dorf.
Dies spart Platz und Gehwege. Das Seehofseeli bleibt erhalten.*

**Ab dem ÖV-Drehkreuz
wird konsequent und ohne
Ausnahme geshuttlet!**

im 2300 und darüber hinaus. Eine Abschreibung von einer bis zwei Millionen Franken pro Jahr ist mehr als tragbar.

Die ÖV-Drehscheibe Parsenn verbindet die Stadt mit Kongress, Hallenbad und Postplatz sowie das Land, das ganze Landwassertal mit Seitentälern, allenfalls mit einem Umsteigen. Zum Beispiel die Weiterfahrt ins Spital Davos, nach Sertig, nach Monstein (Bahn bis Glaris und danach mit Postauto) oder zur Talstation Pischas mit Flüela-Postauto und zur Talstation Jakobshorn (mit dem Bahn-Shuttle). Der Raum- und Platzbedarf sollte für die Passanten und die einzelnen Verkehrsmittel grosszügig ausgestaltet sein, gerade zur Abdeckung von Spitzenzeiten und Grossveranstaltungen. Es bedarf des Raumes für mindestens acht gleichzeitige Umsteigetransfers von Bus, Postauto und Sammeltaxis, alle Verkehrsmittel gleichzeitig miteinander vernetzt. Der ÖV-Hub Parsenn soll zum Haupttreffpunkt und Hauptumsteigeort in der ganzen Landschaft Davos werden.

Platzerfordernis für die Öffentlichkeit: mehr Platz ist mehr, weil es immer zu wenig hat.

- 8 öffentliche Busse (Post und VBD) für Bushof mit 10 Buslinien.
- 15 private Touristen-Cars für Auffangparkplätze.
- 15 private Touristen-Cars für die Parsennbahn.
- 10 Taxistand-Plätze.
- 10 Hotel- und Taxisammelbusse.
- 30 Mobility-Cars.
- 50 Mobility-Mobiles wie E-Mopeds.
- 200 Velo- und Bike-Stellplätze.
- 1800 gedeckte Parkplätze (1000 Auffangparkplätze und 800 für die Parsenn- und Jakobshornbahn).

- 100 gedeckte Parkplätze für die Promenade Davos Dorf.
- Zwei Landeplätze für Flugtaxi.
- Grosszügiger öffentlicher Bahnhof-Park-Vorplatz für Passanten, teilweise gedeckt.
- Der ÖV-Hub Parsenn ist der Umsteigeort schlechthin. Von dort wird umgestiegen und weitergefahren.
- Die Weiterfahrt in die Innenstadt mit Bahn, VBD, Postauto und Sammeltaxis ist ab dem neuen ÖV-Drehkreuz «Parsenn» mit einem Ticket für alle Verkehrsmittel möglich.
- Keine Reisedeckungs, weder für Hotelgäste noch Skitouristen, Kongressteilnehmer, noch Hockeymatchbesucher oder andere Personen fahren mehr in die Innenstadt Davos ein. Sie fahren direkt das neue ÖV-Drehkreuz Parsenn an und steigen von dort auf Bahn und Bus um oder gehen zu Fuss.
- Die offenen Parkplätze Jakobshorn und Metz sowie Postplatz werden aufgehoben bzw. sind für Tagestouristen gesperrt, weil neu ab ÖV-Drehkreuz Parsenn die Bahn, der Bus und andere Fahrdienste konsequent in erhöhtem Takt fahren.
- Die Parkplatz-Gebühren in der Innenstadt, vor allem diejenigen für das Parking an den Bergbahn-Talstationen, Kongress und Eisstadion werden teurer, weil eine Stadtdurchfahrts- oder Umwelttaxe auf der Parkgebühr zugunsten der Gemeinde Davos erhoben wird (Road-Pricing).
- Bike-Fahrten und Car-Sharing von und zum Drehkreuz «Parsenn» werden stark gefördert, ebenso öffentlich-private Sammelfahrdienste. Die Buchung aller Verkehrsmittel (inkl. aller Bergbahnen und Bahn), private und öffentliche, auch E-Scooter oder andere Sharing-Angebote erfolgen mit einer App.

«Davos als Wohn- und Arbeitsort sowie als weltbekannte Touristenstadt» Die Innenstadt vom Platz bis Dorf muss endlich vom Privatverkehr befreit werden sind um die Hälfte zu reduzieren. Das Generationenprojekt soll...

Das Generationenprojekt «ÖV-Hub Parsenn», die geplante öffentliche Verkehrsdrehscheibe in Davos Dorf, ist das erste Tor zur verkehrsberuhigten Davoser Innenstadt. Weitere müssen jedoch folgen!

In Davos pendelt der Tourist vermehrt in die Innenstadt – der Tagestourist täglich mit der Füllung ein und mit der Entleerung der grossen offenen Parkplätze aus – die Feriengäste zirkulieren mehr als notwendig – der Einheimische verursacht seit jeher unnötigen, unerwünschten Binnenverkehr.

Die Hauptverkehrsachsen sind von frühmorgens bis abends stark befahren, immer öfters überlastet, vielfach sogar verstopft, an den Bahnschranken werden die Autos zurückgestaut, an Spitzentagen kollabiert der Verkehr, vielfach steht er still, des Öfters immer mehr, nicht mehr an wenigen Tagen, wie viele Politiker und Touristiker es wahrhaben wollen und als Ausrede ausführen. Nein, die Situation ist unerträglich geworden, gerade an den Tagen und Wochen, an denen in Davos die grösste Wertschöpfung erzielt wird.

Die Innenstadt muss endlich verkehrsberuhigt werden. Die Lösung geht einerseits über die (notfalls erzwungene) hälftige Reduktion der Verkehrsbelastung, ohne einen ideologischen Streit um das Auto zu entfachen. Sie lässt sich andererseits gerade über die geplante neue ÖV-Drehscheibe realisieren. Mit zahlreichen smarten Lösungsansätzen kann das Generationenprojekt die äusserst wichtige Funktion der Verkehrsberuhigung übernehmen.

Der P+R und ÖV-Hub «Parsenn» (Generationenprojekt) kann zu einem kreativen Mobilitätszentrum ausgestaltet werden. Neben einer entsprechend ausgebauten Infrastruktur sind alternative Fortbewegungsformen gefragt.

- Es darf nicht mehr vorkommen, dass der Bus ab dem neuen, vergrösserten Bushof im Dorf weiterhin im Innenstadtverkehr stecken bleibt. Der Busbetrieb braucht deshalb eine eigene Fahrspur.
Siehe Kasten 1, Seite 30.
- Investitionen in die Schiene benötigen in der Regel einen langen Atem. Mit der Verlegung des Bahnhofs Dorf kommt der RhB für die Passagierverteilung ab Davos Dorf ein grosses Entwicklungspotenzial zu, selbst mit «Halt auf Verlangen» beim Kongress und Eisstadion sowie direkter Weiterfahrt in Richtung Wiesen wird der ÖV aufgewertet. Darum muss zwingend die Aufhebung von Bahnübergängen rasch vorangetrieben werden.
Siehe Anhang Nr. 5.
- Der Veloverkehr braucht auf der Promenade und der Talstrasse mehr Platz und mehr Park-Infrastruktur über das ganze Jahr.
Siehe Seite 35.
- Der anfahrende Privatverkehr braucht viele, sehr viele Auffangparkplätze.
Siehe Seite 27 und Anhang Nr. 2.
- Angebote für Car- und Bike-Sharing, Sammeltaxis oder öffentlich-private Taxis rund um die Uhr können entstehen. Selbst die Peripherie wie die Seitentäler könnten ab der neuen ÖV-Drehscheibe umfassend in den ÖV über 24 h miteinbezogen werden.
Siehe Kasten Nr. 2 auf Seite 30.
- Auch Flugtaxis sollen in Zukunft im Dorf auf dem Parsenn-Areal landen können.
Siehe Seite 33.

Die entscheidende Frage für Davos muss sein: «Wie kann der private Autoanteil in der Innenstadt verringert werden, ohne den Menschen etwas wegzunehmen, gleichzeitig aber doch den Menschen mehr Lebensqualität zu bieten?»

**Prismusdestination ist zu autoorientiert.»
Verkehr verkehrsberuhigt werden. Die heutigen Frequenzen
schafft erste Voraussetzungen dazu.**

Ist die Gegenverkehrslösung Talstrasse kreativ? Nein – ein altes Denkmuster!

Grundsätzlich nicht! Diese Idee der 90er-Jahre sollte schon im gescheiterten Agglomerationsprogramm 2011 umgesetzt werden. Allein die Verbreiterung der Talstrasse als sogenannte Versorgerstrasse im Gegenverkehr gab vor einigen Jahren Anlass zu sehr vielen Anstössereinsprachen. Im noch «geheimen» Gesamtverkehrskonzept wurde an dieser Idee schon lange herumgebastelt und das Gesamtverkehrskonzept auf diese unrealistische, einer neuen Mobilität ferneren Lösung zurechtgebogen. Denn die Doppelbelastung mitten in den Wohngebieten und viel zu engen Verkehrsverhältnissen führt zu mehr Staus, zu mehr Lärm und zu mehr Luftverschmutzung. Der Gegenverkehr Talstrasse (Doppelspur) könnte höchstens auf Teilstücken und temporär in

Erwägung gezogen werden – und dies jedoch nur dann, wenn die Verkehrsbelastung in der Innenstadt um mehr als die Hälfte reduziert worden ist. Mit dem räumlichen Leitbild und dem Gesamtverkehrskonzept sind somit im Innenstadtbereich zahlreiche, umfassende, teilweise einschränkende Verkehrsberuhigungsmassnahmen aufzuzeigen. Dies beginnt schon mit dem Generationenprojekt. Nur dann kann diese Lösung mit der «Versorgerachse» tatsächlich mit verbreiterten Velospuren und Gehsteigen auf beiden Strassen-seiten der Talstrasse einen Sinn machen.

Für eine Davoser Verkehrswende braucht es mehr unterschiedliche und aufeinander abgestimmte, kreative Mobilität.

Neue Lösungsansätze sind gefragt.

Weitere Massnahmen im Rahmen des Baues des ÖV-Hub «Parsenn» sind unverzichtbar und notwendig.

- Die Änderung des Mobilitätsverhaltens kann durch günstige Saison- und Ganzjahres-Abos für alle in der Stadt und dem Umland erwirkt werden. Zeitlich abgestimmte Ticketpreise regen zum Umsteigen auf den ÖV an. So sind zu Spitzenzeiten auch Einzelbillette günstiger und die Busfrequenzen höher.
- Tickets aller Davoser Verkehrsmittel inkl. Bergbahnen sind kontaktlos.
Siehe Kasten Nr. 4 auf Seite 32.
- Warum nicht jedem Davoser Haushalt (Ortsansässige und Ferienwohnungen) eine ÖV-Pauschale von CHF 200 pro Jahr mit der Steuerrechnung einverlangen?
- Die inflationär ausgegebenen Parkkarten gehören innerorts abgeschafft.
Siehe Kasten Nr. 5 auf Seite 32.
- Der Reduktion des Binnenverkehrs kann mit Einschränkungen bei der Benützung des privaten Fahrzeuges erwirkt werden, dass diese anhand ihres Nummernschildes nur jeden zweiten Tag genutzt werden können. Diese Methode ist corona-erprobt und sehr effizient.
- Road-Mobility-Pricing führt auch zu rund 15 – 20 % weniger Verkehr. Technisch lässt sich ein solches System an den wichtigsten Innenstadt-Kreuzungen problemlos realisieren.
Siehe Kasten Nr. 3 auf Seite 32.

Das Generationenprojekt «ÖV-Hub Parsenn» ist – richtig angedacht – ein erster Lösungsansatz zur Davoser Verkehrswende. Von dort soll vermehrt auf den ÖV umgestiegen werden!

1.

Der Bus braucht eine eigene Spur...

Die Einrichtung von Busfahrstreifen hat das Ziel, möglichst viele Menschen in kurzer Zeit auf hochbelasteten Strecken in Ballungszentren befördern zu können. Der ÖV, zeitlich teilweise auch beschränkt haben Post-, Reise- oder Hotelbusse, On-Demand-Dienstleister, Taxis und Fahrräder auf dieser Spur Vortritt. Auf der engen Promenade und der

Talstrasse ist dies nicht machbar, es sei denn, **der Bus verkehrt im Kreisverkehr, und dies in der Gegenrichtung des Privatverkehrs!** Mit dieser Massnahme würde der Bus nicht mehr im Stau stecken bleiben. Die Strecke Platz Dorf und umgekehrt würde für den Nicht-Autofahrer eindeutig schneller. Das Umsteigen auf den Bus würde in Davos attraktiver.

2.

Ab dem ÖV-Hub «Parsenn» werden Car-Sharing und moderne Chauffeur- sowie Mitfahrdienste zu wichtigen ÖV-Dienstleistern.

Mit dem Car-Sharing allein – so nach dem Motto «Auto an einem Standplatz abholen und fahren» – lässt sich auf Dauer nicht gut leben. Es braucht mehr neue Angebote, auch für verschiedene Zeiträume: Minuten, Stunden und Tage. Damit können Autovermieter einerseits ihre Auslastung der Flotte erhöhen, und andererseits kann der Nutzer die fixen Haltestellen und den festgefahrenen, meist nicht durchgehenden Zeitplan des ÖV umgehen.

Auch sind die Taxi-Dienstleistungen – so nach dem Motto «zum Taxistand laufen» – überholt. Das Taxigewerbe muss künftig sowohl mehr durch Qualität und Service mit seinen Fahrern überzeugen als auch generell flexibler und kundenfreundlicher werden. Ohne das konsequente Umstellen auf On-Demand-Dienste wird es nicht

mehr gehen. Mit der App «mytaximatch» beispielsweise soll eine neue Zielgruppe gewonnen werden. Vor Fahrtantritt kann der Fahrgast in den Bestelldetails zwischen Grossraum-, Umwelt- oder Luxus-Taxi auswählen. Darüber hinaus lassen sich alle möglichen Zusatzwünsche festlegen.

Das «Taxi»-Geschäft wird zunehmen, bei denen der Kunde nur zusteigt, anstatt selber zu fahren. So mit dem privaten oder öffentlichen Sammelbus tagsüber und nachts (ride-pooling). Und mit Chauffeur-Diensten, bei denen der Kunde per Smartphone-App mit im Voraus geregelter Bezahlung bestellt (ride-hailing). Oder das Sich-Zusammentun, was private oder auch öffentliche Mitfahrzentralen auf App-Basis erledigen (ride-sharing).

Wo ist die Gesamtstrategie der Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos?

Es sind momentan viele Planungsmassnahmen und Konzepte in Bearbeitung, so dass kaum jemand noch den inneren Leitfaden und die eigentliche Stossrichtung der Davoser Raumentwicklung richtig wahrnehmen kann. Bis heute gab es keine Konzepte, nur isolierte Insellösungen, welche die Zukunftsfähigkeit von Davos wesentlich präjudizierten. Heute sind eindeutig zu viele laufende Planungsschritte ohne Gesamtvision in Bearbeitung. Vor lauter «Bäume sehen weder die Planer, die Politiker noch der Stimmbürger oder die Zweitwohnungsbesitzer den Wald mehr».

Mit Weitblick planen. Das Ganze sehen.

Es fehlt an der Vision und der Gesamtkoordination. Dies wird immer offensichtlicher. Ein schwergewichtiger Mangel, welcher der Davoser Politik schon lange anhaftet. Die Grundlagen müssen zuerst endlich in aller Ruhe und mit Weitsicht erarbeitet werden. Erst dann kann mit Einzelprojekten gestartet werden. Der Kleine Landrat will das Generationenprojekt (Neugestaltung des Ortzentrums Dorf) partout durchbringen, bevor die Gesamtschau und -strategie der Stadt- und Landschaftsentwicklung überhaupt abgesegnet ist und das Gesamtverkehrskonzept steht. Bereits heute sollen erste Planungsmassnahmen für das anspruchsvolle und umfangreiche «Agglomerationenprogramm 5. Generation» starten, damit eine aufeinander abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erreicht werden kann. Nur auf welcher Basis und in welche Richtung?

Bereits 2012 ist die Gemeinde mit dem «Agglomerationenprogramm 2. Generation» kläglich gescheitert. Damals war auch keine Gesamtschau auszumachen. Es wurde vom Bund zu Recht als ungenügend zurückgewiesen. Besonders bemängelt wurde, dass dem Verlagerungsziel hin zum ÖV und Langsamverkehr nicht genügend Rechnung getragen werde. Leider wollte man sich danach keiner Gesamtschau hingeben, und man war nicht an einer raschen Nachbesserung interessiert. Keiner wollte sich die «Finger verbrennen» und den Lead für die Davoser Zukunftsvision übernehmen. Das Projekt wurde auf Eis gelegt. Heute, 10 Jahre danach, ist man keinen Schritt weiter. Kein (Fahr-)Plan für die Zukunft ist auszumachen. Die Gemeinde Davos schickt sich erneut an, wieder vor lauter Aktivismus und dem in Aussicht gestellten «Geldregen aus Bern» die gleichen Fehler zu machen. Fördergelder werden so kaum gesprochen.

Schritt für Schritt vom Generellen zum Einzelprojekt.

Heute fehlt die zukunftsgerichtete Planung der Verkehrsströme ganz. Das kommunale räumliche Leitbild ist noch nicht vorhanden und abgesegnet. Die Verkehrsführung und die Parkierung sind nach wie vor unklar. Ein Parkierungskonzept ist in weiter Ferne; es soll ja erst ein Teil-Parkierungskonzept für Davos Dorf erarbeitet werden, um ohne Gesamtverkehrskonzept das Generationenprojekt als abgekoppeltes Einzelprojekt politisch zu rechtfertigen. Vorschläge wie verbesserte Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr oder den Transitverkehr (Flüela-Bypass) sind erst angedacht oder in Planung.

Es ist Zeit für einen Marschhalt. Alle aktuellen (Verkehrs-)Planungsmassnahmen sind zu stoppen. Zuerst muss das Grundsatzpapier «Gesamtstrategie der Stadt- und Landschaftsentwicklung Davos» vom Grossen Landrat und vom Stimmbürger abgesegnet werden. Dann sind Unterkonzepte u.a. für den Davoser Wohnraum, Gewerbeflächen und sinnvolle Verkehrslösungen auszuarbeiten. Erst danach kann guten Gewissens, hoffnungsvoll und erfolgsversprechend mit dem «Agglomerationenprogramm 5. Generation» gestartet werden.

3.

Mobility Pricing als mögliche Massnahme gegen Staus.

Davos wäre für ein Pilotprojekt prädestiniert, um neue Erfahrungen und neue Verkehrsabgaben auf Promenade und Talstrasse einführen zu dürfen.

Der Wildmannli-Witblick unterstützt solche Mobility-Pricing-Versuche für die Verminderung des Privatverkehrs.» Mit zeitlich und örtlich variablen Preisen oder gar Fahrverboten für gewisse Fahrzeuge will Mobility Pricing den Verkehr auf der Strasse besser über den Tag verteilen und so Verkehrsspitzen mit unterschiedlichen Tarifen brechen. Das Grundprinzip lautet: Je nachdem, zu welchem Zeitpunkt

und auf welchen Strecken man unterwegs ist oder welche Kreuzungen passiert werden, würde die Benutzung der Davoser Strassen mehr oder weniger kosten.

Die Gemeinde Davos sollte im Kampf gegen Staubildungen in der Innenstadt ein grosses Interesse daran haben. Zudem ist erwiesen: Überall wo neue Mobilität entsteht, bilden sich neue Forschungslabore für die Automobilindustrie (Andreas Herrmann vom Institut für Mobilität an der Universität St. Gallen). Davos soll sich als Mobilitäts-Testfall anbieten. Es gäbe hier genügend Versuchsfelder.

4.

Tickets aller Verkehrsmittel werden kontaktlos.

Das Papier-Billett wird durch Kreditkarten oder Smartphones ersetzt, generell und überall. Beim Einsteigen «loggt sich» der Fahrgast ein, beim Aussteigen wieder aus, manche manuell, andere online automatisch. Keine

Papiere mehr, keine Billette verkaufender Chauffeur mehr. Alles geht schneller. Der ÖV und alle anderen Verkehrsanbieter im gleichen Fahr- und Tarifverbund fahren schneller ab.

5.

Die Davoser Parkkarten sind abzuschaffen!

Es gibt keinen Grund, die Wochenparkkarte CHF 45, die Monatsparkkarte CHF 65, die Halbjahresparkkarte CHF 300, die Jahresparkkarte CHF 500 für Privatfahrzeuge zu subventionieren.

Die Parkmöglichkeit für Cars und Busse muss ausserhalb von Davos sein, nicht auf dem Panorama- bzw. Metzparkplatz. Zudem sind die Wochenparkkarte CAR/BUS CHF 150 bzw. die Halbjahresparkkarte CAR/BUS CHF 750 sowie die Car/Bus/LKW Parkplatz Panorama/Metz CHF 25 pro Tag viel zu günstig.

Eine Berechtigung haben nur die Service-

parkkarten für beschriftete Firmenfahrzeuge (zwei Beschriftungen à mindestens 30 cm x 50 cm), gültig von Montag bis Freitag 8.00 – 18.00 Uhr, die nur von Handwerkern, die einen wechselnden Arbeitsplatz haben, eingelöst werden können. Diese ist nur gültig für Fahrzeuge mit permanenter Firmenbeschriftung (2 Beschriftungen à 30 cm x 50 cm). Der Preis ist von jährlichen CHF 300 auf mindestens CHF 1200 anzuheben. Notfalldienste parken überall und gratis. Die restlichen Parkkarten gehören abgeschafft.

Fluglandeplätze auf dem Bahnhof-, Bushof- oder Parkingdach.

6.

Der Einsatz von E- oder Wasserstoff-autonomen Luft- oder Flugtaxi, eine Mischung aus Drohne, kleinere Fluggeräte und Helikopter zum Fracht- und Personenflugbetrieb bis zu acht Personen, ist in rund zehn Jahren realistisch. Das deutsche Start-up «Volocopter» glaubt an ein System, das dem des Park + Ride (P+R) ähnelt. Passagiere sollen mit dem Flugtaxi schnell und ohne Stau etwa vom Flughafen in die Innenstadt gelangen oder von der Innenstadt weg an den Stadtrand zu einem ÖV-Hub. Auch das deutsche Start-up «Lilium» will kein Vehikel, das sich jeder auf sein Hausdach stellen kann. Ihr Flugtaxi soll zu einer sinnvollen Ergänzung bestehender Verkehrsträger für den Personenverkehr werden. Lilium ist ein senkrecht startendes Fluggerät, ähnlich eines Hubschraubers. Auch Airbus, die amerikanische «Joby Aviation» oder die «Ehang» aus China sind an schon weit fortgeschrittenen Entwicklungsprojekten. Die japanische SkyDrive hat für ihr fliegendes Auto bereits eine Zulassung beim zuständigen Ministerium beantragt. Mit On-

demand-Flugtaxis soll nicht nur der sich in der City stauende Verkehr überflogen werden. Auch für Gebiete mit wenig ausgebauter Infrastruktur, vielen Inseln oder Bergen sehen die Unternehmen sinnvolle Anwendungsszenarien vor. Einige Hersteller visieren Reichweiten von mehreren Hundert Kilometern an. Elektrisch betriebene Passagierdrohnen könnten so auch eine CO² sparende Alternative zu Zubringerflügen nach Davos ab Zürich-Kloten, Altenrhein, Mailand, Basel-Mulhouse oder Friedrichshafen sein. Jeder Passagier aus der Luft belastet die Bahn oder die überlasteten Zufahrtsstrassen nicht.

Für Flugtaxis müssen jedoch am Boden im Rahmen einer städtebaulichen und verkehrstechnischen Planung Start- und Landeplattformen vorgesehen werden. Diese weisen Ausmasse von rund 15 m mal 15 m aus. Die im öffentlichen (Verkehrs-)Interesse stehenden «Luft-Ports» gehören zwingend in das Generationenprojekt im ÖV-Hub «Parsenn» integriert.



Der Ehang 216 im Schauflug bei einem Event in Wien (2019) (Foto AFP).

7.

Mit dem Mitfahrerdienst Taxito ab zentralen Orten wieder heimwärts!

In ländlichen Regionen und speziell zu Randzeiten dünnen die Angebote des öffentlichen Verkehrs zusehends aus oder der Fahrplan ist schlicht zu grobmaschig angelegt. Wer kein eigenes Auto hat, bleibt stehen bzw. muss zu lange warten und verpasst Termine oder Anschlüsse. Warum also nicht das Auto teilen? Taxito ist einfach und sicher. Der Nutzer geht zum nächsten Taxito-Point (meist grössere

ÖV-Haltestellen mit hohen Frequenzen und in der Nacht Standorte bei Bars/Discos), gibt per SMS die Zieldestination ein und der nächste spontane Taxito-Fahrer nimmt den Mitfahrwilligen in seinem Auto mit. An belebten Punkten ist die Wartezeit kleiner als beim Bus, selbst in die entlegensten Orte. Die Mitfahrgelegenheit kostet wenig, per SMS geht ein kleiner Beitrag an den Fahrer.

8.

Mobility as a Service – Mobilität auf Bestellung ab ÖV-Hub «Parsenn» und ÖV-Hub «Platz»!

Bei Mobility as a Service (MaaS) – begreift man die Mobilität über die gesamte Reisekette als Dienstleistung, unabhängig vom Verkehrsmittel. Der Nutzer hat das Verständnis, dass er für seine Reise zukünftig nicht mehr für ein spezifisches Verkehrsmittel entscheidet, sondern einzig dafür, dass er sich von A nach B bewegen möchte. Dabei hat er die Freiheit, sich wahlweise möglichst schnell, bequem, günstig – oder was auch immer für ihn gerade wichtig ist – zu bewegen und somit situativ das passende Fortbewegungsmittel zu wählen. Man kauft also nicht spezifisch ein Auto, ein ÖV-Abonnement oder eine Taxifahrt, sondern Mobilität als Ganzes und wählt das Fortbewegungsmittel je nach Bedürfnis. Die Kombination von ÖV, Taxis, Sammelshuttles, Frühmorgens- und Spätnachts-Busdiensten, Bikesharing, Carsharing, E-Scootern, E-Tretrollern, Fahrgemeinschaften und anderen Mobilitätsangeboten soll die Möglichkeit bieten, frei, bequem, unverbindlich und spontan unterwegs zu sein. Während der Reise wird man von der App begleitet und im Störungs- oder Verspätungsfall automatisch optimal geführt

Buchung/Kauf mehrerer Verkehrsmittel gleichzeitig

MaaS-Angebote sind Abonnemente, die einen bestimmten Verbrauch der verschiedenen Dienstleistungen (also Fortbewegungsmittel) enthalten. Zusätzliche Leistungen werden in Rechnung gestellt. Die Mobilitätsabos funktionieren also ähnlich wie Abos der Mobilfunkanbieter: Gewisse Leistungen sind im Abo enthalten, zusätzliche Leistungen werden verrechnet.

Ein Mobilitätsabo könnte also beispielsweise 100 Minuten Mietvelos und E-Tretroller, unbeschränkte ÖV-Nutzung und 30 Minuten Taxifahrt pro Monat, ja sogar eine Bergbahntageskarte enthalten. Weitere Fahrten müssten zusätzlich zu einem fixen Preis bezahlt werden.

Es ist denkbar und in Zukunft absolut machbar, sich das jeweilige Verkehrsmittel an dem nächstgelegenen ÖV-Hub «am See», «Parsenn» im Dorf oder Jakobshorn/Grischuna im Platz zu sich nach Hause bzw. zumindest in unmittelbare Nähe zu bestellen und sich von dort bedarfs- und zielgerecht fortzubewegen.

Die Verkehrsinfrastruktur als A und O

- Für diese MaaS-Infrastruktur bedarf es aber einer grosszügigen Verkehrsinfrastruktur, die beim Generationenprojekt im Dorf heute für morgen und übermorgen im Norden der Stadt schon aufgegleist und vorgespurt werden könnte. Darum ist die Einbindung dieses Projektes in ein Davoser Verkehrsgesamtkonzept existenziell.
- In einer zweiten Phase kann das ÖV-Drehkreuz «Platz» ausgebaut werden. Mit Bahnhof Platz, dem Grischuna-Parkhaus, dem Postautohof und dem Jakobshornparkplatz sind schon Mobilitäts-Infrastrukturen vorhanden, die es künftig vermehrt und verbessert im Süden der Stadt auszugestalten gilt.
- In einer dritten und vierten Phase stehen die ÖV-Hubs «am See» oder «Mitte/Eisstadion» zur Diskussion.

Anforderungen an eine Velostation.

9.

Velostation

Sie bietet in der Regel ein Verleihsystem an, das gratis ist oder gegen Entgelt. Es gibt das Free-Floating-Angebot und ein Mietsystem, das an Stationen gebunden ist. Die öffentliche Hand sucht über einen Leistungsauftrag (Grösse des Rayons, Anzahl von Stationen, Gratisbenützung des öffentlichen Raumes, Miete der Räume und Subventionen für Grundangebot) einen Betreiber.

Eine Velostation bietet an einem zentralen Ort gedeckte und überwachte Abstellplätze mit direktem Zugang zu Gleisen, Hauptstrassen sowie Parkhaus, Bahnhof, Hotels und Geschäften an. Darin werden zahlreiche Dienstleistungen angeboten. Sie umfassen in etwa:

- Parking für Velos, E-Bikes und E-Mopeds (Akkus können aufgeladen werden) und grössere Abstellfelder für Spezialfahräder (Lastenvelos).
- Schliessfächer (stundenweise und auch längerfristig mietbar).
- Velowaschstation (professionelle Waschstation inkl. Putzutensilien zum Eigengebrauch).
- Velopumpstation (kostenlos).
- Veloverleih (kostenlos oder gegen Entgelt).
- Reparaturservice (professionelle Werkstatt für alle Reparaturaufträge und jährlich empfohlenem Service).
- Verkaufsladen (Velos und Velozubehör, Bekleidung und Tour-Event-Angebote).
- Veloentsorgung (kostenlose Abgabe ausgedienter Velos fürs Recycling).
- Sicherheit: Die Velostationen sind mit einem digitalen Sicherheitscode oder mittels eines Schlüssels rund um die Uhr zugänglich. Zu den Öffnungszeiten ist die Velostation bedient. Die Velohallen sowie die Eingänge zur Velostation werden permanent videoüberwacht.

Die unterirdische Velostation Europaplatz (Sihlpost) in Zürich umfasst trockene und sichere 1 600 Veloabstellplätze.

**Service public?
Sollen einem Betreiber eines Veloverleihsystems nur die Benützung des öffentlichen Grundes bzw. auch Raumes unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden und weiter der Stadt keine Betriebskosten für die eigenen Anlagen entstehen oder soll die öffentliche Hand dem Betreiber Deckungsbeiträge zukommen lassen, da die Förderung der Mikromobilität Teil des Service Public ist?**

Die offenen, heute bestehenden Parkplätze im Dorf sind im Gross-Parkhaus «Parsenn» zu bündeln!

Der Parsennparkplatz füllt sich mit Skigästen schnell. Das führt jedes Wochenende zu Problemen in den Quartieren bis zum Parkplatz am See. Weil alle Parkplätze bereits um 9.00 Uhr besetzt sind, drängen sich die Autofahrer überallhin. Das Parken am See ist wegen des fehlenden Shuttle-Services zur Parsennbahn (ca. 1 km) nicht attraktiv, auch das Anfahren mit der Bahn wegen des Fussmarsches (ca. 350 m) nicht. Autofahrer zirkeln durch die Quartiere im Dorf und stellen ihr Gefährt am erstbesten Ort ab. Der Suchverkehr führt zu verstopften Strassen.

Der blosser Ersatz von bereits bestehenden offenen Parkplätzen ist keine zukunftsweisende Lösung.


Offene öffentliche Parkplätze im Dorf, die sich im Umkreis von bis zu 500 m von der Parsennbahn entfernt oder auf der Strecke See bis Migros Symond befinden, sollten konsequent abgebaut und im neu zu bauenden 24-h-Parkhaus «Parsenn» gebündelt werden. Nur noch wenige Kurzzeitparkplätze sind an der Dorfer Promenade vorzusehen.

Mit dem Generationenprojekt fallen zudem Parkplätze weg, so beim Parkplatz Migros (50), beim Parkplatz Feuerwehr (70), beim Bahnhof Dorf (10), entlang der Promenade (10). Das Hotel Montana, das Hotel Seehof, das Hotel Parsenn und das Hotel Seehof, viele Restaurants und Geschäfte bei der Parsennbahn werden weiterhin Gäste anziehen. Diese Betriebe haben weiterhin Parkbedürfnisse. Es kann von einem Bedarf von 50 bis 100 Plätzen

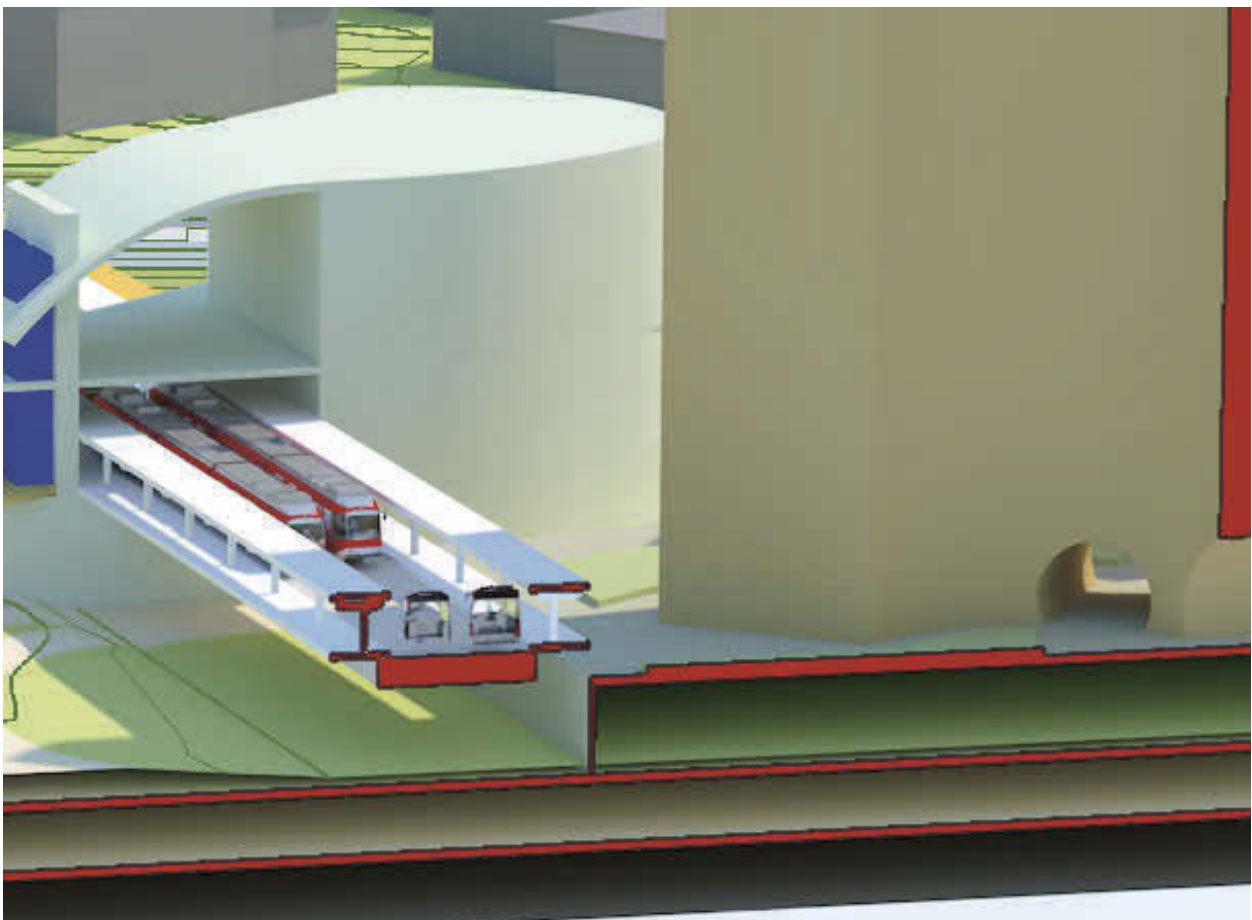
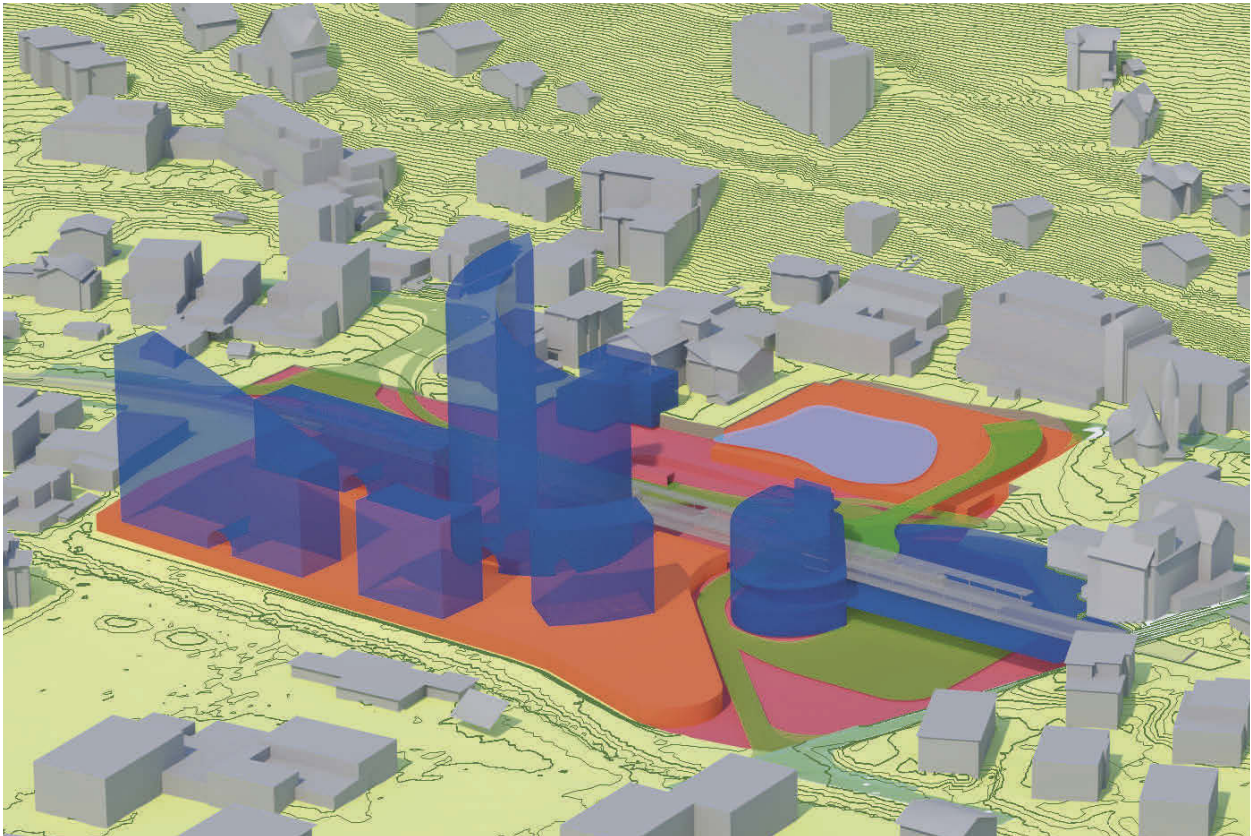
ausgegangen werden. Allein die heutige Situation im näheren Bereich der Promenade Dorf bedingt einen Parkplatzerersatz von über 200 Parkplätzen, die es zu erhalten bzw. in einer Tiefgarage zu bündeln gilt. Optimal wäre, zusätzlich den Bedarf an Abstellplätzen für das Bünda-Gelände (30) und für Wohnungseigentümer im Umkreis von 500 m rund um das Seehofseeli für ihre Familienangehörigen und Besucher zu decken.

Der heutige Parkplatz-Grundbedarf im Dorf (ohne die Pflichtparkplätze der Parsennbahn und ohne Auffangparkplätze) beträgt über 250 Plätze!

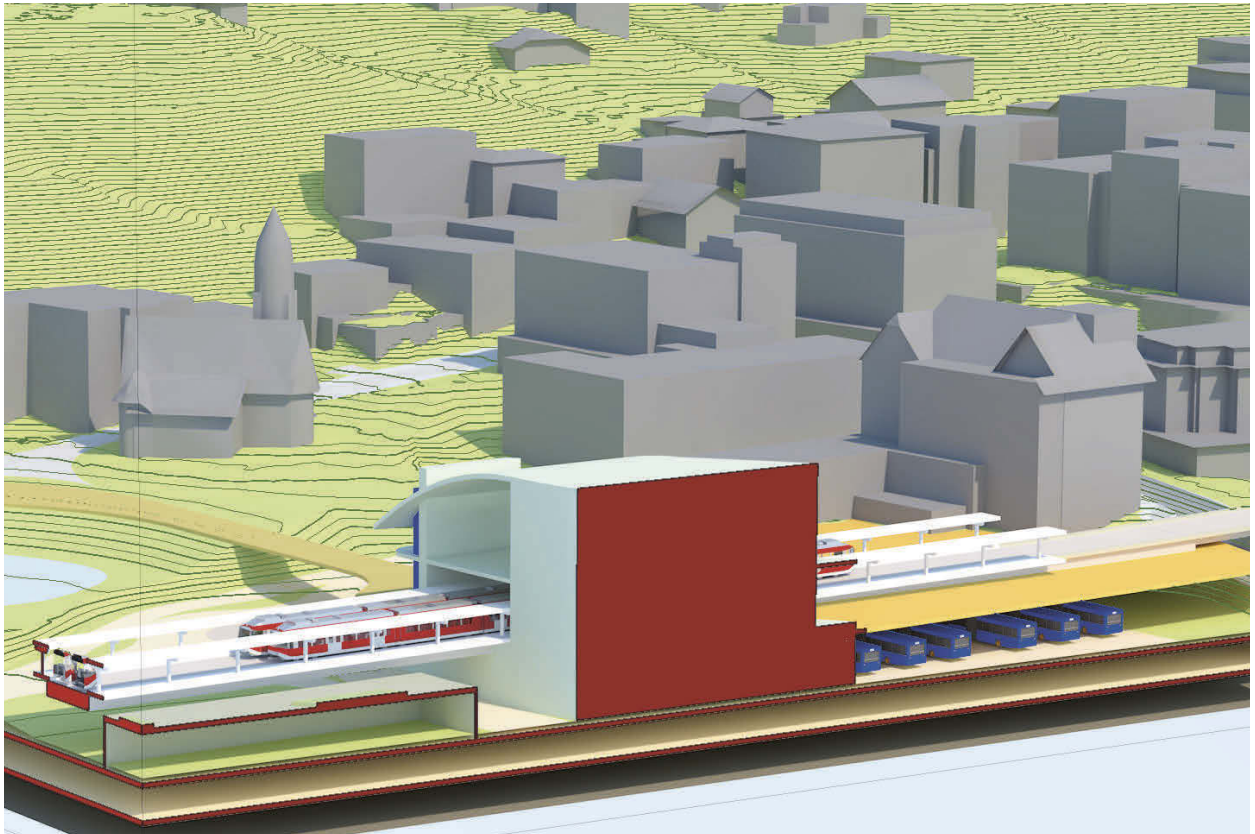
Der bestehende Bedarf ist ausgewiesen. Die notwendigen Pflichtparkplätze für die Parsennbahn (800, heute knapp 500), die Pflichtparkplätze des neuen Quartiers (mehr als 300) und die verkehrstrategisch übergeordnete Bereitstellung von Auffangparkplätzen von über 1000 Plätzen sind zusätzlich im 24-h-Grossparkhaus «Parsenn» zu erstellen. Siehe die Parkplatzbedarfsrechnung im Anhang Nr. 2



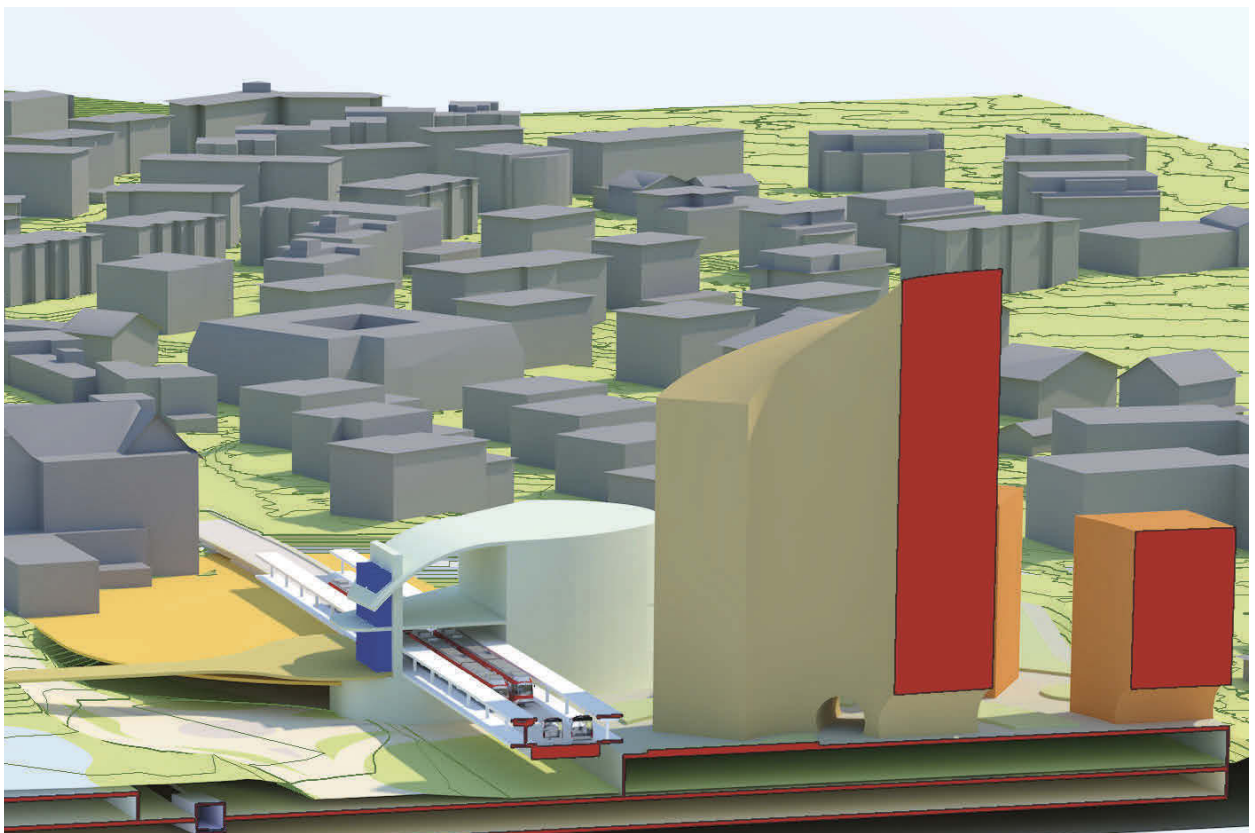
Das Generationenprojekt - es braucht mehr als 1000 gedeckte Auffangparkplätze. Die Bergbahnen haben 800 Parkplätze für ihre Nutzer zusätzlich bereitzustellen.



Die Tiefgarage (rot) erstreckt sich über das ganze Areal und kann für 1800 Autos gebaut werden. Sicher für 1500 Autos und unzählige Busse, Taxis, Sammeltaxis sowie verschiedenste Warteräume, unzählige Velo- und Serviceräume sowie zahlreiche Dienstleistungsläden wie Büros, Kino und Shops.

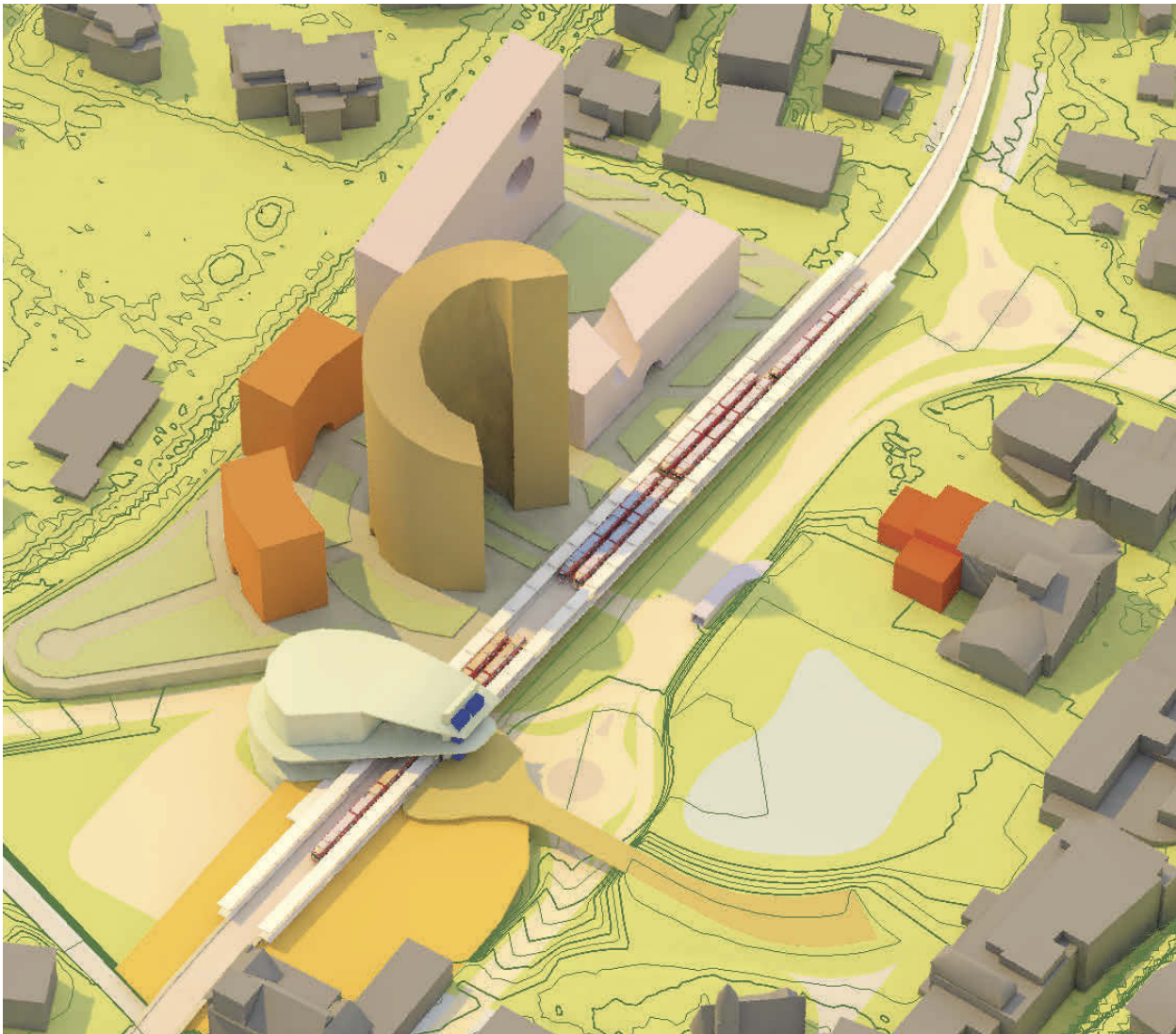


Beim neuen Bahnhof ist alles unter einem Dach: Parking, Bushof und Bahn. Unter dem Seehofseeli ein Parking, Läden, Durchgänge zur Parsennbahn, zu den Hotels und zur Promenade.



Das grosse Parkhaus für 1800 Abstellplätze ist optimal und unsichtbar in das neue Stadtbild integriert. Die Zugänge für die Fussgänger zum neuen Verkehrszentrum sind unterirdisch, aber auch oberirdisch ohne Strassenkreuzung vom Seehof zum Bahnhof angelegt.

Kreative Verkehrslösungen in Harmonie mit Wohnen, Arbeiten und Grünflächen.



Das neue Mobilitätscenter «Parsenn» ist verkehrsstrategisch ein ÖV-Hub der Extraklasse und Knotenpunkt aller Verkehrsmittel mit Bahn, Parkhaus für bis zu 1800 Plätze (1000 Auffang- und 800 Bergbahnpflicht-Parkplätze), Bushof, Taxiständen und Velostation, Carsharing-Park sowie Anschluss zur Parsennbahn.

Darüber entsteht ein neues, architektonisch einheitlich geplantes Quartier mit City-Skyline für Wohnen, Arbeiten, Gewerbe/Dienstleistungen und Freizeitaktivitäten. Die Zugänge sind überall barrierefrei, unterirdisch. Ja auch der Fussgänger kann, ohne den Strassenverkehr zu queren, vom Seehof über eine Brücke zum Bahnhof gelangen.

Die Bahnübergänge Mühle- und Dischmastrasse sind aufgehoben. Der Zugang Süd zur «Bündä» führt unter dem Bahnhof durch.

Das Generationenprojekt macht überdies nur Sinn und ist das teure Steuergeld von 100 Millionen Franken nur wert, wenn neue Mobilität entsteht, wenn von dort vom Privatverkehr auf andere öffentlich-private Verkehrsmittel umgestiegen und die Innenstadt mit flankierenden Massnahmen zusätzlich noch konsequenter, verkehrsberuhigt wird. Die multimodale Mobilität ist von Staates wegen zu fördern. Damit werden Verkehrsketten geschaffen, indem der ÖV mit Bus, Postauto, RhB, S-Bahn und Sammeltaxis auf dem ersten und letzten Kilometer flexibel mit Bike- und Car-Sharing oder Sammeltaxis ergänzt wird. Ein Verkehrsmittel ist Tag und Nacht im Einsatz, um alle Passagiere in den Platz, nach Monstein und die Seitentäler transportieren zu können.

Im neuen Quartier entstehen Wohnungen für Ortsansässige, 30 % zu fairen Mieten und 10 – 15 % sind gemeinnützig. Damit dient die Aufzoning dieser grossen Baulandreserve neben verkehrspolitischen Zielen auch einer neuen Davoser Wohnraumpolitik.

In die Vertikale bauen.

Das Generationenprojekt ist weit mehr als reine Baulandoptimierung und der Bau von Renditeblöcken – es ist anspruchsvolle Architektur in einer neuen Hochhauszone.

Der Parsenn-Perimeter verfolgt neben verkehrsstrategischen auch städtebauliche Ziele. Auf dem Parsennparkplatz und der Konsumwiese soll ein architektonisch ansprechender, neuer Quartier-Mix für verschiedenste neue Wohnformen sowie Geschäfts- und Gewerbeansiedlungen entstehen. Quasi ein Gegenpol zum Bünda-Quartier mit seinen lieblosen Renditebauten. Hier muss eine neue Davos City entstehen, keine Schachtelbauweise mit gleichhohen und gleichförmigen Ferienwohnungsblöcken am Dorfrand. Vielmehr ist das Bauen in die Vertikale sinnvoll, gerade sind Hochhauscluster im Umfeld von Bahnhof und P+R sowie Geschäften und wichtigen Plätzen zeitgemäss. Einige wenige Hochhäuser mit rund zwölf Stockwerken lassen sich im Talboden des Landwassertales rechtfertigen. Sie sollen auch den Aufbruch in eine neue architektonische, verkehrspolitische und wirtschaftliche Zeitepoche darstellen.

City-Skyline in den Alpen

Hier entsteht ein neuer Wohnstandort für Ortsansässige, auch mit mindestens 50 preisgünstigen Wohnungen. Es darf keine grossflächige Wohnsiedlung entstehen, der das Image eines Satellitenquartiers anhaftet. Es bedarf einer Auflockerung und einer Bauweise in die Höhe. Wohnqualität geht vor Quantität und vor Rendite. Massstab ist das Tagesgeschehen mit Arbeiten und Freizeit, die Abkehr von einer reinen Schlafstätte. An solchen Vorgaben muss sich die Bebaubarmachung orientieren. Die Grundeigentümer müssen entsprechende

Auflagen erfüllen, bei denen die Bebauung und Architektur sowie die Nutzung im Gesamtinteresse stehen. Ihre Privatinteressen sind der Gesamtverantwortung untergeordnet.

Das neue Quartier soll auch zu einer neuen Wirtschaftszone mit Büros, Verwaltung, Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen – zu einem eigentlich neuen, pulsierenden Stadtzentrum mutieren.

Von der Normalbauweise abweichen

Die Überbauung auf knapp 11 000 m² Fläche muss architektonisch neu angedacht werden, völlig losgelöst vom Davoser Baugesetz, auch mit zwei bis drei Hochhäusern von unterschiedlicher Höhe. Auf diesem Areal soll eine den neuen Verhältnissen angepasste Bauordnung entstehen. Je höher gebaut werden darf, desto verdichteter darf alles ausfallen. Ebenso könnten qualitativ hochstehende Aussenräume und öffentliche Erdgeschosse entstehen. Bei einer vier- oder fünfgeschossigen eintönigen, fantasielosen Bauweise genügt eine AZ von 0.85 à la Blockrandgebiet «Bündä» vollends. Die gemäss Wettbewerbsausschreibung vorgesehene Aufzoning auf 1.0 AZ nach heutigem Baugesetz in der Zone «städtisches Wohnen» würde zum «Festschmaus für Baulöwen» werden. Eine besonders gelungene, filigrane Hochhausgestaltung würde jedoch durchaus eine AZ von 1.2 durchaus rechtfertigen. Selbstverständlich bleiben Hochhäuser in der Bauordnung eine Ausnahme. Auf diesem Areal würden sie dem Städtebild Davos offensichtlich guttun.



Diese gleichförmige Gebäudefront am Stadtrand auf «Bündä» ist keine Augenweide! Dies gemäss Wettbewerbsausschreibung ist eine ideelosen Architektur, sagen die Wildmannli, und dies ganz dezidiert. Davos würde ein neues Leuchtturm-Projekt n



Sogar die kilometerlange Wohnzeile der «Cité Le Lignon» in Vernier GE hat mehr Wirkungskraft und Wohnqualität als ein zweites «Bünda» auf dem Parsennparkplatz.

Die neue «Davos City» bietet auch Raum für das Kleingewerbe, für Kitas, für Gesundheitseinrichtungen und Verwaltungsabteilungen. Sie beinhaltet Fuss- und Velowege durch das Areal zu den umliegenden Quartieren. Grünflächen und öffentliche Räume, ja auch ergänzende Sport- und Freizeitplätze für die Öffentlichkeit – somit genug Platz und Raum für alle, denn diese dürfen hier in der Nähe der Schule und der «Bünda» mit Ski-, Langlauf- und Fussball-Events nicht fehlen.

Kein unwirtliches Quartier

Architektonisch muss sich dieses Quartier loslösen vom monotonen Bauklotz-an-Bauklotz-Reihen, von langweiligen Plattenbauten auf fünf Geschos-

sen, vom Übereinanderstaffeln von Wohnflächen. Es darf keine städtische Grosswohnsiedlung mit der Tendenz der Ghettoisierung entstehen, kein funktionengetrenntes Quartier. Das Ziel ist: Ein sozial gemischtes Quartier mit verschiedenen Personengruppen und unterschiedlichen Preisstrukturen, optimal und nicht maximal ausgenutzt, Gebäude mit unterschiedlichen Höhen, Bauten mit Penthouse-Wohnungen, Vorderhaus- und Hinterhauswohnungen, Wohnungen zum Innenhof und Wohnungen in einem Flügel, dazu viele Grünflächen als Auflockerung für die Allgemeinheit. Es muss ein neues, ganztags belebtes, pulsierendes (Wirtschafts-)Quartier entstehen.



Die Beschreibung 5-geschossige Bauweise auf dem Parsennparkplatz wird es auch nicht sein. Stopp einer solchen City-Skyline, einheitlich über das ganze Areal konzipiert, gut anstehen.

**Die Hochhäuser im Parkareal,
die drei Allod-Gebäude
anfangs Kurpark und der
Utoring-Wolkenkratzer im
Dorfer Hang sind bereits
Davoser Identität.
Es verträgt noch mehr
Skyscraper im Talboden.**



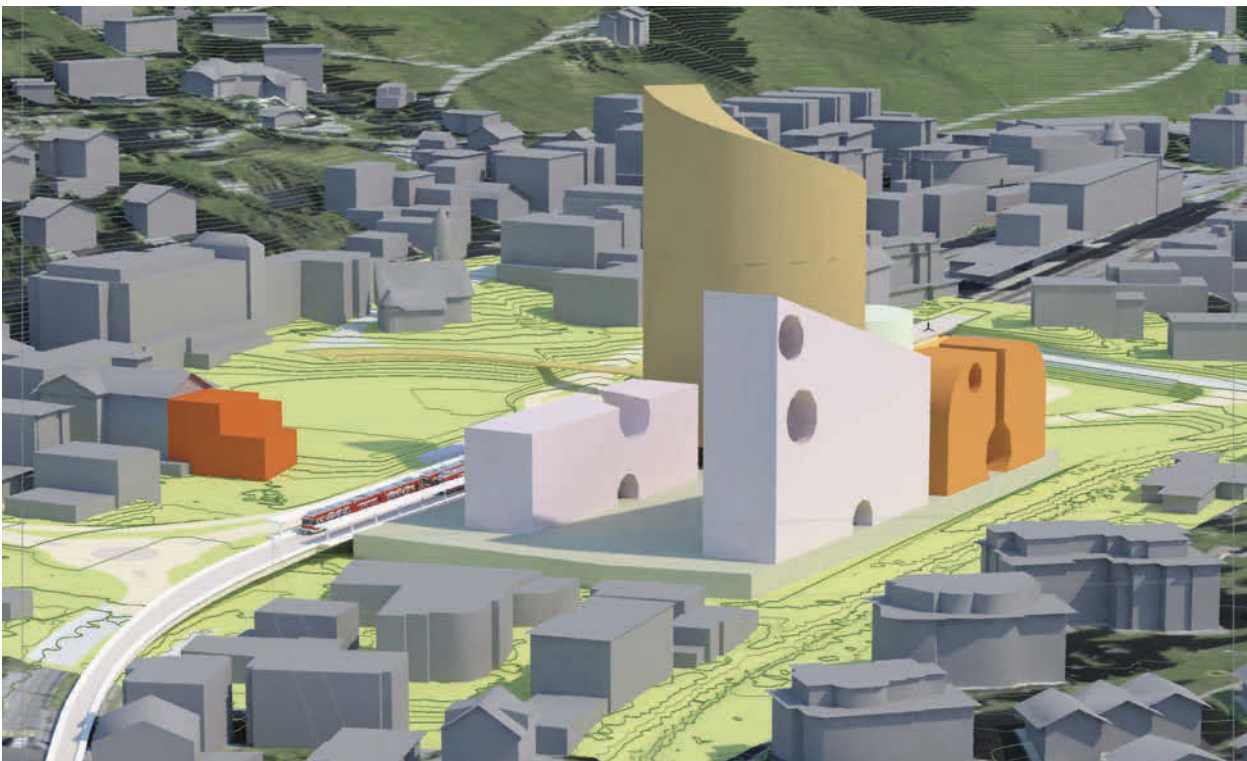
Die Bünda-Ferienwohnungsblöcke, zum Glück nur 4-geschossig, gilt es beim Generationenprojekt zu verhindern. Neue Gestaltungen sind gefragt.



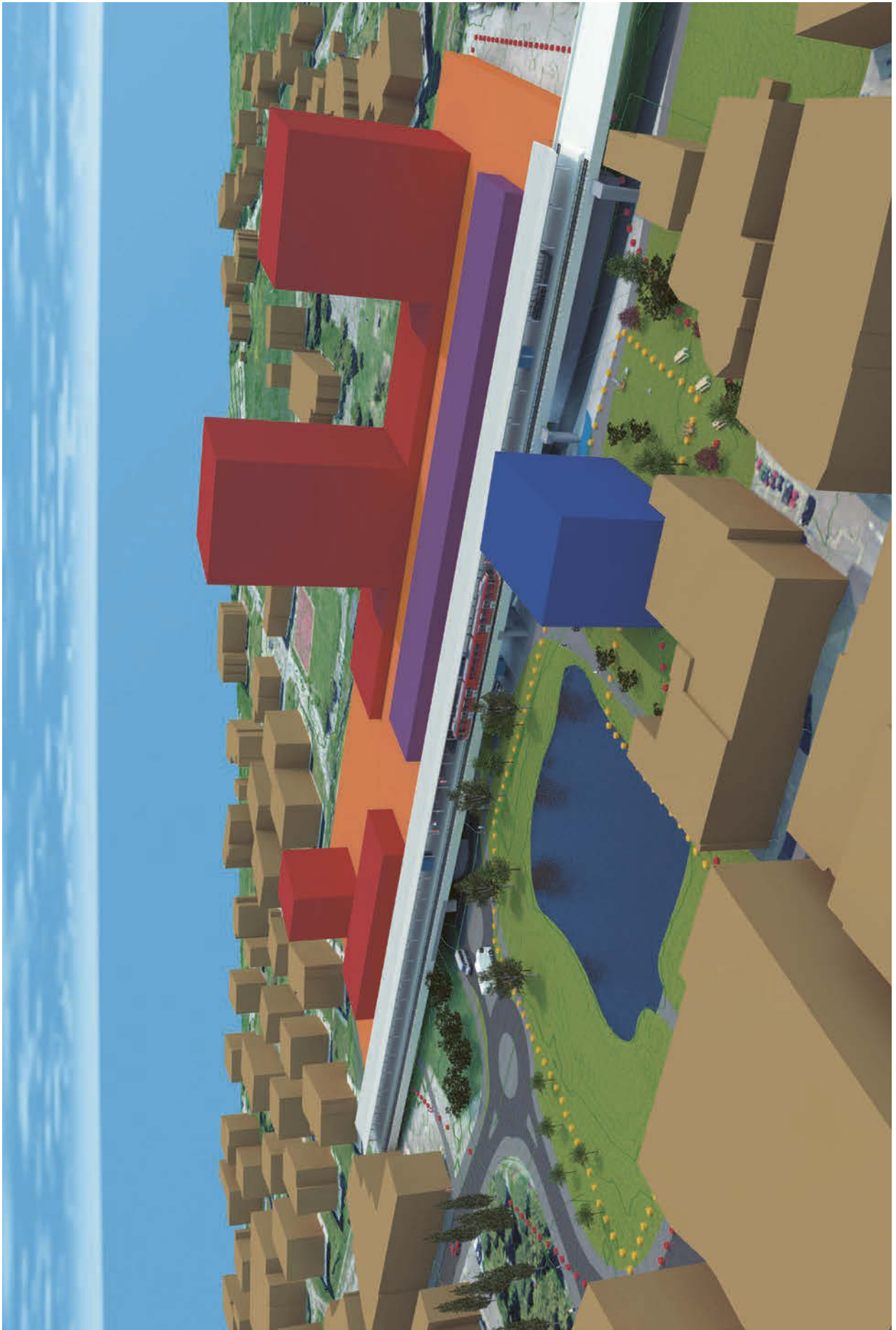
Abwechslung in Anordnung, Nutzung, Gestaltung und mehr City-Charakter sind gefragt. Davoser Bausünden gibt es genug. Ein neues Bünda-Quartier analog der Wohnblöcke von Meyrin oder «Cité Nouvelle» von Onex darf es nicht mehr geben.



Eintönige, ideenlose Quartiergestaltung, die so nicht gefallen kann. In die Höhe bauen ist eine echte Alternative.



Das neue Quartier soll mit neuen Bauformen entstehen. Neue Hochhäuser im Talboden, die mit viel Grünfläche viel Abstand zu den Nachbarhäusern aufweisen. Innovativ gestaltete Stadträume sollen entstehen. Das ganze Quartier muss ganzheitlich mit möglichst vielen Wohnräumen für Ortsansässige entworfen werden.



Bahnhof und unterschiedlich hohe Gebäude, Vorschlag der Wildmannli aus dem Jahr 2019.



Neue Wohnräume entstehen über einem Verkehrs- und Dienstleistungszentrum. Unter Dach und barrierefrei wird vom geparkten Privatauto auf Bahn, Bus, Taxi, Velo und Bergbahn umgestiegen. Alle Verkehrsmittel sind miteinander abgestimmt, auch tariflich. Wenn immer möglich, ist ab diesem Standort stets ein Verkehrsmittel über 24 Stunden im Einsatz, um Personen in den Platz, nach Monstein und in die Seitentäler zu befördern.



Mit dem erhöhten Bahntrasse entsteht mehr Platz für neue Zugänge auf die «Bünda» und ins Dischma. Der Bushof ist darunter angesiedelt, auch die verschiedensten Zugänge. Die Grünflächen werden grösser, auch rund ums Seehofseeli und neu auf dem alten Feuerwehr- und Migrosparkplatz.

Das Generationenprojekt -
Baulandmehrwert kommt
öffentlichen Auffangparkplätzen
zugute und muss
Bedingung für die Lösung des
Davoser Wohnraummangels sein.
Sonst wird die Umzonung zur Farce!



Davoser «Manko Wohnraum» – Wohnraum für Ortsansässige schaffen...

Dies fordern die beiden Grossen Landräte Walter von Ballmoos und Ladina Alioth als Erstunterzeichner in ihrem am 2. Juni 2022 eingereichten Postulat mit Verweis auf die Studie «Do bin i dahai» des Wirtschaftsforum Graubünden vom 25. April 2022. Unter dem Stichwort «Wohnattraktivität» wird die grosse Davoser Wohnraumproblematik hervorgehoben. In diesem Bericht wird festgehalten, dass der fehlende Wohnraum in einem bezahlbaren Preissegment ein echtes Hindernis zur Weiterentwicklung der Gemeinde Davos darstellt.

Es braucht, nach Meinung des Wildmannli-Wiitblick, mindestens 500 neue Wohnungen für Ortsansässige!

Viele sind sich einig, und dies dürfte unbestritten sein: Das Gelände des Parsennparkplatzes und die gegen Norden angrenzende Wiese sind zentral gelegen und eignen sich als Wohnraum optimal. Die Gemeinde Davos wird nicht umhin kommen, sich im Rahmen der

Bereinigung des «Bergbahnperimeter Dorf» – eine langjährige Brachfläche kann zum Gesamtwohl von Davos sinnvoll genutzt werden – mit entsprechenden Bedingungen die Grundeigentümer zu verpflichten, hier vor Ort eine gewisse Anzahl bezahlbarer Wohnungen für Einheimische zu erstellen. Preisgünstiger Wohnraum, wie sie von der Immobiliengenossenschaft Konsum Davos angeboten wird, ist nur ein Aspekt. Es muss mit dem Generationenprojekt auch ein Anteil von 10 – 15% gemeinnütziger Wohnraum (sich an der Kostenmiete orientierend, ohne Gewinnabsichten) angeboten werden, vielfach auch gleich mit verschiedenen Betreuungsformen verbunden. Damit kann der (altbekannten) Forderung nach «mehr Wohnraum für Ortsansässige zu fairen Mieten» relativ rasch nachgekommen werden.

Die Verknüpfung des Generationenprojektes mit Wohnbauförderungsmaßnahmen drängt sich auf.

Schlussbetrachtung

Das Generationenprojekt «Parsenn» ist der erste wichtige Baustein einer modernen Davoser Verkehrslösung! Noch ist das Projekt nicht ausgereift.

Neue Mobilität bedeutet: effizienter, digitaler, klimaschonender und sicherer.

Staus, Klimawandel, Lärm- und Umweltbelastungen zeigen deutlich: Wir müssen endlich umsteuern in der Verkehrspolitik. Wer mit dem Fahrrad oder zu Fuss unterwegs ist, wer Bus und Bahn nutzt, schont das Klima. Auch die neuen Player im Markt wie Scooter-Verleiher, Pooling-Verkehr und Car-sharing-Dienste machen die Städte mobil. Weniger Privatverkehr bedeutet: weniger Lärm, Schadstoffe und Unfälle. Bedeutend weniger Privatverkehr ist das Ziel. Auffangparkplätze sind notwendig. Denn Strassen und Plätze dürfen keine Parkplätze und Abstellflächen mehr sein. Innerorts muss alles verkehrsberuhigter ablaufen. Nur so tragen wird Aufenthaltsqualität und Erlebnisraum geschaffen. Den ÖV gilt es auszubauen. Er muss bedarfsgerechter werden. Die Angebote sind zielstrebig zu verbessern. Um Bus und Bahn zu stärken, brauchen wir moderne, umweltfreundliche Fahrzeuge, attraktive Verbindungen, flexible Preismodelle für alle Verkehrsmittel und Betriebssicherheit. Hinzu kommt ein gut ausgebautes, leistungsstarkes Netz, weg von alten Denkmustern wie starren Fahrplänen und Grossbussen. Die Städte müssen auch in Modellprojekte moderner Mobilität investieren. Digitalisierung und Vernetzung im Verkehr sind wichtige Themen. Die digitale Koordination steigert die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs. Auch eine nachhaltige Logistik gehört dazu.

Der ÖV muss auch vermehrt mit privaten Verkehrsplayern kooperieren, dies um den Auftrag der Grundversorgung zu optimieren und zu erweitern. Mit öffentlich-privaten Sammeltaxis, Carsharing, Vermietungsangeboten oder Fahrdiensten auf Abruf kann viel erreicht werden. Private sollen von der Gemeinde oder Region Leistungsaufträge erhalten, für Fahrdienste, welche die öffentliche Hand nicht über 24 Stunden anbieten kann, oder für mehr Frequenzen in ländliche Gegenden. Gerade mit der Digitalisierung lässt sich viel zum Besseren erreichen.

Das Generationenprojekt mit einem grosszügigen ÖV-Hub «Parsenn» würde alles erfüllen, was moderne Mobilitätsinfrastruktur braucht.

- Verkehrsfreie Promenade im Dorf.
- Aufhebung der offene Parkplätze rund ums Seehofseeli, bei der Feuerwehr und der Migros.
- Neues Quartier für Wohnen, Arbeiten und Gewerbe sowie Shopping mit zentraler Parkierung und Verkehrserschliessung.
- Notwendige Aufhebung der Bahnübergänge Mühlestrasse (eine Unterführung ist möglich) und Dischmastrasse (mit einem neuen Fahrkonzept).
- Zentraler Standort für Bahn, Bus, Taxis und Fahrräder sowie für 24-h-Auffangparkplätze (P+R) zum Umsteigen auf ÖV (Verkehrserschliessung der ganzen Stadt Davos inkl. alle Seitentäler).
- Erste grosse ÖV-Drehscheibe in Davos, von wo aus bis zum Kongress, Hallenbad, zur Jakobshorn- und Rinerhorn-Bahn mit der Bahn geshuttlet werden kann.
- Stopp des privaten Einfallverkehrs im P+R mit modernen, umfassenden öffentlichen und privaten Mobilitätsangeboten.
- Mit der Direkterschliessung zur Parsennbahn und zu den Hotels (Montana, Seehof, Parsenn) sowie der Promenade Dorf, dem Bahnhof Dorf und zur grossen 24-h-Sammel-Parkgarage.

Viele Schnittstellen vom Generationenprojekt zum Gesamtverkehrskonzept sind noch nicht dargestellt und müssen dem Stimmbürger plausibel aufgezeigt werden.

Grundvoraussetzungen für das Gelingen

Die vorgenannten Vorteile sind gefährdet und fallen dahin, je kleiner das Parkhaus und der Busbahnhof sowie die Velostation konzipiert sind. Ohne Auffangparkplätze geht es nicht, auch nicht ohne genügende Anzahl der Parkplätze für den Betrieb der Parsennbahn. Es sind unbedingt ein grosser Busbahnhof für 15 Busse und ein Grossparkhaus mit über 1200 Parkplätzen notwendig. Ein zu kleiner Busbahnhof, eine zu kleine 24-h-Tiefgarage und das Weiterhalten der Bahnübergänge Mühlestrasse und Dischmastrasse kommen der Bedeutung des Generationenprojektes in keinsten Weise gerecht. Das Nichterfüllen dieser minimalen Anforderungen an einen grosszügig ausgebauten ÖV-Hub «Parsenn» sind Halbheiten und Killerkriterien. Ohne diese verkommt das Generationenpro-

jekt in der Bedeutungslosigkeit und ist erst noch viel zu teuer für das, was es werden könnte. Für das «Ohne Erfüllen dieser verkehrsstrategisch äusserst wichtigen Grundinfrastruktur» verkommt das Generationenprojekt zu einem reinen «Privatbahnhof» für die Parsennbahn und zu einem alltäglichen Immobilien-Entwicklungsprojekt mit viel zu hoher AZ für private Grundbesitzer. Der Status quo kann beibehalten werden. Jeglicher Mehrwert entfällt. Diese teure Investition mit Steuergeldern rechtfertigt eine solche Minimallösung keineswegs. Lassen Sie uns die Chance für eine moderne Mobilität nutzen. Die Koordination mit dem Gesamtverkehrskonzept ist Voraussetzung dazu. Zu hoffen ist, dass Bahnübergänge aufgehoben und genügend Auffangparkplätze geschaffen werden.

Das Generationenprojekt ist mehr als die Verschiebung des Bahnhofes Dorf, der Bau eines Bushofes oder einer Velogarage, der Bau einer (Mini-)Tiefgarage und der Neugestaltung des Seehofseeli. Sein vordringliches Ziel ist es vorerst, wirkungsvoll den Privatverkehr innerorts zu minimieren – zum Umsteigen von den Auffangparkplätzen aufzufordern. Dieses Infrastrukturprojekt geht einher mit dem Angebot intermodaler Transportmöglichkeiten von Davos Dorf über Davos Platz bis in die Seitentäler und nach Monstein und Wiesen. Es soll primär eine neue Davos-Mobilität entstehen, bei der alle öffentlichen und privaten Verkehrsträger vom Velo zum Sammeltaxi, Postauto bis zu allen Bergbahnen miteinander verbunden sind.

Der Flüela-Bypass ist ebenfalls ein wesentlicher Baustein für die Verkehrslösung Davos Dorf. Diese Umfahrung in Richtung Flüela und der Nord-Zugang für das Quartier «Bünda» sowie der ÖV-Hub «Parsenn» müssen zumindest zusammen beschlossen werden.

Das Generationenprojekt – ein wichtiger Schlüssel zur umfassenden zukunftsorientierten Verkehrsstrategie Davos.

Das Generationenprojekt -
nur eine grosszügige und
kreative Verkehrslösung mit
Verkehrsberuhigungseffekt dient
Davos über Generationen. Dann ist
jeder Franken gut investiert!



Weil viele Schnittstellen, somit Verbindungen aus dem Generationenprojekt zu anderen verkehrstechnischen Situationen ausserhalb des Planungsperimeters und zu einem Gesamtverkehrskonzept fehlen, bestehen viele Unklarheiten und viele Killerkriterien des Generationenprojektes.

Im Vordergrund stehen und von prioritärer Bedeutung sind:

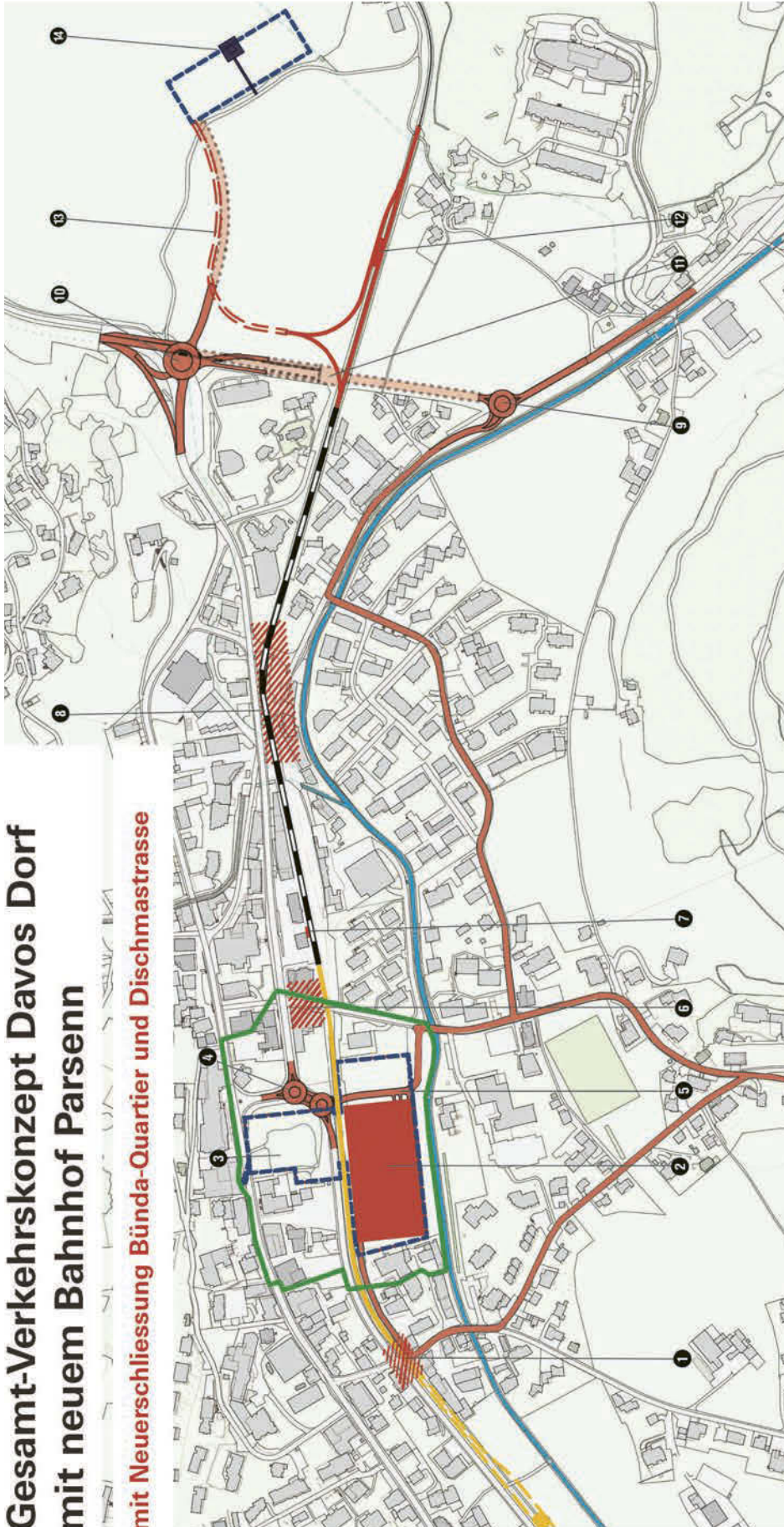
- Bau eines Gross- und nicht eines Kleinparkhauses (24 h, erster Verkehrsfilter vor Stadteinfahrt, Umstieg auf ÖV)
- Zur-Verfügung-Stellung zusätzlicher Pflichtparkplätze Parsennbahn
- Verkehrstechnische Anbindung zum Flüela-Bypass mit Aufhebung Bahnübergang Flüelastrasse muss berücksichtigt und aufgezeigt werden
- Zufahrten Nord und Süd zur «Bünda» projektiert
- Bahnübergänge Mühle- und Dischmastrasse aufgehoben
- Darstellung der künftigen Verkehrsführung im Raum Bahnhof mit den Bereichen Talstrasse, Migros, «Bünda», Dischma und Promenade)
- Busbahnhof mit künftiger Buslinienführung aufskizziert

Von nicht unbedeutendem Interesse sind im Weiteren:

- Künftige öffentlich-private Verkehrsmittel in einem Tarifverbund angedacht
- Darstellung Shuttle-Service mit Bus, Post und RhB in die Innenstadt
- Neue City-Architektur für neues «Parsenn»-Quartier
- Durchdachte und durchmischte Nutzung neues Quartier für Wohnen, Arbeiten, Gewerbe, Shopping und Freizeit
- Ansätze einer Wohnbaupolitik mit Wohnbauförderungsmassnahmen für bezahlbaren Wohnraum für Einheimische (gegen Abwanderung und gegen Wegzug ins Prättigau und Albulatal)

Gesamt-Verkehrskonzept Davos Dorf mit neuem Bahnhof Parsenn

mit Neuerschliessung Bünda-Quartier und Dischmastrasse



Gesamtlösung Parkhaus Parsenn mit Erschliessung Bünda-Quartier und Aufhebung RhB-Übergang Flüelastrasse.

- 1 Aufhebung Bahnübergang, 2 Parkhaus Parsenn oberirdisch mit neuem RhB-Bahnhof, 3 Parkhaus Parsenn unterirdisch, Promenade ohne Fussgänger
- 4 Kreisel Seeli mit Bahnunterführung, kluge Fussgängerlösung, 5 Zugang Parkhäuser, 6 Aufhebung Bahnübergang, 7 Haltestelle Bahn/Metro, 8 Aufhebung Bahnübergang, der alte Bahnhof wird für den Personenverkehr aufgehoben, 9 Kreisel Bünda, 10 Kreisel, 11 Bypass Flüela mit Bahnunterführung, 12 Haltestelle Bahn/See,
- 13 Zugang Parkhaus Bus, Bahn und PW, 14 Parkhaus «im See» mit Restaurant.

Anhang Nummer 2 – Bedarfsrechnung gedeckte Parkplätze in Davos Dorf

Parkplatz-Bestandesaufnahme (Juli 2022)

(Zirka-Werte, alles Parkplätze im Freien)

Parsenn-Parkplatz	Personenwagen	480
	Busse/Reisecars	10
Feuerwehr-Parkplatz		60
Migros-Parkplatz		65
Seehofseeli (Hotel Seehof)		28
Hotel Parsenn		15
Hotel Montana		40
Bahnhof Dorf	Busabstellplätze	10
	Bushalteplätze	3
	Taxistände	3
	Hotelbus- Standflächen	2

Total **698**

Davon öffentlich rund 650
ca. 10 Car-Parkplätze

Parkplatz-Ausschreibung für Areal-Planung (Wettbewerbsprogramm)

(Zirka-Werte gemäss Wettbewerbsausschreibung, alles gedeckte Parkplätze)

Öffentliche Tiefgaragenplätze

Tiefgarage unter Seehofseeli (bereits reduzierte Anzahl)	500
Tiefgarage für Seehofseeli-Parkplätze	30
PP für Busse/Reisecars	keine Angaben

Total öffentliche Parkplätze **530**

Private Parkplätze

Tiefgarage für Erweiterung Hotel Parsenn	30
Tiefgarage für neue Überbauung Konsum	100
Tiefgarage für neue Überbauung Bergbahnen	150
PP für Hotel Montana mit Terrassenerweiterung	keine Angaben

Total **810**

Davon öffentlich nur **530**

Mindest-Parkplatz-Bedarf für Areal-Planung (Mindestforderung)

(Zirka-Werte gemäss Wettbewerbsausschreibung, alles gedeckte Parkplätze)

Tiefgarage für Auffangparkplätze	1000
Pflichtparkplätze Parsennbahn	800
PP Seehofseeli für Hotel Seehof	30
PP für Erweiterung Hotel Parsenn	30
PP für autofreie Promenade Davos Dorf	50
Tiefgarage für neue Überbauung Konsum	100
Tiefgarage für neue Überbauung Bergbahnen	150
Tiefgarage/PP für Erneuerung Montana	40

Total **2200**

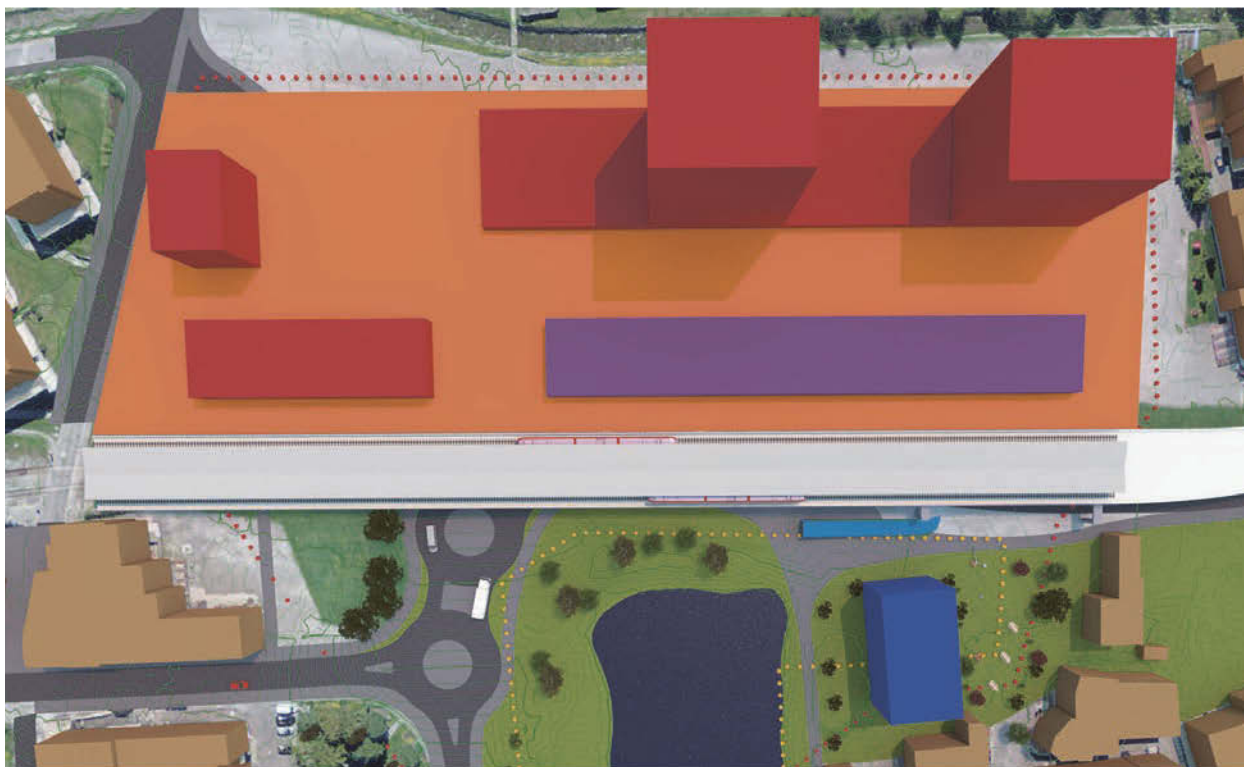
Parkplatz-Bedarf im Dorf gemäss Wildmannli-Schrift 2017

Die Wildmannli haben bereits in ihrem Verkehrsheft Nr. 1 «Gesamtschau», Anhang Nr. 1, S. 67, vom Dezember 2017 die Anzahl der heutigen offenen und gedeckten PP gezählt:

Bei den Arkaden ist mit dem Parkhaus mitten im Zentrum ein Nullsummenspiel entstanden!

Es wurde für den innerstädtischen Bereich Platz-Dorf festgestellt, dass die Parkplätze im Freien gesamthaft durch 3200 neue, gedeckte 24-Stunden-Parkplätze (Privatverkehr gestoppt) ersetzt werden sollten. Im Umkreis Davos Dorf wären dies über 1000 Parkflächen. Nota: nur Auffangparkplätze.

Anhang Nummer 3 – Wildmannli-Vorschlag «Bahnhof» von 2019



Auf dem Parkhaus Parsenn mit dem neuen Bahnhof können noch zwei bis drei Geschosse für Büros und Wohnungen gebaut werden. Ebenso ist der Bau von ein bis zwei Hochhäusern denkbar. Zudem werden die Quartiere «Bündla» und Mattawald über die beiden Kreisel neu erschlossen. Das Seehofseeli mit dem alten Migros-Parkplatz ist die unberührte «Lunge» des Dorfer Zentrums.



Das Parkhaus Parsenn ist als P+R an die Bahn angebunden. Der Feuerwehrparkplatz kann für Einheimische überbaut oder als neuer Begegnungsort mit Grünzone umfunktioniert werden. Auf dem Dach des Parkhauses könnte zusätzlich ein Park mit Fussballfeld gebaut werden. Die Geleise befinden sich über der Talstrasse.

Anhang Nummer 4 – Grosszügige ÖV-Hubs in den Alpen

Fiesch hat einen neuen Verkehrsknotenpunkt

Zug, Postauto und Seilbahn an einem Ort

Der ÖV-Hub beinhaltet einen komplett neuen Bahnhof der Matterhorn Gotthard Bahn (Station Fiesch). Die Aletsch Bahnen AG integrieren die Talstation der neuen 10er-Gondelbahn zur Fiescheralp. Die Strecke ist neu, und die Bergstation mit neuer Garagierung wurde umgebaut. Neben der Talstation in Fiesch entstand ein neuer Postauto-Terminal. Der Neubau fokussiert auf Sicherheit, Kundennutzen und eine Arealentwicklung für Drittnutzung. Alle Anlagen sind barrierefrei ausgestattet. Was das Oberwallis mit dem neuen ÖV-Hub Fiesch realisieren kann, sollte auch in Davos möglich sein. Nur besser, komfortabler und grossräumiger sowie mit Einbezug eines Privatauto-P+R.



Neuer Bahnhof mit Direktanschluss an Postauto, Busse und Bergbahn. Der Privatparkplatz liegt gerade nebenan.

Grindelwald Terminal

Wichtiger Teil des öffentlichen Verkehrssystems



ÖV-Hub mit 1000 Parkplätzen.

Inspiziert von der Durchlässigkeit von Flughäfen und Flughafenbahnhöfen hat der «Grindelwald Terminal» einen neuen Standard für Verkehrsschnittstellen und die Erreichbarkeit von Berggebieten geschaffen. Die Schnittstelle Grindelwald Terminal, einer der Zugänge zum Jungfrauengebiet, besteht aus folgenden Komponenten:

- Neue Seilbahn Eiger Express, die Grindelwald in 15 Minuten mit der Station Eigergletscher verbindet.
- Erneuerte Gondelbahn auf den Männlichen.
- Direkter Zugang vom Bahnhof der Berner Oberland-Bahn (BOB), 100 Meter von der Haupthalle des Terminals entfernt.

- Parkhaus mit 1000 Plätzen auf fünf Ebenen.
- Infrastruktur für den Transfer der Gäste per Bus, Reisedar oder Ski-Shuttles.
- Garderoben mit vielen Spinden für Kleider und Ausrüstung.
- Halle, Läden und Dienstleistungen – Platz für sehr viele Touristen.

Der Fokus ist auf die durchgehende Anreise mit dem öffentlichen Verkehr gelegt. Neben den grosszügigen Verkehrs- und Warteräumen ist die Integration der verschiedenen Projektteile besonders bemerkenswert. Die Wege vom Bahnhof zur Seilbahn oder zum Parkplatz komplett durchlässig. Es gibt weder Schwellen noch sonstige Hindernisse, die automatischen Türen sind breit, die Gehwege, die nicht im Gebäude verlaufen, gedeckt, der Boden ist rutschfest und dämpft das Geräusch der Skischuhe. Ein Rollband und Rolltreppen erhöhen den Komfort zusätzlich.

Sollten sehr viele Gäste mit dem Auto anreisen, bietet der ehemalige Flugplatz Matten weiter unten im Tal 500 zusätzliche Parkplätze als Entlastungsmöglichkeit. Von dort können die Gäste gratis mit dem Zug zum Terminal weiterfahren.

Sicherheit erhöhen, Verkehr verflüssigen

1 - Dorfseeli

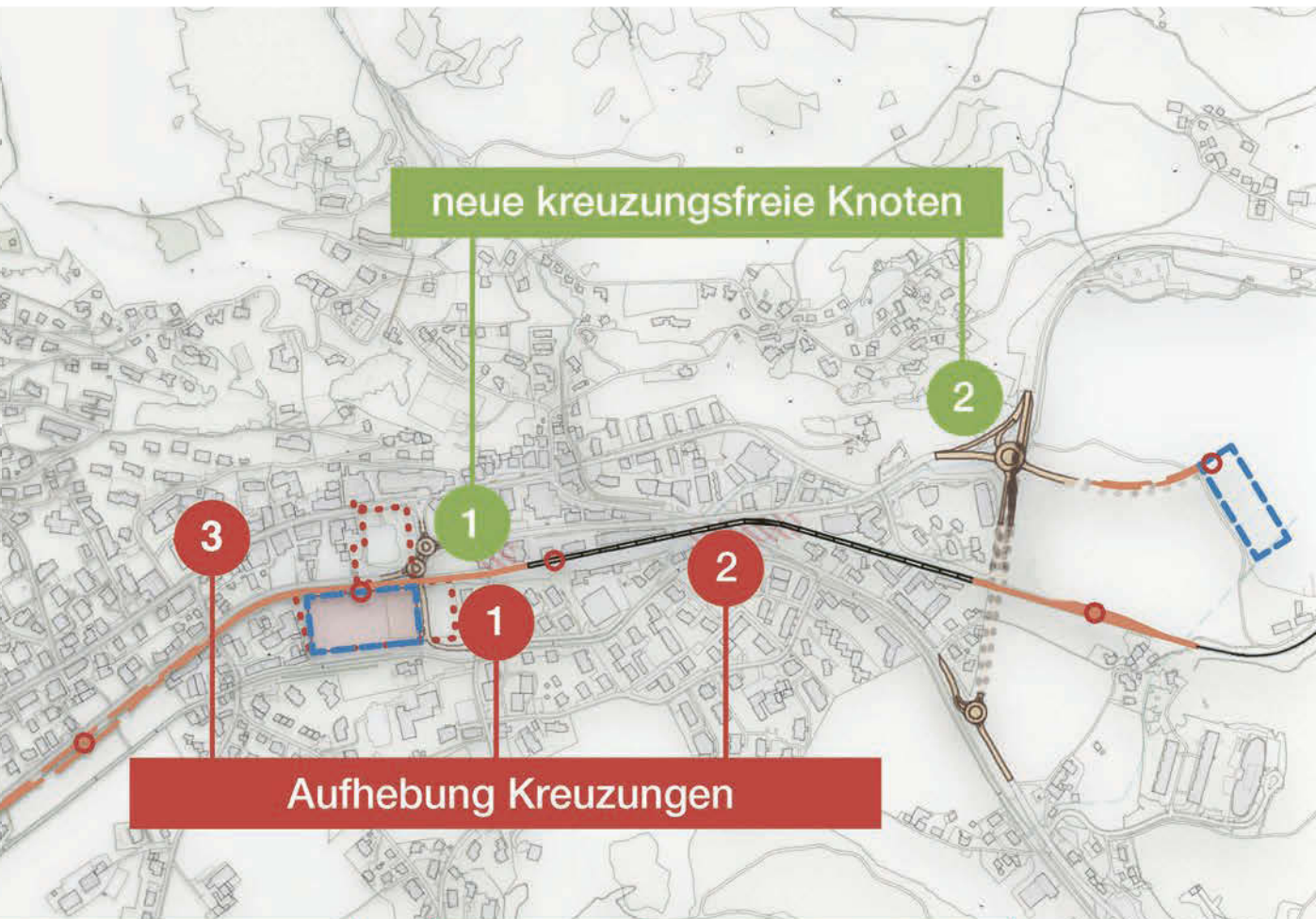


2 - Flüela Bypass



1 - Kreuzung M

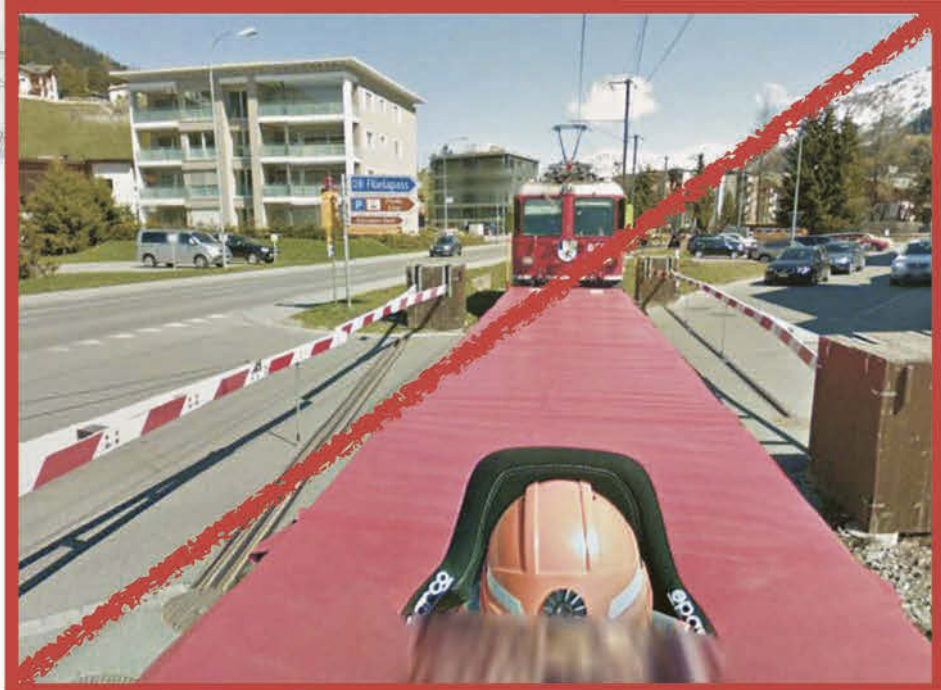




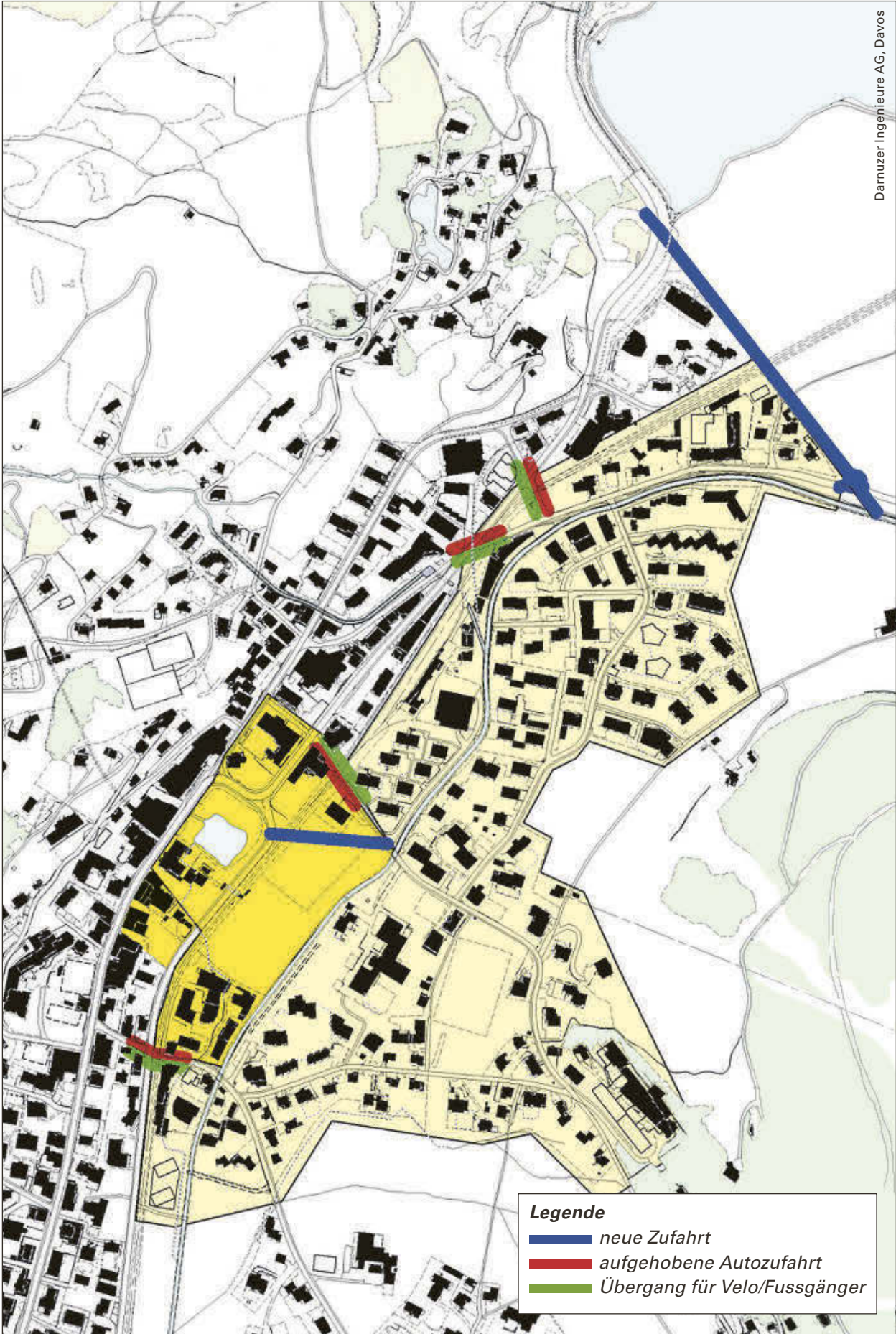
Mühlestrasse



2 - Flüelakreuzung



Anhang Nummer 6 – Wildmannli-Vorschlag «Neue Erschliessung des Bünda-Quartiers»



Darnuzer Ingenieure AG, Davos

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

info@wildmannlitafel.ch | www.wildmannlitafel.ch

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