

Agglomerationsprogramm Davos 5. Generation

Teil A:
Hauptdokumentation

Gemeinde Davos

22.01.2025

Entwurf für die Beschlussfassung



Zu Ergänzende Inhalte in Gelb



Kanton Graubünden
Chantun Grischun
Cantone dei Grigioni



Beschluss

Mit dem Beschluss des Kleinen Landrats Davos (**Beschluss XX vom XX.XX.2025**) und des Regierungsrats des Kantons Graubünden (**Beschluss XX vom XX.XX.2025**) stimmen die Exekutiven der Gemeinde und des Kantons zu, die Endfassung des vorliegenden Agglomerationsprogramms 5. Generation Davos dem Bund einzureichen und die Trägerschaft dafür zu übernehmen.

Mit der Eingabe des Agglomerationsprogramms verpflichten sich die Massnahmenträger, die in ihrer Verantwortung liegenden Massnahmenblätter (siehe Massnahmenband C) bis zur Bau- und Finanzierungsreife voranzutreiben. Die Umsetzung der Massnahmen erfolgt auf Grundlage des jeweils anwendbaren Rechts, namentlich der Strassen- und Eisenbahngesetzgebung. Vorbehalten bleiben die vorgesehenen Entscheide der zuständigen Entscheidungsträger (Exekutive, Parlament, Souverän) auf Gemeinde-, Kantons- und Bundesebene sowie allfällige Gerichtsentscheide.

Auftraggeberchaft

Kleiner Landrat Gemeinde Davos
Regierung des Kantons Graubünden

Steuerungsausschuss

Philipp Wilhelm	KLR Davos
Stefan Walser (bis Dezember 2024)	KLR Davos
Walter von Ballmoos (ad interim ab Dezember 2024)	KLR Davos
Claudia Bieler (ab Januar 2025)	KLR Davos
Richard Atzmüller	ARE GR
Reto Knuchel	TBA GR
Thomas Schmid	AEV GR
Boris Spycher	ARE GR Erarbeitung AP
Severin Gisler	TBA GR Umsetzung AP
Severin Bischof	Davos, Leiter Fachstelle Komm.

Arbeitsgruppe

Yasmine Bastug	Davos Raumplanung
André Fehr	Davos Tiefbau
Daniel Wiedmer (bis September 2024)	Davos VBD (bis 31.08.2024)
Boris Spycher	ARE GR Erarbeitung AP
Severin Gisler	TBA GR Umsetzung AP
Andrea Obrecht	TBA GR Strasse
Claus Caluori	TBA GR LV
Werner Glünkin	AEV GR ÖV
Alexandra Fröhlich	ANU GR Natur+Umwelt

Gesamtkoordination BHU

Fabienne Perret EBP

Bearbeitung

Denise Belloli, MSc in Geografie/SVI

Annina Breu, MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Alexandra Held, BSc FHO in Landschaftsarchitektur

Lisa di Lena, MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11, info@metron.ch, www.metron.ch

Titelbild:

Collage, eigene Abbildung

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	6
Abkürzungsverzeichnis	12
1 Einleitung	13
1.1 Anlass und Bedeutung des Agglomerationsprogramms	13
1.2 Berichtsaufbau	13
1.3 Perimeter Agglomeration Davos	14
2 Das Agglomerationsprogramm Davos der 5. Generation	15
2.1 Inhaltliche Schwerpunkte des AP5G	15
2.2 Trägerschaft, Projektorganisation und Mitwirkung	15
2.3 Einordnung Agglomerationsprogramm in die nationalen, kantonalen und kommunalen Planungsinstrumente	16
2.4 Erfüllung der Grundanforderungen	19
3 Umsetzungsbericht bisherige Agglomerationsprogramme	20
4 Situations- und Trendanalyse	21
4.1 Übergeordnete Einbettung und Raumstruktur	21
4.2 Siedlung	24
4.3 Natur und Landschaft	37
4.4 Gesamtverkehr	51
4.5 Öffentlicher Verkehr	77
4.6 Veloverkehr	90
4.7 Fussverkehr	95
4.8 Motorisierter Individualverkehr	99
4.9 Ruhender Verkehr	106
4.10 Güterverkehr	111
5 Zukunftsbild	114
5.1 Raumkonzept Schweiz	114
5.2 Raumkonzept Kanton Graubünden	115
5.3 Regionales Raumkonzept Region Prättigau/Davos	116
5.4 Zukunftsbild Agglomeration Davos 2040	117
5.5 MOCA-Indikatoren: Zielsetzung 2040	124
6 Handlungsbedarf	126
6.1 Übergeordnete Herausforderungen	127
6.2 Siedlung	128
6.3 Natur und Landschaft	129
6.4 Verkehr	131
7 Teilstrategien	138
7.1 Siedlung	140
7.2 Natur und Landschaft	143
7.3 Verkehr	145
8 Massnahmen	155
8.1 Massnahmenkonzept Siedlung	156
8.2 Massnahmenkonzept Natur und Landschaft	156
8.3 Massnahmenkonzept Verkehr	157
8.4 Wirkung der Massnahmen	159
8.5 Massnahmenliste	160

9	Umsetzung und Controlling	162
9.1	Grundsätze	162
9.2	Umsetzungscontrolling der Massnahmen	162
9.3	Investitionskosten und finanzielle Tragbarkeit	163
	Grundlagen- und Literaturverzeichnis	166
	Abbildungsverzeichnis	169
	Tabellenverzeichnis	173
	Anhang	174
	A1 Liste wichtiger Attraktoren	175
	A2 Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume	176
	A3 Mobilitätsvision Davos 2040	198
	A4 Elektromobilität	199
	A5 ÖV-Güteklassen	200

Beilagen

Agglomerationsprogramm 5. Generation Davos – Teil B: Kartenband

Agglomerationsprogramm 5. Generation Davos – Teil C: Massnahmenband

Grundlagendokumente (vgl. Tabelle 1)

Dokument	Autor:in	Stand
Kommunales räumliches Leitbild – Gemeinde Davos		
Biodiversitätsstrategie Graubünden	Kanton Graubünden	2023
Freiraumkonzept Davos	S2L Landschaftsarchitekten	2024
Masterplan Wander- und Bikewegnetz	Muntaval	2024
Rund um den Davosersee	Planungsbüro Wegmüller	2022
Landschaftsqualitätsprojekt Davos	Plantahof	2021
Vernetzungsprojekt Landschaft Davos	dinatum	2023

Tabelle 1: Beilagen zum AP5G

Zusammenfassung

Die Agglomeration Davos im Überblick

Der Bearbeitungsperimeter des Agglomerationsprogramms 5. Generation (AP5G) Davos umfasst die Gemeinde Davos als isoliertes, alpines Agglomerationszentrum. Anders als die meisten anderen Agglomerationen ist die Kerngemeinde nicht direkt von einem Agglomerationsraum umgeben, sondern primär von touristisch genutzter Naturlandschaft. Davos ist ein regional wichtiger Wohn- und Arbeitsort, sowie auch eine nationale und internationale Freizeit-, Forschungs- und Kongressdestination. Auf 1'560 Höhenmetern gelegen und damit die höchste Stadt Europas, ist die Gemeinde Davos eingebettet in den weitläufigen Landschaftsraum des Landwassertals. Die Gemeinde umfasst neben dem städtischen urbanen Raum sieben weitere, ländlich geprägte Ortsteile.

Agglomerationsprogramm Davos 5. Generation

Die Agglomeration Davos hat 2011 ein AP der 2. Generation eingereicht, welches vom Bund negativ bewertet wurde. Seither hat die Agglomeration umfassende, aufeinander abgestimmte kommunale Planungen erarbeitet, welche eine zentrale Grundlage für das vorliegende AP5G darstellen. Nach dem negativen Bescheid des Bundes zum AP2G wurde die Agglomerationsplanung bis zur aktuellen 5. Generation pausiert. Aufgrund dessen wurde das AP5G von Grund auf neu strukturiert und die Inhalte auf die seither erarbeiteten kommunalen, regionalen und kantonalen Planungsgrundlagen sowie auf die aktuell gültigen RPAV abgestützt.

Struktur Agglomerationsprogramm

Das AP5G ist gemäss den Vorgaben der RPAV in fünf Bausteine (Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien, Massnahmen) gegliedert, welche durch den «roten Faden» miteinander verknüpft sind. Auf den vom Bund verlangten 6. Baustein «Umsetzungsbericht» kann in dieser Generation verzichtet werden, da keine mitfinanzierbaren Programme aus den Vorgängergenerationen bestehen. Die fünf Bausteine sind jeweils in die Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr gegliedert. Die ersten vier Bausteine sind im vorliegenden Hauptbericht beschrieben, für die Massnahmen liegt ein separater Massnahmenband vor.

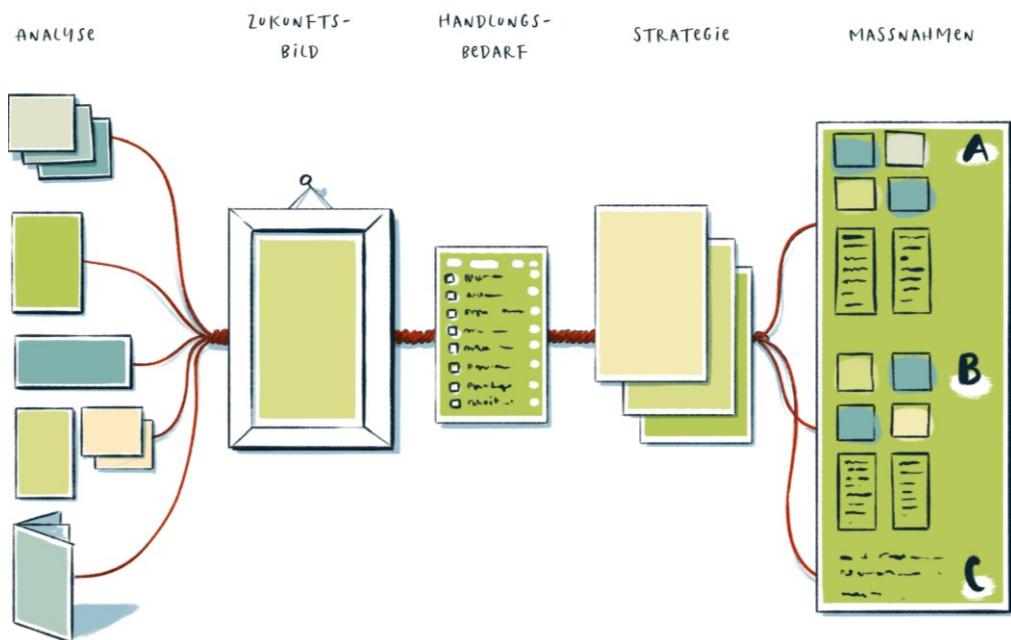
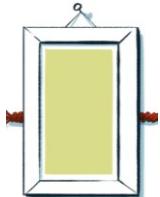


Abbildung 1: Roter Faden des Agglomerationsprogramms (eigene Abbildung)

Die Situations- und Trendanalyse zeigt den heutigen Zustand und die prognostizierte Entwicklung des Raums Davos, das Zukunftsbild definiert den angestrebten Zielzustand im Jahr 2040. Aus der Differenz der heutigen Situation und dem Zukunftsbild leitet sich der Handlungsbedarf ab, auf welchen durch die formulierten Teilstrategien reagiert wird. Sie zeigen auf, wie der angestrebte Zustand des Zukunftsbilds in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr erreicht wird. Die Umsetzung dieser Teilstrategien erfolgt durch Einzel- und Pauschalmassnahmenpakete. Das gesamte AP5G wird vom Bund insbesondere hinsichtlich der Wirkung des Massnahmenportfolios geprüft.



Zukunftsbild der Agglomeration Davos

Das Zukunftsbild zeigt den angestrebten Zustand der Agglomeration Davos im Jahre 2040 bezüglich der räumlichen Gliederung und der verkehrlichen Erschliessung.

Das Siedlungsgebiet ist nach den kantonalen Raumtypen gegliedert und kann das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufnehmen. Der urbane Raum bietet eine Mischung aus Nutzungsmöglichkeiten und Zentrumsfunktionen, während im suburbanen Bereich weitere dichte und hochwertige Wohngebiete entstehen. Die Siedlungsfreiräume bieten Naherholungsmöglichkeiten und die Kulturlandschaft zeichnet sich durch eine hohe Biodiversität und vernetzte Habitate aus.

Siedlung und Verkehr sind optimal aufeinander abgestimmt, um eine flächeneffiziente und nachhaltige Mobilität zu ermöglichen. Es besteht eine attraktive und sichere Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur. Das Angebot von Bus und Bahn ist optimal aufeinander abgestimmt und ermöglicht die Verknüpfung multimodaler Wegeketten an attraktiven Verkehrsdrehscheiben. (Über-)regional wichtige Attraktoren sind gut mit dem ÖV erschlossen. Der Strassenverkehr wird nach Möglichkeit reduziert und verträglich abgewickelt. Den Bedürfnissen des Alltags-, des Freizeit- und des Tourismusverkehrs muss dabei Rechnung getragen werden.

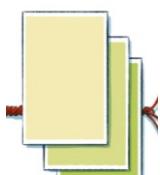


Handlungsbedarf

Neben dem Handlungsbedarf, der sich aus der Differenz der heutigen Situation und dem Zukunftsbild ergibt, bestehen in Davos übergeordnete Herausforderungen. Dazu gehören die starken saisonalen Schwankungen der Raumnutzenden und somit des Verkehrs aufkommens, die speziellen Anforderungen des Tourismusverkehrs und der hohe Anteil an Zweitwohnungen. Diese Herausforderungen können nur bedingt durch Massnahmen des Agglomerationsprogramms gelöst werden.

Zum dringendsten Handlungsbedarf der Siedlungsentwicklung, dem durch Teilstrategien und Massnahmen im Rahmen des AP5G begegnet werden soll, gehört die bisher wenig konzentrierte Siedlungsentwicklung nach Innen, sowie die Verbesserung der Ökologie, Biodiversität und Freiraumqualität.

Im Verkehr besteht der dringendste Handlungsbedarf im hohen MIV-Anteil am Modalsplit und den damit verbundenen negativen Auswirkungen auf den Raum und die Verkehrssicherheit. Die teilweise unattraktiven und mit Schwachstellen belegten Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur erschweren heute die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Der ÖV leidet an teilweise ungünstigen Standorten von Bahnhöfen sowie am noch unattraktiven Umstieg auf dem Korridor Klosters-Filisur, sowie am teilweise ungenügenden Busangebot in den peripheren Quartieren und Ortsteilen.



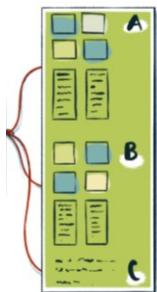
Teilstrategien

Um die räumliche und verkehrliche Entwicklung entsprechend den Zielsetzungen des Zukunftsbilds zu lenken, wurden Strategien für die Themenbereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr formuliert:

Die Teilstrategien Siedlung umfassen die Siedlungsentwicklung am richtigen Ort, inklusive der Entwicklungsgebiete Wohnen und Arbeiten, sowie das Gewährleisten von Erstwohnraum für die Bevölkerung.

Die Teilstrategien Landschaft behandeln die Siedlungsfreiräume, den Gewässerraum sowie die Naturschutzflächen und Vernetzung der Habitate.

Die Teilstrategien Verkehr umfassen sowohl die aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage wie auch nach Verkehrsträger gegliederte Angebotsausbauten. Die Verkehrsmittel werden stärker miteinander vernetzt und das Bahn- und Busangebot gestärkt. Es soll eine sichere, direkte und durchgängige Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr realisiert werden. Die **Dekarbonisierung** und verträgliche Abwicklung des Gesamtverkehrs durch die Bündelung des MIV auf dem übergeordneten Strassennetzes inkl. der Bewirtschaftung und Regulierung der Parkierung runden die Teilstrategien ab.



Ausgewählte Massnahmen

Das themenübergreifende Massnahmenkonzept AP5G ist im Massnahmenband umfassend beschrieben.

Das Massnahmenkonzept Siedlung fokussiert auf die gezielte Siedlungsentwicklung nach Innen, was mittels anstehender Gesamtrevision der Ortsplanung und die Entwicklung der ausgewiesenen ESP Wohnen und Arbeiten erreicht wird. Im Zuge dessen wird durch eine aktive Bodenpolitik und weitere Instrumente Erstwohnraum für die ansässige Bevölkerung erstellt und gewährleistet. Die Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft umfassen die Stärkung der bestehenden Freiräume, die Inwertsetzung der Gewässer und das Vernetzen der Naturlandschaft.

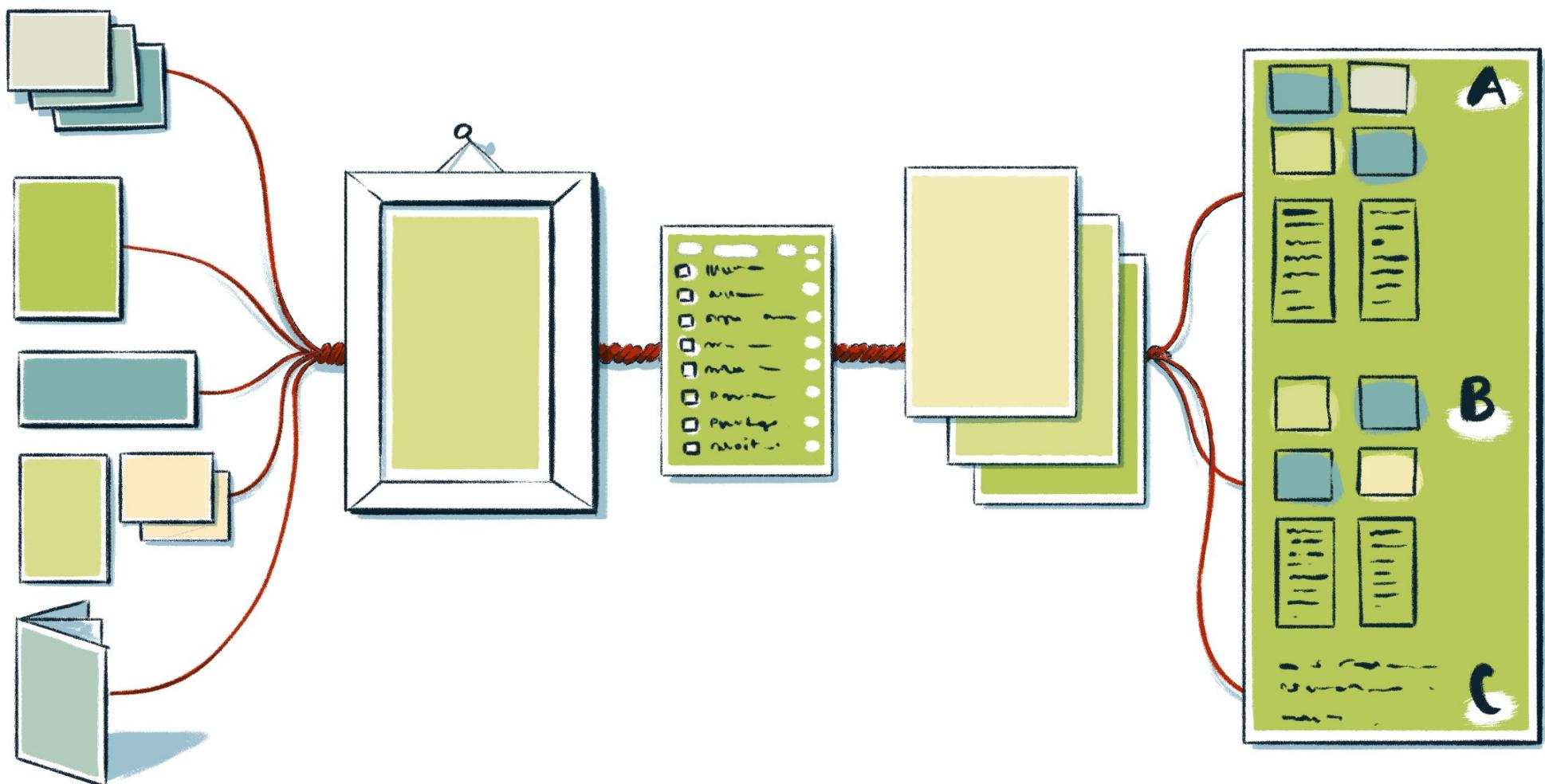
Im Bereich Verkehr setzt das AP5G neben verschiedenen nachfragelenkenden Massnahmen einen angebotsorientierten Fokus auf die beiden Massnahmenschwerpunkte «Generationenprojekt – Verschiebung Bahnstation Davos Dorf» und auf die «Durchgängige Veloinfrastruktur zwischen Davos Glaris und Laret»:

Die durchgängige Veloinfrastruktur zwischen Davos Glaris und Davos Laret ist in verschiedene Abschnitte gegliedert, in welchen verschiedene punktuelle oder Infrastrukturlängsmassnahmen geplant sind, um ein zusammenhängendes und sicheres Netz durch den gesamten zentralen Raum zu gewährleisten. Die einzelnen Teilmassnahmen werden grösstenteils im A- und B-Horizont des AP5G, teilweise aber auch bereits vor 2028 in Eigenleistung oder später im C-Horizont umgesetzt.

Der zweite Massnahmenschwerpunkt, das «Generationenprojekt», baut auf der zentralen Massnahme der Verschiebung der Bahnstation Davos Dorf um 250 m in Richtung Davos Platz auf und soll im Bereich Seehofseeli und damit sehr nahe bei der Talstation der Parsennbahn zu liegen kommen. An den Geleisen sind neue Aussenperrons mit einer Unterführung vorgesehen. Vor dem neuen Bahnhof entsteht ein neues, attraktives Busterminal. Zur besseren Vernetzung der beiden Quartiere beidseits der Bahnlinie entsteht eine neue unterirdische Quartierverbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Ergänzend wird das Areal auch städtebaulich aufgewertet. Durch die Verlegung der zahlreichen Parkfelder in die Tiefgarage wird Platz frei für die Steigerung der Aufenthaltsqualität mit aufgewerteten Freiräumen und für Arealentwicklungen südwestlich der Bahnstation.

Übersicht

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die zentralen Inhalte der fünf Bausteine (Situations- und Trendanalyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf, Teilstrategien, Massnahmen). Die tabellarische Auflistung ermöglicht eine rasche Orientierung über den Hauptbericht und den Massnahmenband.



Ist Zustand und Trend*		Zukunftsbild	Handlungsbedarf	Strategie	Massnahmen
Siedlung					
Raumstruktur	Grosse Gemeindefläche mit anteilmässig kleinem Siedlungsgebiet, 8 Ortsteile wovon Dorf/Platz klar dominieren	→ Wiesen und Monstein werden als Wohnorte gestärkt, Orte und Weiler behalten ihren spezifischen Charakter.	Es besteht kein Handlungsbedarf.	-	-
Bevölkerungsentwicklung	Einwohnerzahl ist seit dem Jahr 2008 stabil bis leicht abnehmend, nachdem sie zuvor etwas stärker abgenommen hat. Kanton geht in seiner Prognose von einer Zunahme der Bevölkerung in der Gemeinde bis im Jahr 2035 auf 11'900 EW aus (+ 1'000 EW)	→ Die Siedlungsentwicklung fokussiert sich auf Standorte mit gut erschlossener Lage. Es wird genügend Erstwohnraum bereitgestellt, um der Abwanderung entgegenzuwirken und um das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufnehmen zu können	HB-S2: Fehlender Erstwohnraum	TS-S2: Potenziale der Entwicklungsgebiete Wohnen nutzen TS-S4: Erstwohnraum gewährleisten	<ul style="list-style-type: none"> - M-S.01 – Arealentwicklung Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf (Generationenprojekt) - M-S.02 – Ortsplanungsrevision - M-S.03 – Umsetzung Wohnraumstrategie - M-S.04 – Arealentwicklung Areal Färbi - M-S.05 – Arealentwicklung Valbella - M-S.07 – Sanfte Entwicklung in den Ortsteilen (Wiesen/Monstein) - M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobshorn
Beschäftigtenentwicklung	Der fehlende Wohnraum wirkt sich negativ auf die Bevölkerungsentwicklung aus.	→ Stärkung als Standort für nachhaltigen Tourismus, Sport, Gesundheit und Forschung	HB-S3: Bedarf für Arbeitsplatzgebiete	TS-S3: Potenziale der Entwicklungsgebiete Arbeiten nutzen	<ul style="list-style-type: none"> - M-S.02 – Ortsplanungsrevision - M-S.04 – Arealentwicklung Areal Färbi - M-S.05 – Arealentwicklung Valbella - M-S.06 – Entwicklung strategischer Arbeitsstandorte - M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobshorn
Bauzonen	Der Überbauungsgrad ist bei den Wohnzonen mit 76 % tief (23 ha unüberbaut). Kapazitätsreserve WMZ für rund 3'000 zusätzliche Personen Rund 1/3 der Reserven befinden sich in Wiesen und sind somit schlechter mit dem ÖV erschlossen als das Zentrum von Davos. In den Arbeitszonen sowie den weiteren Bauzonen bestehen hingegen in der ganzen Gemeinde fast keine Reserven mehr. Vor allem bei den Arbeitszonen wird das Angebot dem hohen Bedarf nicht gerecht.	→ Die in der IES ausgewiesenen Gebiete sind aufgezont und/oder nachverdichtet. Das lokale Gewerbe kann sich an geeigneten Standorten optimal weiterentwickeln. Die Nutzungsdurchmischung wird gestärkt.	HB-S1: Bisher wenig konzentrierte Siedlungsentwicklung nach Innen HB-S2: Fehlender Erstwohnraum HB-S3: Bedarf für Arbeitsplatzgebiete	TS-S1: Erstwohnraum gewährleisten TS-S2: Potenziale der Entwicklungsgebiete Wohnen nutzen TS-S3: Potenziale der Entwicklungsgebiete Arbeiten nutzen TS-S4: Erstwohnraum gewährleisten	<ul style="list-style-type: none"> - M-S.01 – Arealentwicklung Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf (Generationenprojekt) - M-S.02 – Ortsplanungsrevision - M-S.03 – Umsetzung Wohnraumstrategie - M-S.05 – Arealentwicklung Valbella - M-S.07 – Sanfte Entwicklung in den Ortsteilen (Wiesen/Monstein) - M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobshorn
Wohnraumstruktur	Vor allem 1-2 Zimmerwohnungen, wenig Wohnungsangebot für Familien und Arbeitsnehmende Hoher Zweitwohnungsanteil (58%) hat weiterhin leicht zugenommen, bisher unternommene Bestrebungen für mehr Wohnraum für Einheimische nur mässig erfolgreich. Zudem wurden in den letzten 5 Jahren bestehende Erstwohnungen zu Zweitwohnungen umgenutzt.	→ Es wird geeigneter Wohnraum bereitgestellt, um eine langfristig nachhaltige und vielfältige Entwicklung der Bevölkerung zu fördern. Es steht ein geeignetes und wirtschaftlich tragbares Wohnangebot zur Verfügung. Davos Dorf und Platz bilden eine attraktive alpine Stadt, Wiesen und Monstein werden als Wohnorte gestärkt.	HB-S2: Fehlender Erstwohnraum	TS-S2: Potenziale der Entwicklungsgebiete Wohnen nutzen TS-S4: Erstwohnraum gewährleisten	<ul style="list-style-type: none"> - M-S.01 – Arealentwicklung Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf (Generationenprojekt) - M-S.03 – Umsetzung Wohnraumstrategie - M-S.04 – Arealentwicklung Areal Färbi - M-S.05 – Arealentwicklung Valbella - M-S.07 – Sanfte Entwicklung in den Ortsteilen (Wiesen/Monstein) - M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobshorn
Entwicklungsgebiete	Das Entwicklungspotenzial im zentralen Siedlungsgebiet ist noch nicht ausgenutzt.	→ Die in der IES ausgewiesenen Gebiete sind aufgezont und/oder nachverdichtet.	HB-S1: Bisher wenig konzentrierte Siedlungsentwicklung nach Innen HB-S2: Fehlender Erstwohnraum HB-S3: Bedarf für Arbeitsplatzgebiete	TS-S1: Erstwohnraum gewährleisten TS-S2: Potenziale der Entwicklungsgebiete Wohnen nutzen TS-S3: Potenziale der Entwicklungsgebiete Arbeiten nutzen TS-S4: Erstwohnraum gewährleisten	<ul style="list-style-type: none"> - M-S.01 – Arealentwicklung Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf (Generationenprojekt) - M-S.02 – Ortsplanungsrevision - M-S.03 – Umsetzung Wohnraumstrategie - M-S.04 – Arealentwicklung Areal Färbi - M-S.05 – Arealentwicklung Valbella - M-S.06 – Entwicklung strategischer Arbeitsstandorte - M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobshorn

Ist Zustand und Trend*	Zukunftsbild	Handlungsbedarf	Strategie	Massnahmen
Verkehr				
Zunahme Verkehrsleistung bei gleichbleibendem Modalsplit und mehr Wege durch Bevölkerungswachstum und Tourismus	↗ Zusätzliche Verkehrs Mengen werden durch flächeneffiziente Verkehrsmittel abgewickelt. Spitzen im Verkehrsaufkommen werden durch den ÖV abgefangen. Den spezifischen Anforderungen des Tourismusverkehrs wird Rechnung getragen.	HB-GV1: Hoher MIV-Anteil am Modalsplit	TS-GV1: Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage	- Zusammenspiel aller angebots- und nachfrage- lenkenden Massnahmen
Verkehrsaufkommen unterliegt starken saisonalen Schwankungen	↗ -	Übergeordnete Herausforderung, kein direkter Handlungsbedarf im AP5G	-	-
Mobilitätsverhalten: - Hoher MIV-Anteil am Binnenverkehr - Hoher MIV-Anteil am Tourismusverkehr	↗ MIV-Anteil am Gesamtverkehr wird reduziert und auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr verlagert.	HB-GV1: Hoher MIV-Anteil am Modalsplit	TS-GV1: Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage TS-GV4: Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern	- M-GV.13 – Aufbau Programm Mobilitätsmanagement
Verkehrssystem: MIV-Belastete Ortsdurchfahrten - Trennwirkung - Behinderung ÖV - geringe Aufenthaltsqualität - Lärm-/Luftbelastung - Sicherheitsdefizite	↗ Strassenräume im Siedlungsgebiet sind siedlungsorientiert gestaltet und bieten sicheren und attraktiven Bewegungs- und Aufenthaltsraum für ÖV, Fuss- und Veloverkehr.	HB-MIV1: Saisonale stark belastetes Strassennetz	TS-GV2: Steuerung und Lenkung des Strassenverkehrs auf dem Strassennetz, an Bahnunterführungen und Niveauübergängen	- Lärmschutzprojekt (liegt im Entwurf vor) - M-GV.07 – Neues Verkehrsregime Bahnhofstrasse/Talstrasse/Promenade
An den niveaugleichen Bahnübergängen (insb. Sand-/Flüelastrasse) entstehen bei grossem Verkehrsaufkommen und Zugkreuzungen Davos Dorf, sowie bei Verspätungen teilweise lange Schliesszeiten , was Bus, MIV und FVV behindert	↗ Durch Bahnschranken entstehende Schliesszeiten für den FVV, ÖV und MIV sind so kurz wie möglich; punktuelle Prüfung von niveaufreien Lösungen für FVV und/oder MIV	HB-MIV1: Saisonale stark belastetes Strassennetz	TS-GV2: Steuerung und Lenkung des Strassenverkehrs auf dem Strassennetz, an Bahnunterführungen und Niveauübergängen TS-MIV1: Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz bündeln	- M-GV.07 – Neues Regime Davos Dorf (Bahnhofstrasse/Talstrasse/Promenade)
Reisezeit ÖV lokal/ regional gegenüber MIV nicht konkurrenzfähig	↗ Der ÖV ist gegenüber dem MIV attraktiv und konkurrenzfähig.	HB-ÖV1: Teilweise unattraktive Standorte von Bahnstationen und wenig attraktiver Umstieg zwischen Klosters und Filisur sowie zwischen den südwestlichen Ortsteilen und Davos Dorf	TS-GV4: Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern	- M-GV.06 – Neue Bahnstation Mitte («Eisstadion/Kongress») - M-ÖV.04 – Seilbahnverbindung Bahnstation – Dorf Davos Wiesen - ÜG.01 – Wolfgangtunnel - ÜG.02 – «S-Bahn» Davos
Es besteht aktuell kein Mobilitätsmanagement	↗ Durch Mobilitätsmanagementmassnahmen werden flächeneffiziente Verkehrsmittel gefördert	HB-GV4: Wenig umgesetztes Mobilitätsmanagement	TS-GV1: Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage	- M-GV.13 – Aufbau Programm Mobilitätsmanagement
Es besteht kein Verkehrsmanagement . Es kommt zu Parksuchverkehr und zu Überlastungen auf dem Strassennetz.	↗ Überlastungen auf dem Strassennetz und Parksuchverkehr werden vermieden, Busse können fahrplanstabil verkehren.	HB-GV5: Kein Verkehrsmanagement vorhanden	TS-GV2: Steuerung und Lenkung des Strassenverkehrs auf dem Strassennetz, an Bahnunterführungen und Niveauübergängen	- M-GV.09 – Umsetzung Parkleitsystem - ÜG.04 – Übergeordnetes Verkehrsmanagement Landquart – Prättigau – Davos
Angebot Multimodalität nicht ausreichend. Insbesondere Verknüpfung ÖV/FVV und MIV und Sharing	↗ An den Verkehrsdrehscheiben ist der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln einfach und attraktiv.	HB-GV2: Mangelhafte Vernetzung der Verkehrsmittel	TS-GV4: Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern	- M-ÖV.05 – Angebotskonzept Busverkehr Region Davos 2030 - M-ÖV.08 – Bushaltestellen optimieren - M-GV.02 – Verkehrs dreh scheibe Bahnstation Davos Dorf (A-Horizont) - M-GV.03 – Verkehrs dreh scheibe Bahnstation Davos Dorf (B-Horizont)
Es bestehen mehrere Unfallschwer- bzw. -häufungspunkte für den Fuss- und Veloverkehr.	↗ Die subjektive und objektive (MOCA- Indikator 2) Verkehrssicherheit ist für alle Verkehrsteilnehmenden hoch.	HB-GV6: Mangelhafte Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden	TS-GV5: Attraktiver und siedlungsverträglicher Strassenraum TS-VV1: Sichere, direkte und durchgängige Veloinfrastruktur realisieren TS-FV1: Sicheres, direktes und durchgängiges Fussverkehrsnetz realisieren	- M-GV.01 – Erschliessungsstrasse Bahnstation Laret - Alle Massnahmen Fuss- und Veloinfrastruktur
Siedlungsverträglichkeit: - Promenade und Talstrasse sind MIV-orientiert gestaltet - in mehreren Gebieten besteht Bedarf für T30	↗ Strassenräume sind siedlungsverträglich und attraktiv gestaltet, die Verkehrssicherheit ist hoch, die Immissionen durch den Verkehr gering.	HB-GV7: Mangelhafte Siedlungsverträglichkeit des Strassenraums HB-GV8: Hoher Ausstoss von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen des Gesamtverkehrs	TS-GV3: Dekarbonisierung des Gesamtverkehrs TS-GV5: Attraktiver und siedlungsverträglicher Strassenraum	- M-ÖV.05 – Angebotskonzept Busverkehr Region Davos 2030 - M-GV.08 – Anpassung Geschwindigkeitsregime im Siedlungsgebiet - M-GV.04 – Aufwertung Talstrasse - M-GV.05 – Aufwertung Promenade - Pauschalpakete Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum
Es bestehen wenig Sharing- Angebote	↗ An Verkehrsdrehscheiben stehen attraktive Car-Sharing-Angebote zur Verfügung. ↗ In Gebieten mit ausreichendem Potenzial steht ein Velo-Sharing-Angebot zur Verfügung.	HB-GV2: Mangelhafte Vernetzung der Verkehrsmittel HB-GV4: Wenig umgesetztes Mobilitätsmanagement HB-GV2: Mangelhafte Vernetzung der Verkehrsmittel HB-GV4: Wenig umgesetztes Mobilitätsmanagement	TS-GV1: Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage TS-GV4: Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern TS-GV1: Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage TS-GV4: Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern TS-VV1: Sichere, direkte und durchgängige Veloinfrastruktur realisieren	- M-FVV.06 – Aufbau Velosharing-Angebot
Durch Car-Parkierung im öffentlichen Raum entstehen Konflikte, die Sicherheit von Fuss- und Veloverkehr wird eingeschränkt.	↗ Die Verkehrsteilnehmenden und ihre Sicherheit werden nicht durch parkierte Reisecars beeinträchtigt.	HB-GV9: Konflikte der Car-Parkierung im Zentralen Raum	TS-GV6: Car-Parkierung gesamtheitlich lösen	- M-GV.12 – Konzept Car-Parkierung
Der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr ist tief. Aufgrund der stark schwankenden Nachfrage gibt es stark überlastete Spitzentage	↗ Der ÖV-Anteil am Gesamtverkehr ist hoch, flächeneffiziente Verkehrsmittel sind in der Gemeinde bevorzugt genutzt.	HB-GV1: Hoher MIV-Anteil am Modalsplit HB-GV4: Wenig umgesetztes Mobilitätsmanagement	TS-GV1: Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage TS-GV4: Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern	- M-ÖV.05 – Angebotskonzept Busverkehr Region Davos 2030
Geringe Fahrplanstabilität Busverkehr während Spitzentagen	↗ Busse verkehren fahrplanstabil und werden priorisiert.	HB-GV5: Kein Verkehrsmanagement vorhanden	TS-ÖV2: Attraktives lokales Ortsbusangebot gewährleisten	- M-ÖV.05 – Angebotskonzept Busverkehr Region Davos 2030
ÖV	Busverkehr ist nicht elektrifiziert	HB-GB8: Hoher Ausstoss von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen des Gesamtverkehrs	TS-GV3: Dekarbonisierung des Gesamtverkehrs	- M-ÖV.01 – Elektrifizierung Ortsbusverkehr (Horizont A) - M-ÖV.02 – Ladeinfrastruktur für Ortsbusverkehr (Horizont A) - M-ÖV.03 – Elektrifizierung Ortsbusverkehr (Horizont B)
Lückenhafte Erschliessung von kleinem Teil Siedlungsgebiet (Landwasser, Mattastrasse, See, Spital), peripheren Ortsteilen	↗ Gute ÖV-Erschliessung des gesamten Siedlungsgebietes und aller wichtigen POI.	HB-ÖV2: Ungenügendes Busangebot in den peripheren Quartieren und Davos Dorf.	TS-ÖV2: Attraktives lokales Ortsbusangebot gewährleisten	- M-ÖV.05 – Angebotskonzept Busverkehr Region Davos 2030 - M-ÖV.06 – Aufbau On Demand – ÖV - M-ÖV.07 – Bushaltestelle am See - M-ÖV.04 – Seilbahnverbindung Bahnstation – Dorf Davos Wiesen

Ist Zustand und Trend*		Zukunfts bild	Handlungsbedarf	Strategie	Massnahmen
Fuss- und Veloverkehr	Erschliessung von mehreren über-regionalen POI mit dem ÖV ungenügend.	Wichtige POI sind mit dem ÖV er-schlossen, die Anreise mit dem ÖV oder FVV ist attraktiv.	HB-ÖV1: Teilweise unattraktive Standorte von Bahnstationen und wenig attraktiver Umstieg zwi-schen Klosters und Filisur sowie zwischen den südwestlichen Orts-teilen und Davos Dorf HB-GV3: Ungenügende regionale Erreich-barkeit von Attraktoren	TS-ÖV1: Bahnangebot als Rück-grat des öffentlichen Verkehrs stärken	<ul style="list-style-type: none"> ÜG.02 – «S-Bahn» Davos ÜG.03 – Verschiebung Bahnstation Davos Dorf M-GV.06 – Neue Bahnstation Mitte («Eisstadion/Kongress»)
	Potenzial FVV ist im Zentrum hoch, Anteil am Gesamtverkehr tief	Das Velo und der Fussverkehr stel- len im Siedlungsgebiet attraktive und vielgenutzte Verkehrsmittel für kurze und mittlere Wege dar.			<ul style="list-style-type: none"> M-GV.07 – Neues Regime Davos Dorf (Bahn-hofstrasse/Talstrasse/Promenade) FVV Konzept ist in Bearbeitung. Fertigstellung Ende 2024. M-GV.08 – Anpassung Geschwindigkeitsregime im Siedlungsgebiet M-FVV.03 – Querverbindungen Veloverkehr im Zentrum M-FVV.04 – Ausbau Unterführungen Matta- und Skistrasse M-FVV.05 – Umsetzung Sofortmassnahmen Ve-loverkehrsinfrastruktur M-FVV.06 – Aufbau Velosharing-Angebot M-FVV.01 – Quartierverbindung Davos Dorf Massnahmenschwerpunkt Durchgehende Ve-loverbindung Glaris-Laret
	Infrastruktur für Fuss- und Velo-All-tagsverkehr vielerorts mangelhaft / nicht vorhanden. Durch die Landwas-ser und Bahnlinien entsteht eine Trennwirkung im FVV-Netz	Es besteht ein enges Fuss- und Ve-loverkehrsnetz mit attraktiver Gestaltung, wodurch Umwege ver-mieden werden können.	HB-GV1: Hoher MIV-Anteil am Modalsplit HB-VV1: Viele Schwachstellen im Velowegnetz HB-FV1: Netzlücken, mangelhafte Querungen und Trottoirs im Fuss-wegnetz	TS-GV1: Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage TS-VV1: Sichere, direkte und durchgängige Veloinfrastruktur re-alisieren TS-FV1: Sicheres, direktes und durchgängiges Fussverkehrsnetz realisieren	
	Wenig Veloabstellplätze an POI und Bahnhöfen vorhanden	An Verkehrsdrehscheiben und wich-tigen POI steht ein bedarfsgerechtes Veloabstellplatzangebot zur Verfü-gung.	HB-VV2: Fehlende Veloabstell-plätze	TS-VV1: Sichere, direkte und durchgängige Veloinfrastruktur re-alisieren	<ul style="list-style-type: none"> M-FVV.07 – Erarbeitung Standard Veloparkie-rung M-FVV.08 – Kurzfristiger Ausbau Veloparkierung
	Im Zentrum besteht ein hohes MIV-Aufkommen und somit eine hohe Be-lastung der Hauptstrassen in Davos.	Durch Reduktion des MIV-Anteils, und Push-&Pull-Massnahmen wer-den die Hauptstrassen im Zentrum von Davos weniger stark belastet.	HB-GV1: Hoher MIV-Anteil am Modalsplit HB-GV4: Wenig umgesetztes Mo-bilitätsmanagement	TS-GV1: Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage TS-GV2: Steuerung und Lenkung des Strassenverkehrs auf dem Strassenetz, an Bahnunterfüh-rungen und Niveauübergängen TS-MIV1: Verkehr auf dem über-geordneten Strassenetz bündeln	<ul style="list-style-type: none"> M-GV.07 – Neues Regime Davos Dorf (Bahn-hofstrasse/Talstrasse/Promenade) M-MIV.01 – Anschluss Flüelastrasse – Stilli
MIV	Es besteht kein Konzept zur einheit-lichen Bewirtschaftung der Parkplätze. Dadurch kann die Nut-zungsweise und -dauer nur unzureichend gesteuert werden.	Durch eine einheitliche Bewirtschaftung der Parkplätze kann ihre Nutzung entsprechend gesteuert werden.	HB-MIV2: Mangelhafte Bewirtschaftung und hoher Flächenverbrauch der Parkierung	TS-MIV2: Bewirtschaftung und Re-gulierung der Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> M-GV.10 – Überarbeitung Parkplatzgesetz und Baugesetz M-GV.11 – Öffentliche Parkierung – Dimensionierung und Bewirtschaftung
	Hohe Parkplatzverfügbarkeit macht MIV attraktiv	Parkplätze sind an sinnvollen Stand-orten gebündelt und wo möglich unterirdisch angeordnet.			<ul style="list-style-type: none"> M-GV.10 – Überarbeitung Parkplatzgesetz und Baugesetz M-GV.11 – Öffentliche Parkierung – Dimensionierung und Bewirtschaftung
Güterverkehr	Gewisse RhB Unterführungen wei-sen zu geringe lichte Höhen für LKW auf, wodurch es zu erheblichen Um-wegen des strassengebundenen Güterverkehrs durch das Siedlungs-gebiet kommt.	Die Bahnunterführungen Ski-, und Mattastrasse sind ausgebaut, die lichte Höhe wird teilweise erhöht.	HB-GÜ1: Tiefer Anteil Schienengüterverkehr und Umwege durch das Siedlungsgebiet	TS-GV2: Steuerung und Lenkung des Strassenverkehrs auf dem Strassenetz, an Bahnunterfüh-rungen und Niveauübergängen	<ul style="list-style-type: none"> M-FVV.04 – Ausbau Unterführungen Matta- und Skistrasse
	Der Schienenanteil des Güterver-kehrs ist tief.	Durch die Verlagerung und Dekarbo-nisierung des Güterverkehrs werden die negativen Lärm- und Schadstoff-emissionen reduziert.		TS-GÜ: Verlagerung von Güterver-kehr auf die Schiene	-
Tourismus-verkehr	Die Verkehrsmittelwahl und das stei-gende Verkehrsaufkommen des Tourismusverkehrs führt zu hohen CO2-Emissionen.	Der Tourismusverkehr wird CO2-neutral abgewickelt.	HB-GV1: Hoher MIV-Anteil am Modalsplit	TS-GV3: Dekarbonisierung des Gesamtverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> Zusammenspiel aller angebots- und nachfrage-lenkenden Massnahmen
Landschaft					
Freiräume	Im Siedlungsraum existieren zahlrei-che öffentliche Freiräume bei den Siedlungsaufzäkten, an den Sied-lungsrandern, entlang der Promenade und innerhalb des Sied-lungsgefüges, deren Natur- und Erholungswert gering ist. Die Freiräume sind untereinander nicht vernetzt.	Das Siedlungsgrün ist in seiner öko-logischen Qualität verbessert und in seiner Aufenthaltsqualität vielschich-tiger	HB-L1 – Potenzial der öffentlichen Siedlungsfreiräume ist nicht aus-geschöpft	TS-L1 – Qualitativ hochstehende und gut erreichbare Siedlungsfreiräume erhalten / schaffen	<ul style="list-style-type: none"> L.01 Erhöhung der Freiraumqualitäten L.02 Entwicklung Seehofseeli
	Im Talboden, entlang der Landwas-ser und Dischma in Nordsüdrichtung fehlen attraktive Wegeverbindungen	Das Wegenetz wird ergänzt und aufgewertet			<ul style="list-style-type: none"> L.03 Vertiefungsstudie zur Entwicklung der Land-wasserpromenade mit Aufenthaltsorten
Gewässer	Grosser Teil der Gewässer innerhalb des Siedlungsgebiets ist eingedolt	Die Fließgewässer sind in Wert gesetzt	HB-L2 – Beeinträchtigte Ökomor-phologie, Hochwasserschutzfunktion und Zugänglichkeit der Gewässer	TS-L2 – Gewässer aus Gründen der Ökomorphologie/Biodiversi-tät/Hochwasserschutz/Erholungsfu-nktion in Wert setzen	<ul style="list-style-type: none"> L.04 Gewässerentwicklungskonzept für das Landwasser unter Einbezug von Massnahmen zum Hochwasserschutz
Lebens-räume	Die Landschaft mit Landschafts-schutzgebieten und Naturschutzflächen steht unter Druck	Ökologisch intakte Lebensräume bleiben erhalten			<ul style="list-style-type: none"> L.07 Kommunales Naturkonzept Raum Davos
	Die Vernetzung ist durch raumpla-nerischen, landwirtschaftlichen, touristischen und industriell-/gewer-blichen Einfluss zum Teil eingeschränkt	Durchlässige Landschaft für Fauna und Flora durch funktionale Vernet-zung von Lebensräumen, Erhaltung der genetischen Vielfalt	HB-L3 – Vernetzung und Schutz des Naturlandschaftsraumes ist erschwert	TS-L3 – Sichern der Natur- und Landschaftsschutzflächen sowie Vernetzung der Habitate im Sied-lungsraum, Talboden sowie an Hanglagen	<ul style="list-style-type: none"> L.05 Kommunale Biodiversitätsstrategie im Sied-lungsraum L.07 Kommunales Naturkonzept Raum Davos L.06 Erhalt und bedarfsgerechte Entwicklung des Wander- und Bikewegnetzes
Land-wirtschaft	Die Kulturlandschaft wird von gut zu bewirtschaftenden Lagen bis hin-auf in die höheren Lagen intensiv genutzt	Die Kulturlandschaft ist durchgängig und strukturreich			-
Wald-rand	Der Waldrand ist vielerorts abrupt	Es wird Wert auf Waldrandpflege und die Verzahnung von Offenland und Wald gelegt			-

*Trend: Ohne Massnahmen

- ↗ Situation verstärkt sich gegenüber IST-Zustand weiter in dieselbe Richtung, Folgen davon sind bezogen auf die Zielsetzungen negativ
- ↗ Situation verstärkt sich gegenüber IST-Zustand weiter in dieselbe Richtung, Folgen davon sind bezogen auf die Zielsetzung negativ
- Situation bleibt wie im IST-Zustand, Folgen davon sind bezogen auf die Zielsetzungen eher negativ
- Situation bleibt wie im IST-Zustand, Folgend davon sind neutral

Abkürzungsverzeichnis

AEV GR	Amt für Energie und Verkehr Kanton Graubünden
ANU GR	Amt für Natur und Umwelt Kanton Graubünden
AJF GR	Amt für Jagd und Fischerei Kanton Graubünden
AP	Agglomerationsprogramm
AP 2G	Agglomerationsprogramm 2. Generation
AP 5G	Agglomerationsprogramm 5. Generation
ARE CH	Bundesamt für Raumentwicklung
ARE GR	Amt für Raumentwicklung Kanton Graubünden
AWN GR	Amt für Wald und Naturgefahren Kanton Graubünden
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
DKB	Davos Klosters Bergbahnen AG
EGW	Entwicklungsgebiet Wohnen
EWD	Elektrizitätswerk Davos
FFF	Fruchtfolgefäche
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GK	Gütekasse
GV	Gesamtverkehr
GVK	Gesamtverkehrskonzept
HVZ	Hauptverkehrszeit
KAPO	Kantonspolizei
KrL	Kommunales räumliches Leitbild
LSP	Lärmsanierungsprojekt
MOCA	Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PeM	Personen mit eingeschränkter Mobilität
PLS	Parkleitsystem
POI	Point of Interest
RhB	Rhätische Bahn
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr RPAV
SIS	Sachplan Infrastruktur Schiene / öffentlicher Verkehr
SIN	Sachplan Infrastruktur Strasse
SIL	Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt
TBA GR	Tiefbauamt Kanton Graubünden
VBD	Verkehrsbetrieb Davos
VDS	Verkehrsdrehscheibe
WEF	World Economic Forum
WK	Wirkungskriterium
ÜG	Übergeordnete Massnahme

1 Einleitung

1.1 Anlass und Bedeutung des Agglomerationsprogramms

Den Städten und Agglomerationen der Schweiz hat in den letzten Jahrzehnten eine starke Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung stattgefunden, welche auch zu einer fortschreitenden Mobilität geführt hat. Durch das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) unterstützt der Bund die Agglomerationen bei der Lösung der durch diese Entwicklung entstandenen Herausforderungen im urbanen Raum.

Mit dem PAV beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsinfrastruktur von Städten und Agglomerationen, welche nachweisbar die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie die Landschaftsplanung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Die Agglomerationsprogramme (AP) stellen somit einen wichtigen Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz dar.

1.2 Berichtsaufbau

Der Aufbau des Agglomerationsprogramms 5. Generation und seine Bestandteile orientieren sich an den «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr RPAV» vom 01.02.2023 des Bundesamts für Raumentwicklung ARE. Dieses umfasst sechs kohärent aufeinander abgestimmte Bausteine, welche durch einen klaren roten Faden miteinander verbunden sind.

Roter Faden

Aufbauend auf einer Situations- und Trendanalyse mit dem Zeithorizont 2040 (Baustein 2) wird ein Zielbild für die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr erarbeitet, welches den Zielzustand der Agglomeration im Jahr 2040 zeigt (Baustein 3). Aus der Differenz der Situationsanalyse und dem Zielbild ergibt sich der Handlungsbedarf (Baustein 4). Um den Zielzustand zu erreichen, werden Teilstrategien abgeleitet (Baustein 5), aus welchen konkrete Massnahmen formuliert werden (Baustein 6). Der rote Faden ist in Abbildung 2 dargestellt. Die Agglomeration Davos hat ein AP2G eingereicht, dieses wurde aber abgelehnt. Daher wird im AP5G kein Umsetzungsbericht inkludiert (Baustein 1, siehe auch Kapitel 3).

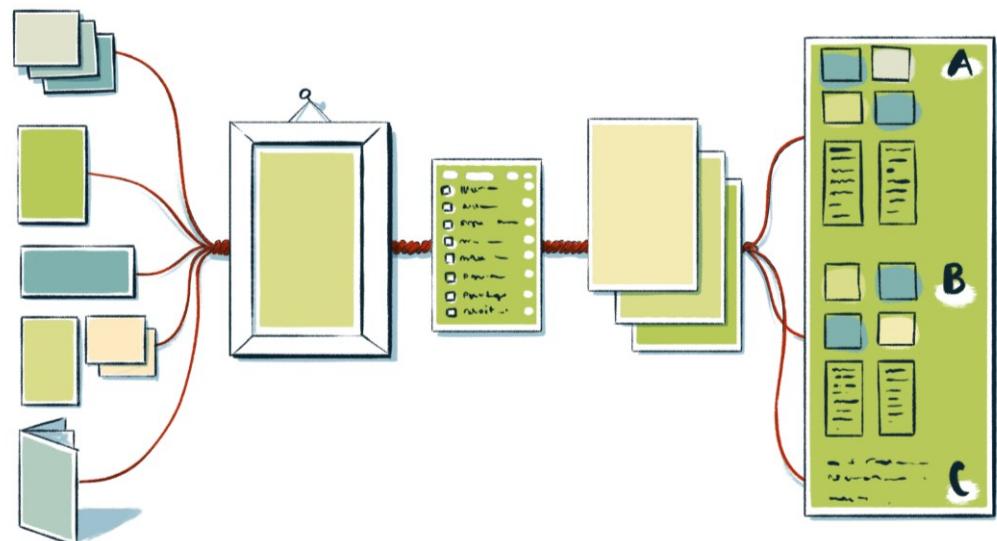


Abbildung 2: Roter Faden
(eigene Darstellung)

Aufbau des Agglomerationsprogramms

Das vorliegende Agglomerationsprogramm besteht aus den folgenden Teilen:

A: Hauptbericht	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzungsbericht – Situations- und Trendanalyse – Zukunftsbild – Handlungsbedarf – Teilstrategien
B: Kartenband	<ul style="list-style-type: none"> – Zukunftsbild – Teilstrategiepläne
C: Massnahmenband	<ul style="list-style-type: none"> – Massnahmenblätter – Beilagen zu den Massnahmen

Tabelle 2: Bestandteile des AP 5G Davos

Generationenkohärenz

Gemäss den Vorgaben der RPAV ist bei allen Bausteinen die Weiterentwicklung gegenüber der Vorgängergenerationen aufzuzeigen. Die Agglomeration Davos hat mit der 2. Generation das erste AP erarbeitet und dem Bund eingereicht. Dieses wurde vom Bund im Februar 2012 aufgrund einer zu geringen Wirksamkeit negativ beurteilt (vgl. Kapitel 2.3.3 und 3). Aufgrund dieses ablehnenden Entscheids des Bundes zum AP2G und der veränderten Rahmenbedingungen der RPAV wurde das AP5G neu und auf Basis der aktuellen Grundlagen aufgebaut.

1.3 Perimeter Agglomeration Davos

Der Bearbeitungsperimeter des Agglomerationsprogramms 5. Generation (AP5G) Davos umfasst die Gemeinde Davos (BFS Nr. 3851) als isolierte, alpines Agglomerationszentrum. Als einzelne Gemeinde, welche gleichzeitig den gesamten Agglomerationsraum darstellt, ist Davos auch als einzige Gemeinde gemäss MinVV (BeSA-Perimeter) beitragsberechtigt. In der folgenden Abbildung sind der Perimeter der Agglomeration Davos, sowie das folgend als «zentraler Raum» bezeichnete Siedlungsgebiet dargestellt.

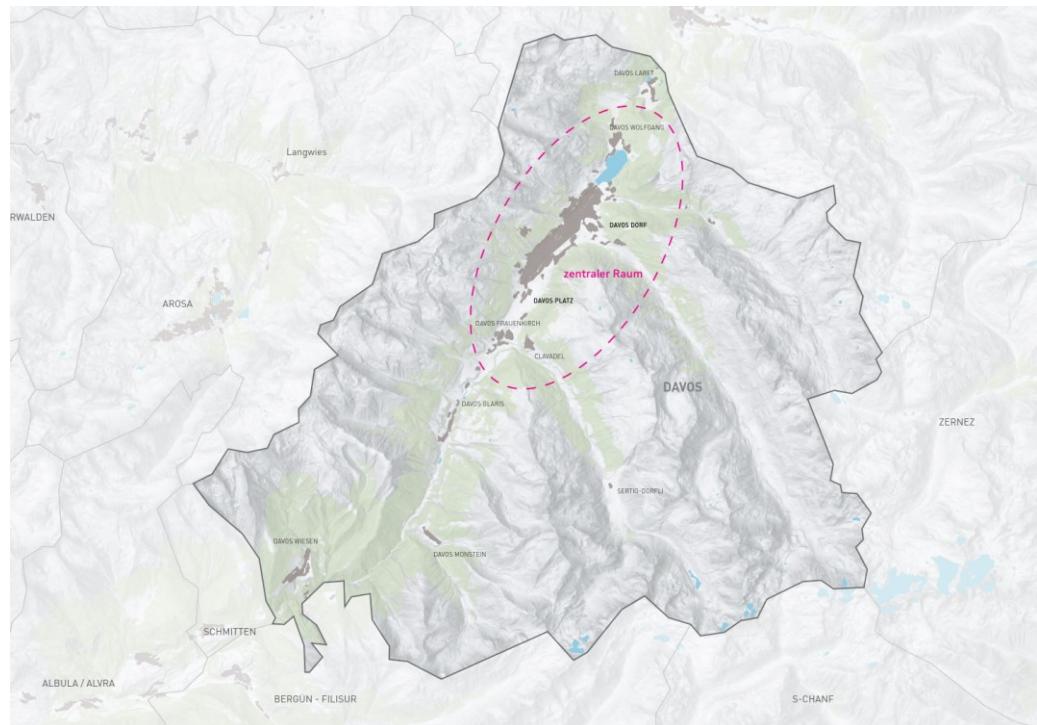


Abbildung 3: Agglomerationsperimeter Davos und zentraler Raum

2 Das Agglomerationsprogramm Davos der 5. Generation

2.1 Inhaltliche Schwerpunkte des AP5G

Die inhaltlichen Schwerpunkte des AP5G sind aus der Raumanalyse und den bisher erarbeiteten Planungen (Kapitel 2.3) abgeleitet.

- Verbesserung der verkehrlichen Vernetzung an multimodalen Verkehrsdrehscheiben im zentralen Raum
- Berücksichtigung des für Davos sehr relevanten Tourismusverkehrs
- Verbesserung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden
- Qualitative Innenentwicklung am richtigen Ort gemäss Innenentwicklungsstrategie und schaffen
- Ausbau der Veloverkehrsinfrastruktur im Siedlungsgebiet sowie zwischen den Ortsteilen

2.2 Trägerschaft, Projektorganisation und Mitwirkung

Trägerschaft und Organisation

Die Trägerschaft des AP5G Davos setzt sich aus der Gemeinde Davos (Kleiner Landrat) und dem Kanton Graubünden (Kantonale Regierung) zusammen.

Die Organisation der Prozesse ergibt sich aus dem folgenden Organigramm:

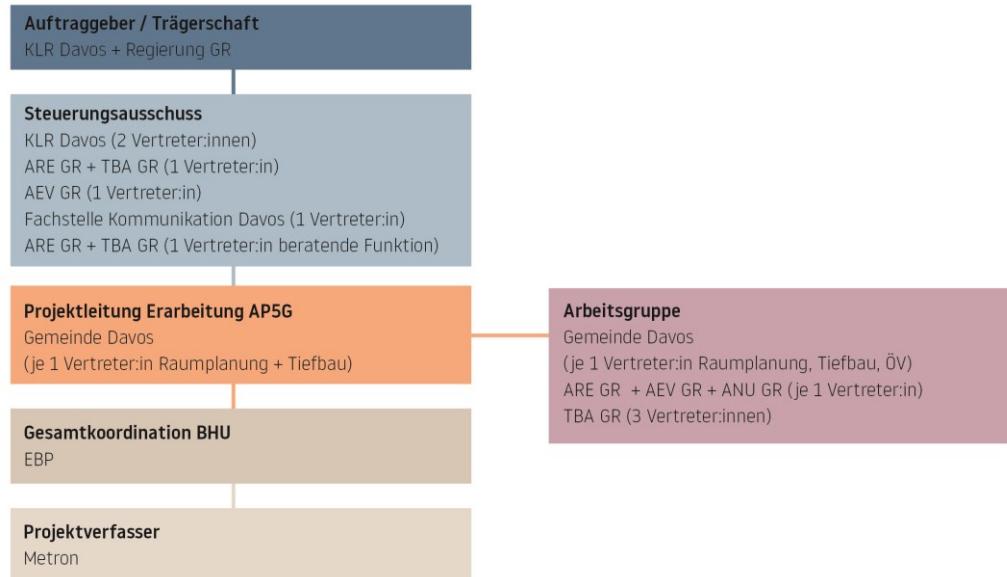


Abbildung 4: Projektorganisation Agglomerationsprogramm Davos 5. Generation

Eine Arbeitsgruppe aus Fachpersonen von Gemeinde und Kanton begleitet die inhaltlichen Arbeiten und stellt die Koordination mit anderen Planungen und Projekten sowie fachlichen kommunalen und kantonalen Anliegen sicher.

Der Kleine Landrat Davos und die kantonale Regierung werden durch den Steuerungsausschuss vertreten, welcher die strategische Steuerung des Projekts übernimmt.

Die Kommunikation mit dem Bund erfolgt über den Kanton (ARE GR).

Mitwirkung

Die Mitwirkung im Erarbeitungsprozess des AP5G Davos bezieht sich auf zwei Zielgruppen: Die kantonalen Ämter konnten im Rahmen einer Ämtervernehmlassung (vom 24.09.2024 – 24.10.2024) Stellung zum Entwurf des AP5G-Berichtes nehmen. Parallel zur Ämtervernehmlassung fand eine öffentliche Mitwirkung (e-Mitwirkung über www.mitwirken-davos.ch) zum Entwurf des AP5G-Berichtes für die Davoser Bevölkerung statt.

Die Gemeinde Davos war als Projektleiterin sehr stark in der Erarbeitung des AP5G involviert, sodass im Gegensatz zu anderen Agglomerationen keine zusätzlichen Gemeindegespräche durchgeführt werden mussten.

Die Region wurde vom Landammann Davos über die laufenden Aktivitäten informiert und konnte sich ebenfalls während der öffentlichen Mitwirkung über die Online-Plattform äussern.

Wichtigste Erkenntnisse aus der Mitwirkung

Zur öffentlichen Mitwirkung sind drei Stellungnahmen von Organisationen und Privatpersonen eingetroffen. Die Rückmeldungen betrafen mehrheitlich die Themen Parkierung / P+R, Bahnverkehr, Fuss- und Velowegen, sowie generelle Rückmeldungen zur Mobilitätsplanung der Gemeinde Davos.

Da sich das Agglomerationsprogramm grundsätzlich auf die bestehenden kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen stützt (vgl. Kapitel 2.3) und sich die Rückmeldungen zum Agglomerationsprogramm primär auf Inhalte dieser Planungen bezieht, werden die meisten Rückmeldungen zur Kenntnis genommen und im Rahmen der jeweiligen kommunalen Planungen behandelt.

Aufgrund der parallel durchgeföhrten kantonalen Ämtervernehmlassung wurden einige Ergänzungen am Hauptbericht vorgenommen.

2.3 Einordnung Agglomerationsprogramm in die nationalen, kantonalen und kommunalen Planungsinstrumente

Einbettung in übergeordnete Planungsinstrumente

Das AP5G Davos ist in die übergeordneten nationalen, kantonalen und regionalen Planungen eingebettet und baut auf den kommunalen Planungen auf. Die bei der Erarbeitung berücksichtigten Planungsinstrumente werden im Folgenden erläutert.

2.3.1 Eidgenössische und kantonale Konzepte und Richtpläne

Für das AP5G sind die in Tabelle 3 aufgelisteten nationale und kantonale Planungsinstrumente zentral. Diese Planungsinstrumente und Gesetze legen Strategien fest, welche für das AP5G als Grundlage dienen und führen verschiedene Infrastrukturmassnahmen, welche entweder teilweise als Massnahme ins AP5G aufgenommen werden oder einer Koordination mit dem AP bedürfen.

Planungsinstrument	Perimeter	Stand
Raumkonzept Schweiz	Schweiz	2012
Sachplan Verkehr	Schweiz	2021
Landschaftskonzept Schweiz	Schweiz	2020
Revidiertes Raumplanungsgesetz RPG 1	Schweiz	2014
Bundesgesetze über Fuss- und Wanderwege und Velowegen	Schweiz	
– Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege		1994
– Bundesgesetz über Velowegen		2022
Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG)	Schweiz	2004
Kantonaler Richtplan (KRIP)	Kanton Graubünden	2022
Kantonales Raumplanungsgesetz	Kanton Graubünden	2019
Raumkonzept Graubünden	Kanton Graubünden	2014
Sachplan Velo	Kanton Graubünden	2024
Retica30+	Netz RhB Graubünden	
Tourismusstrategie Graubünden	Kanton Graubünden	2024

Tabelle 3: Stand relevanter nationaler und kantonaler Planungsinstrumente

2.3.2 Regionale Konzepte und Vorhaben

Für das AP5G Davos sind die folgenden regionalen Planungsinstrumente zentral:

Planungsinstrument	Perimeter	Stand
Regionales Raumkonzept	Region Prättigau/Davos	Beschlossen, 2020
Regionaler Richtplan (RRIP)	Region Davos	vorgeprüft

Tabelle 4: Stand relevanter regionaler Planungsinstrumente

2.3.3 Kommunale Planungsinstrumente

Nachdem das eingereichte AP2G vom Bund negativ bewertet worden war, hat die Gemeinde Davos die Agglomerationsplanung sistiert und zahlreiche grundlegende Planungsdokumente erarbeitet oder aktualisiert, um die Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr besser zu steuern und insbesondere auch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu verbessern (vgl. Kapitel 3).

Dazu gehören unter anderem die beiden regional erarbeiteten Planungen des Regionalen Raumkonzepts (2020) [1] und Teilrevisionen des regionalen Richtplans.

In Abbildung 5 sind die zentralen kommunalen Grundlagen dargestellt. Basierend auf dem kommunalen räumlichen Leitbild (KrL) wurden ein Gesamtverkehrskonzept (GVK) und ein Konzept Fuss- und Veloverkehr (FVV) erarbeitet, welche als Grundlage zur Erarbeitung von Infrastrukturmassnahmen dienen. Das FVV-Konzept greift dabei Stossrichtungen und Massnahmen aus dem GVK auf und legt sie konkret auf ein Netz um. Außerdem wurden die Wohnraumstrategie, ein Freiraumkonzept und eine Innenentwicklungsstrategie entwickelt, welche konkrete Stossrichtungen zum Erreichen der Zielsetzung des KrL formulieren. Diese drei Strategien wurden parallel zueinander erarbeitet und sind in ihrem Inhalt aufeinander abgestimmt. Basierend auf diesen Planungen wird ab 2024 die Ortsplanung (blau) revidiert und die Inhalte der Strategien eigentümerverbindlich festgelegt. Die kommunalen Legislaturziele werden Anfang 2025 überarbeitet.

Neue und aktualisierte Planungsgrundlagen

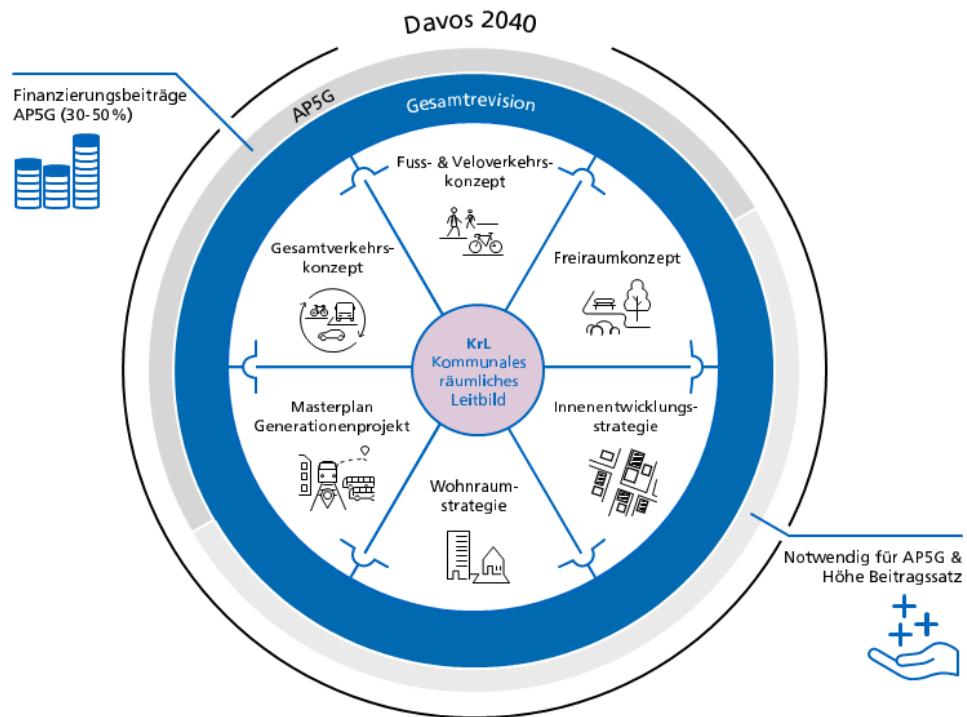


Abbildung 5: Zusammenhang der zentralen kommunalen Planungsgrundlagen und Gesamtrevision Ortsplanung, Agglomerationsprogramm

Partizipative Erarbeitung der kommunalen Planungen

Die verschiedenen Konzepte (vgl. Tabelle 5) und die daraus entwickelten Massnahmen wurden laufend koordiniert und aufeinander abgestimmt. Zudem wurden die zentralen Planungsinstrumente unter Einbezug der Bevölkerung partizipativ erarbeitet:

Im Rahmen der Erarbeitung des KrL eine öffentliche Orientierungsveranstaltung durchgeführt. Im Anschluss konnten Interessierte während der öffentlichen Auflage über das Mitwirkungstool «E-Mitwirkung» Vorschläge und Einwendungen einbringen.

Auch das GVK wurde partizipativ erarbeitet: Im den Jahren 2022/23 wurde ein Mitwirkungsverfahren unter Einbezug einer breit abgestützten Begleitgruppe durchgeführt. Im Fokus stand hier insbesondere die bestehende Verkehrsführung im Zentrum.

Die zentralen kommunalen Planungsinstrumente weisen per 31. Dezember 2024 folgenden Stand auf:

Planungsinstrument	Perimeter	Stand
Kommunales räumliches Leitbild (KrL)	Gemeinde Davos	Beschlossen, 2023
Wohnraumstrategie	Gemeinde Davos	Beschlossen, 2023
Innenentwicklungsstrategie	Gemeinde Davos	Beschlossen, 2024
Freiraumkonzept	Gemeinde Davos	Beschlossen, 2024
Gesamtverkehrskonzept (GVK)	Gemeinde Davos	Beschlossen, 2024
Parkierungskonzept	Gemeinde Davos	Beschlossen, 2024
Fuss- und Veloverkehrskonzept <i>Kommunale Netze, in Zusammenarbeit mit Kanton Graubünden</i>	Gemeinde Davos	Entwurf, 2024
Masterplan Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf	Gemeinde Davos	Entwurf 2024
Kommunale Agenda 2025	Gemeinde Davos	Beschlossen, 2014
Leitbild und Legislaturziele (alt: 2021-2024; Aktualisierung mit neuer Regierung 2025-2028)	Gemeinde Davos	Laufend 2025
Gesamtrevision kommunale Ortsplanung	Gemeinde Davos	Laufend 2024-2029

Tabelle 5: Stand relevanter kommunaler Planungsinstrumente

2.4 Erfüllung der Grundanforderungen

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme vier Grundanforderungen formuliert. Die Grundanforderungen gemäss den Vorgaben des Bundes (RPAV) werden erfüllt:

- Die **Trägerschaft** besteht, die Prozesse sind festgelegt und die Partizipation ist gewährleistet.
- Die **Struktur** mit den entsprechenden Bestandteilen des vorliegenden Agglomerationsprogramms orientiert sich an den RPAV des ARE (Stand 01.02.2023). Der rote Faden ist in einer Übersicht nachgewiesen.
- Die eingereichten **Massnahmen** sind ein relevantes Resultat des iterativen Erarbeitungsprozesses und leiten sich direkt aus Analyse, Zukunftsbild, Handlungsbedarf und den Strategien ab.
- Die Trägerschaft gewährleistet die **Berichterstattung** und **Umsetzung** der Massnahmen, die Zuständigkeiten zwischen dem Kanton Graubünden und der Agglomeration/Gemeinde Davos sind definiert.

In Tabelle 6 ist zudem aufgezeigt, in welchen Kapiteln respektive Dokumenten die Detailinformationen zu den Grundanforderungen zu finden sind.

Grundanforderung	Detailinformationen in	
GA1 – Trägerschaft und Partizipation	Trägerschaft Partizipation Beschluss	Kapitel 2.2 Kapitel 2.2 Seite 2
Die Grundanforderung 1 ist erfüllt		
GA2 – Vollständigkeit und roter Faden (gemäss Checkliste Eingangsprüfung)	Hauptbericht (A) und Kartenband (B) Perimeter Umsetzungsbericht Situations- und Trendanalyse Zukunftsbild Handlungsbedarf Teilstrategien Massnahmen Massnahmenband (C) Übersichtstabelle Massnahmenblätter Übergeordnete Massnahmen Massnahmenkarte AP5G	Kapitel 1.3 Kapitel 3 Kapitel 4 Kapitel 5 Kapitel 6 Kapitel 7 Kapitel 8 C: Kapitel 1 C: Kapitel 3-6 C: Kapitel 1 C: Kapitel 1
Die Grundanforderung 2 ist erfüllt		
GA3 – Herleitung priorisierter Massnahmen	Kurzbeschreibung Massnahmen und Bezug zu Teilstrategien Tabellarische Massnahmenübersicht Massnahmenkarte Massnahmenblätter	Kapitel 8 C: Kapitel 1 C: Kapitel 1 C: Kapitel 3-6
Die Grundanforderung 3 ist erfüllt		
GA4 – Umsetzung und Controlling gesichert	Umsetzungsbericht Umsetzung und Controlling	Kapitel 3 Kapitel 9
Die Grundanforderung 4 ist erfüllt		

Tabelle 6: Erfüllung der Grundanforderungen

3 Umsetzungsbericht bisherige Agglomerationsprogramme

Hinweis: Die Agglomeration Davos hat nicht an den Agglomerationsprogrammen der Generationen drei und vier teilgenommen. Da das AP2G 2012 abgelehnt wurde, wird im AP5G kein Umsetzungsbericht inkludiert.

Programmwirkung AP2G

Die Programmwirkung des 2012 eingereichten Agglomerationsprogramm 2G der Agglomeration Davos wurde als zu gering beurteilt und daher nicht zur Mitfinanzierung vorgesehen. Im Prüfbericht des Bundes wurden insbesondere die folgenden Punkte bemängelt:

- Fehlendes Gesamtverkehrskonzept (WK1)
- Fehlendes Fussverkehrskonzept (WK1)
- Parkierungskonzept mit Erhöhung des Parkierungsangebots gegensätzlich zur Wirkung der Verbesserung der regionalen ÖV-Erreichbarkeit (WK1)
- Wenig nachfragelenkende Massnahmen (WK1)
- Ungenügende Massnahmen zur Lenkung des Zweitwohnungsbaus (WK2)
- Kein systematischer Ansatz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (WK3)
- Ungenügend Wirksame Massnahmen zur effektiven Veränderung des Modalsplits (WK4)
- Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung sind auf Hauptortschaft begrenzt (WK4)
- Landschaftsschutz wird zu wenig berücksichtigt (WK4)

Nachdem das eingereichte AP2G nicht erfolgreich war, hat die Gemeinde Davos die Agglomerationsplanung sistiert und zahlreiche grundlegende Planungsdokumente erarbeitet oder aktualisiert, um die Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr besser zu steuern und insbesondere auch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu verbessern.

4 Situations- und Trendanalyse

4.1 Übergeordnete Einbettung und Raumstruktur

Davos ist ein regional wichtiger Wohn- und Arbeitsort, sowie auch eine nationale und internationale Freizeit-, Forschungs- und Kongressdestination. Auf 1'560 Höhenmetern gelegen und damit die höchste Stadt Europas ist die Gemeinde Davos eingebettet in den weitläufigen Landschaftsraum des Landwassertals. Das Landwasser verbindet dabei den städtischen Raum der Gemeinde (Davos Dorf / Platz) mit den 7 ländlich geprägten Ortschaften auf einer Gesamtfläche von 284 km² (6. Grösste Gemeinde der Schweiz).

Anders als die meisten Schweizer Agglomerationen ist Davos also nicht von einem Agglomerationsraum umgeben, sondern vor allem von touristisch genutzter Naturlandschaft. Als nächste grössere Ortschaft grenzt die Gemeinde Klosters im Norden an Davos an.

Davos ist mit der Bahn gut erschlossen. Ab Landquart besteht tagsüber ein Halbstundentakt (Reisedauer rund 1h). Mit dem Projekt «Retica 30» beziehungsweise dem Fahrplan 2024 wurde ein umsteigefreier Halbstundentakt eingeführt. Ab Filisur besteht ein Stundentakt. Die strassenseitige Erreichbarkeit ab Landquart wurde in den letzten Jahrzehnten durch zahlreiche Umfahrungen im Prättigau verbessert (Reisedauer ab Landquart rund 45 Min.).

Raumstruktur

Die Agglomeration Davos gilt gem. kantonalem Raumkonzept neben St. Moritz als eines der beiden kantonalen Zentren von internationaler Ausstrahlung.

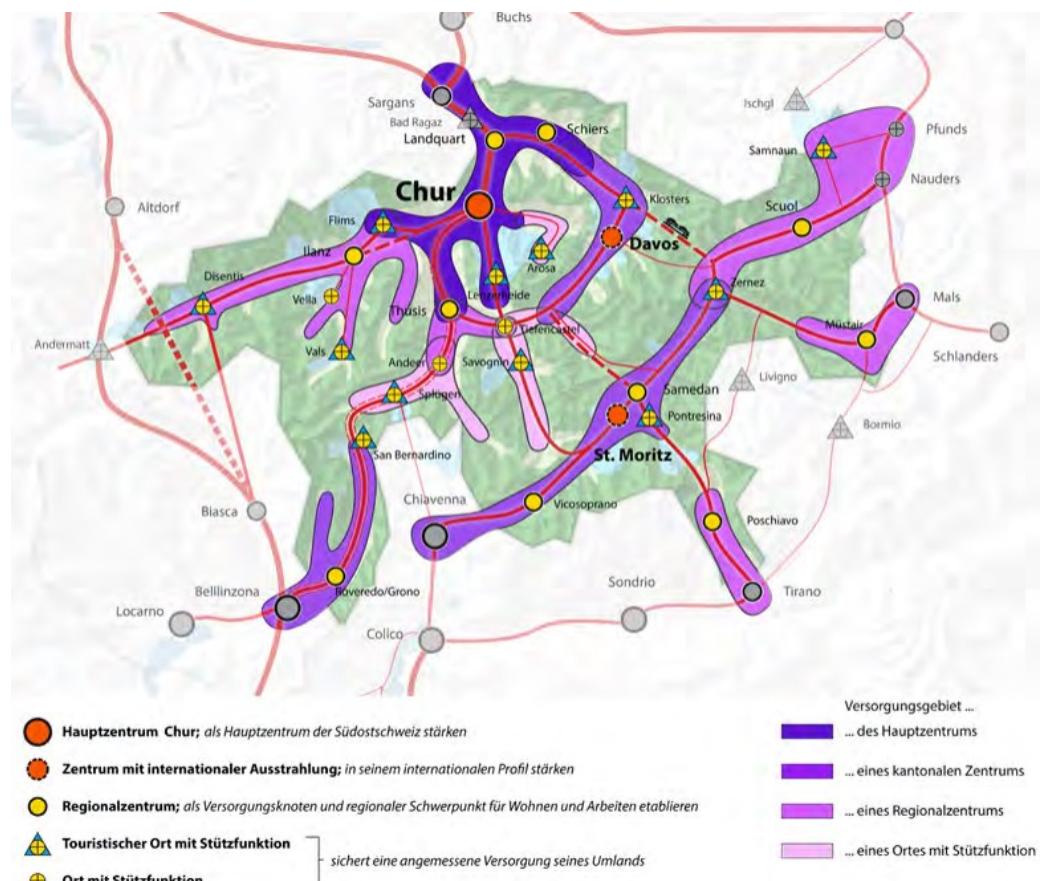


Abbildung 6: Zentrenstruktur Kanton Graubünden gem. kantonalem Raumkonzept ([2])

Die Raumstruktur der Agglomeration Davos basiert auf dem kantonalen Raumkonzept und ist in Abbildung 7 ersichtlich.

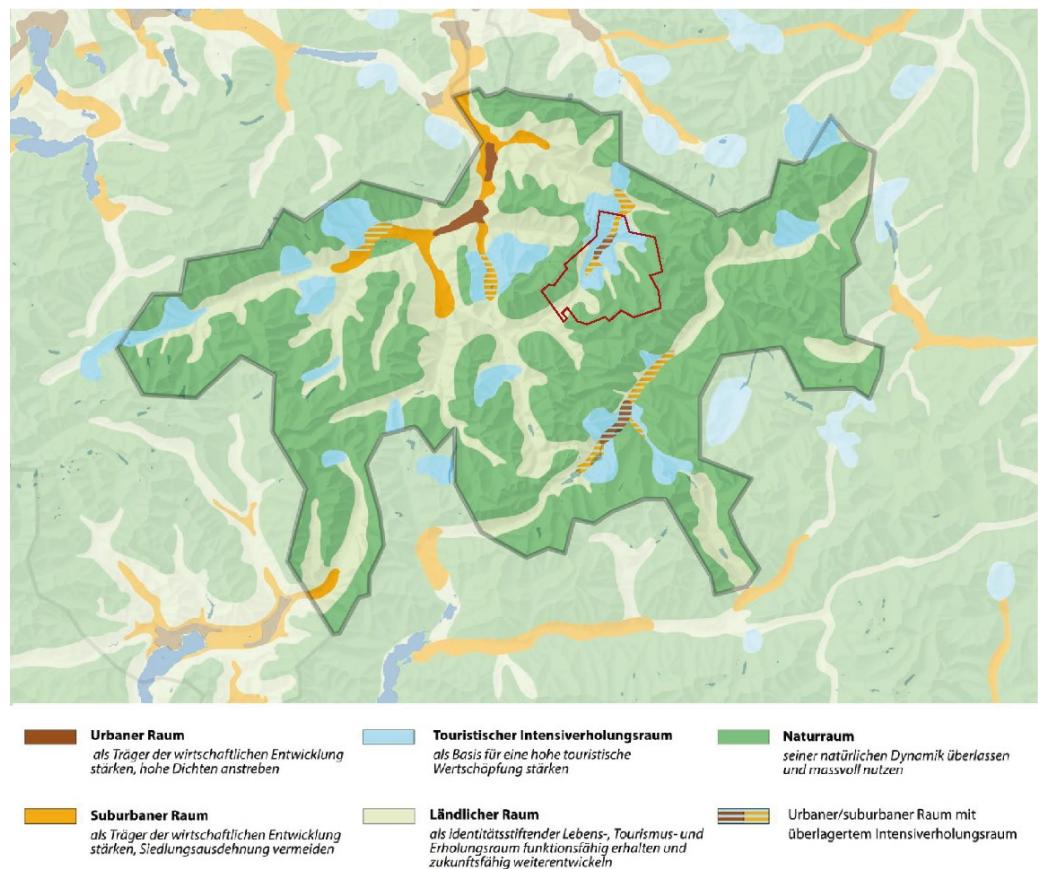


Abbildung 7: Raumtypen Agglomeration Davos, gem. kantonalem Raumkonzept, Gemeindegrenze von Davos in Rot [3]

Raumtypen

Obschon die Agglomeration aus nur einer Gemeinde besteht, sind mehrere Raumtypen auf dem Gemeindegebiet vorzufinden. Die Raumtypen urban/suburban und der touristische Intensiverholungsraum überlagern sich im Siedlungsgebiet sogar:

- Urbaner Raum als Träger der wirtschaftlichen Entwicklung und Raum mit hohen baulichen Dichten (v. a. Davos Dorf / Platz)
- Suburbaner Raum als Träger der wirtschaftlichen Entwicklung und Raum mit stabilisierter Siedlungsausdehnung
- Touristischer Intensiverholungsraum als Basis für eine hohe touristische Wertschöpfung
- Ländlicher Raum als identitätsstiftender Lebens-, Tourismus- und Erholungsraum
- Naturraum mit natürlichen Dynamiken und massvoller Nutzung

Regionales Raumkonzept

Das Regionale Raumkonzept der Region Prättigau/Davos [1] basiert auf dem kantonalen Raumkonzept Graubünden und schafft eine Gesamtschau über den Raum Prättigau und die Gemeinde Davos. Die Alpenstadt Davos ist in der Raumentwicklungsstrategie des regionalen Raumkonzepts Prättigau/Davos als Zentrum mit internationaler Ausstrahlung klassifiziert. Das Konzept formuliert in ihrer Raumentwicklungsstrategie Ziele zur räumlichen Entwicklung der Themenbereiche Wirtschaft, Tourismus, Siedlung, Umwelt und (Verkehrs-)Infrastrukturen. Ortsteile und Siedlungen

Die Gemeinde Davos besteht aus den Ortsteilen Dorf (einschliesslich Flüela, Wolfgang, Laret), Platz (einschliesslich Dischma), Frauenkirch (einschliesslich Sertig), Glaris, Monstein und Wiesen. Das Dorfbild von Monstein ist im Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) enthalten.

Der zusammenhängende Raum von Davos Frauenkirch bis Davos Wolfgang wird folgend als «zentraler Raum» bezeichnet.

Generell ist das Landschaftsbild der Gemeinde stark durch die Höhenlage, lokalen Eigenschaften und traditionellen und heutigen Nutzungsformen geprägt.

- Davos Dorf und Davos Platz sind als die touristischen Zentren grossflächige städtische Siedlungen im Haupttalboden.
- Davos Laret und Davos Wolfgang liegen aufgrund des prähistorischen Bergsturzgebietes etwas abseits der Hauptsiedlung
- Davos Frauenkirch und Davos Glaris sind typische Walsersiedlungen mit Streusiedlungscharakter.
- Davos Monstein ist eine verdichtete walserische Siedlung in Form eines Strassendorfes.
- Davos Wiesen liegt auf einer Sonnenterrasse am südwestlichsten Ende des Gemeindegebiets.
- In den Seitentälern befinden sich traditionelle walserische Einzelhofsiedlungen mit Heimwiesen.

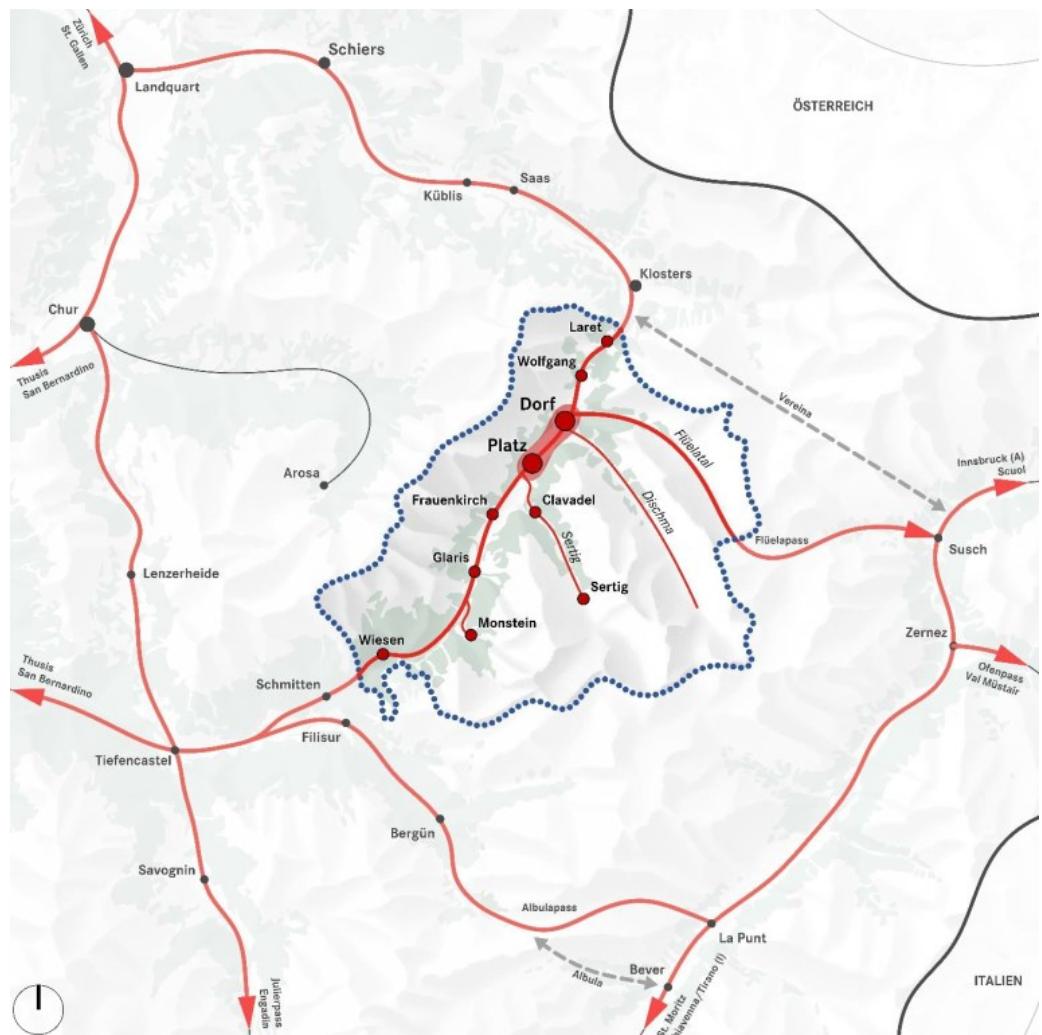


Abbildung 8: Orte und Siedlungen
Gemeinde Davos [4]

4.2 Siedlung

4.2.1 Entwicklung und Prognose Bevölkerung / Beschäftigte / Gäste

Bevölkerungsentwicklung

Im Jahr 2022 wohnten in der Gemeinde Davos 10'732 ständige Einwohner:innen. Davos Dorf und Platz sind mit insgesamt rund 8'700 ständigen Einwohner:innen (ca. 80 %) deutlich die grössten Orte in der Gemeinde. Die weiteren Orte Laret, Wolfgang, Frauenkirch, Glaris, Monstein und Wiesen weisen zwischen 170 und 400 EW auf. Die Seitentäler (Sertig, Dischma) sind deutlich weniger dicht besiedelt

Die Einwohnerzahl ist seit dem Jahr 2008 in der Tendenz leicht abnehmend. Dies ist unter anderem auf den fehlenden (bezahlbaren) Erstwohnraum zurückzuführen, denn trotz dem Bau von neuen Erstwohnungen ist die Zahl der verfügbaren Erstwohnungen zurückgegangen (vgl. Kapitel 4.2.3). Zu den ständigen EW kommen rund 1'000 Personen mit einer Kurzaufenthaltsbewilligung hinzu (nicht ständige Wohnbevölkerung). Zu saisonalen Spitzenzeiten halten sich gemäss Schätzungen der Gemeinde bis zu 60'000 Personen in Davos auf (inkl. Zweitbewohner:innen, Gäste, Saisonangestellte, etc.).

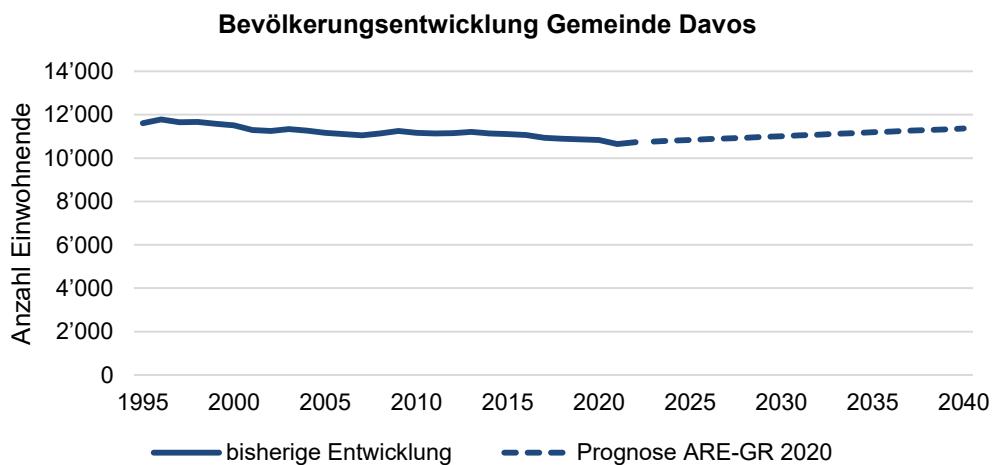


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Davos 1995 – 2040 ([2] [5])

Der Kanton geht in seiner Perspektive von einer Zunahme der Bevölkerung in der Gemeinde bis im Jahr 2035 auf 11'900 EW aus (+ 1'000 EW, BFS angeglichen, hohes Szenario).

Demografischer Wandel

Die Entwicklung der Altersstruktur zeigt in Davos ein noch klareres Bild als im Schweizer Durchschnitt. Der Anteil Einwohner:innen über 65 Jahre hat zwischen 2010 und 2020 um rund 5 % zugenommen. Dagegen war der Anteil der 15-29-jährigen im gleichen Umfang rückläufig. Die übrigen Jahrgänge zeigten sich in etwa stabil. Das bedeutet, dass in 10 Jahren rund ein Drittel der Bevölkerung über 65 Jahre alt sein wird, sofern nicht ein Wachstum bei der jüngeren Bevölkerung eintritt.

Bei den Haushalten zeigt sich der gleiche Trend. Zwischen 2012 und 2020 ist der Anteil der Ein- und Zweipersonenhaushalte um rund 5 % angestiegen. Die Haushalte mit Kindern gingen im gleichen Zeitraum um 5% zurück. [6]

Beschäftigtenentwicklung

Davos hat ein positives Pendlersaldo (1'180 Zupendler:innen gegenüber 580 Wegpendler:innen). 92% der Erwerbstätigen, die in Davos wohnhaft sind, arbeiten auch in der

Gemeinde. Über die Hälfte aller Zupendler:innen kommt aus der Gemeinde Klosters und der Region Prättigau. Die Zahl der Zupendler:innen hat sich in den letzten Jahren erhöht. Dies ist unter Berücksichtigung der schrumpfenden Bevölkerung auf den fehlenden bezahlbaren Wohnraum in der Gemeinde Davos zurückzuführen.

Zwischen 2011 und 2018 blieb die Anzahl der Betriebe in Davos relativ konstant, während die Anzahl der Beschäftigten von 6'820 auf 7'060 Vollzeitäquivalente (+ 240 VZÄ) zunahm. Von den VZÄ sind 2% im 1. Sektor tätig (GR: 5 %), 13 % im 2. Sektor (GR: 24 %) und 85 % im 3. Sektor (GR: 71 %). Der dritte Sektor (Tourismus, Gesundheit, Forschung, etc.) nimmt damit für Davos eine überdurchschnittliche Bedeutung ein.

Die grössten Branchen bilden der Tourismus (ca. 2'000 Vollzeitäquivalente VZÄ) und die Gesundheitsbranche (ca. 1'000 VZÄ). Das Gewerbe kommt summiert ebenfalls auf fast 2'000 VZÄ (Verkehr, Lagerei, Handel, Baugewerbe, Herstellung von Waren). Die Branchenstruktur ist sehr breit aufgestellt. Ein Grossteil der Beschäftigung ist jedoch direkt oder indirekt auf den Tourismus zurückzuführen.

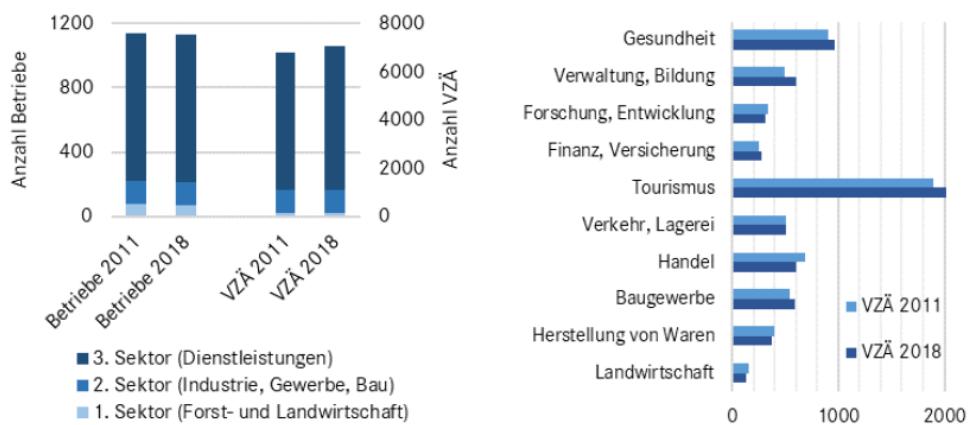


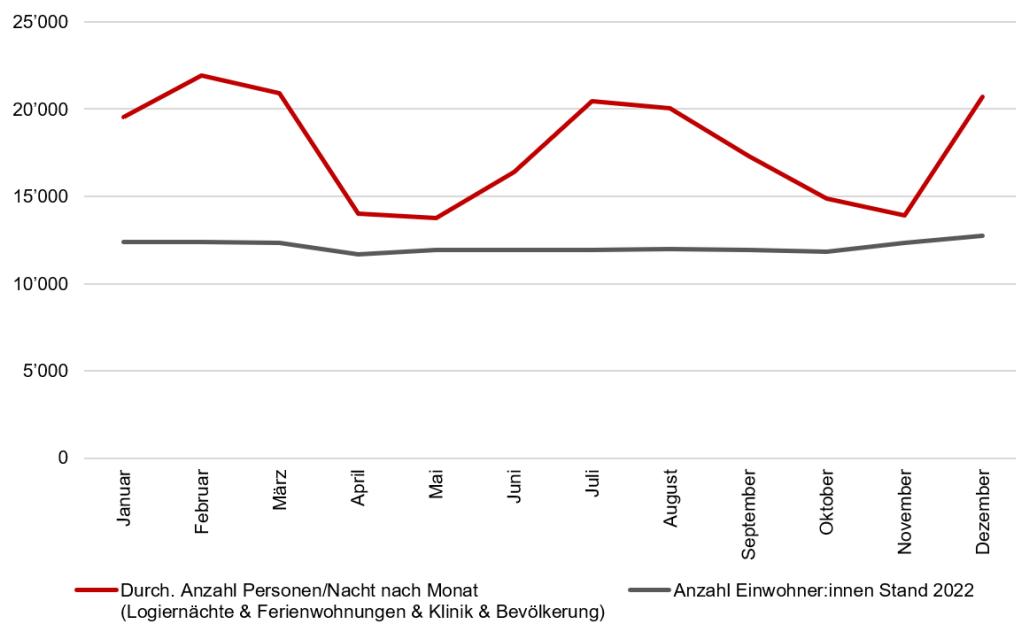
Abbildung 10: Betriebe VZÄ (links), detaillierte Wirtschaftsstruktur (rechts) [4]

Der Kanton Graubünden legt – basierend auf dem BFS-Szenario hoch aus dem Jahr 2015 - im kantonalen Richtplan kantonsweite Zielwerte für die Beschäftigtenentwicklung gemäss Entwicklungsszenario hoch bis 2040 fest. Die Agglomeration Davos liegt in der Region Prättigau, für welche ein Anstieg der Beschäftigten (VZÄ) von 12'400 (2015) auf rund 14'100 (2040) prognostiziert wird. Dies sind rund 1'700 Beschäftigte mehr in der Region bzw. eine Zunahme von rund 14%. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Entwicklung primär auf die regionalen Zentren, beziehungsweise Arbeitsstandorte konzentrieren wird. Für die Gemeinde Davos bedeutet dies ein stärkeres Wachstum.

Gäste

Als Tourismusregion spielen neben den Einwohner:innen und Beschäftigten auch die Gäste als Raumnutzende eine wichtige Rolle. Davos hat ca. 6'500 Hotelbetten, welche im Jahr 2019 ca. 850'000 Logiernächte verzeichneten. Die Zahl der Hotellogiernächte lag in den letzten 20 Jahren (ohne Berücksichtigung der Pandemie) insgesamt stabil bei ca. 0.8 bis 1.0 Mio. Zudem bieten die bewirtschafteten Ferienwohnungen und Kollektiv- und Gruppenunterkünfte mindestens 4'700 weitere Betten. In den rund 7'200 Zweitwohnungen wird mit mindestens 14'000 weiteren Betten gerechnet. [4]

Die Auswertung der durchschnittlichen Anzahl Personen pro Nacht und Monat in Davos (Abbildung 11) zeigt eine starke Schwankung der Übernachtenden im Vergleich zur ständigen Wohnbevölkerung über das Jahr hinweg. In der Winter- und Sommersaison machen die Gäste im Schnitt knapp 40% aller Übernachtenden aus. In der Nebensaison liegt dieser Wert bei ca. 18 %.



Logiernächte: (Hotel, Gruppenunterkünfte, Parahotellerie) mit Jahresmittel (2015-2021)
 Ferienwohnungen: Annahme, dass Verteilung Ferienwohnungsbesitzer:innen gleich ist wie Hotelübernachtungen (pro Monat), Jahresmittel (2016-2021)
 Klinik: Jahresmittel (2017-2022)
 Bevölkerung: Bevölkerungszahlen

Abbildung 11: Auswertung der durchschnittlichen Anzahl Personen/ Nacht nach Monat (Logiernächte, Ferienwohnungen, Klinik, Bevölkerung)

Ausserdem hat die Bedeutung des Tagestourismus durch die zunehmende Mobilität und bessere Erreichbarkeit stark zugenommen [4]. Aufgrund von Auswertungen der Ersteintrittsdaten der Bergbahnen sowie der Abwassermengen wird davon ausgegangen, dass sich in der Wintersaison (Dezember-April) in Davos neben der Bevölkerung und den übernachtenden Gästen 41 % zusätzliche Personen (Tagestourismus und Gäste von Einheimischen) aufhalten. In der Nebensaison liegt dieser Wert deutlich tiefer. Für die Sommersaison können aufgrund der Datenlage keine Aussagen getroffen werden.

Gemäss Trends ist sowohl beim Aktiv- als auch beim Gesundheitstourismus mit einer Zunahme zu rechnen [4].

4.2.2 ÖV-Erschliessungsgüte und Dichte Einwohner / Beschäftigte

Hinweis: Der Kanton Graubünden verwendet für die Richtplanung eine eigene Methodik zur Berechnung der Güteklassen für die Haupt- und Nebensaison [7]. Diese Methodik unterscheidet sich von der Methodik des ARE. Eine Gegenüberstellung der beiden Methoden ist in Kapitel 4.5.3 aufgeführt. In diesem Kapitel wird die Methodik des ARE verwendet. .

Erschliessungsgüte

In Davos liegt aktuell einzig die Umgebung der Bahnstation Dorf in der ÖV Güteklaasse A. Das Gebiet mit ÖV Güteklaasse B erstreckt sich entlang der Bahnlinie bis Davos Platz. Das restliche Siedlungsgebiet im Davoser Landwassertal ist im Raum um die Bushaltestellen mit einer ÖV Güteklaasse C und D erschlossen. Die Seitentäler mit einer Güteklaasse D rund um die Bushaltestellen, ansonsten nicht mit ÖV erschlossen.

MOCA-Indikator 3
Anteil Einwohner:innen
nach ÖV GKL

MOCA-Indikator 3 Anteil Einwohner:innen nach ÖV GKL

Prozentual wohnen mittlerweile weniger Personen an Orten ohne ÖV-Gütekasse als noch 2014. Anteilmässig weniger Personen als noch 2014 sind aber auch in den Gebieten mit ÖV Gütekasse A und B zu verzeichnen. Gestiegen ist hingegen der Anteil Personen, welcher in der ÖV Gütekasse C und D lebt. Die Verschiebung der Anteile kann primär auf die Abnahme der Bevölkerung aufgrund mangelndem adäquatem Wohnraum, aber auch auf Bautätigkeiten an weniger gut erschlossenen Lagen zurückgeführt werden. Diese Entwicklung lässt sich auch beim Durchschnitt kleiner Agglomerationen ablesen. Anteilmässig ist die Gemeinde Davos über den durchschnittlichen Werten kleiner Agglomerationen.

MOCA 3 – Anteil Einwohnende nach ÖV GKL

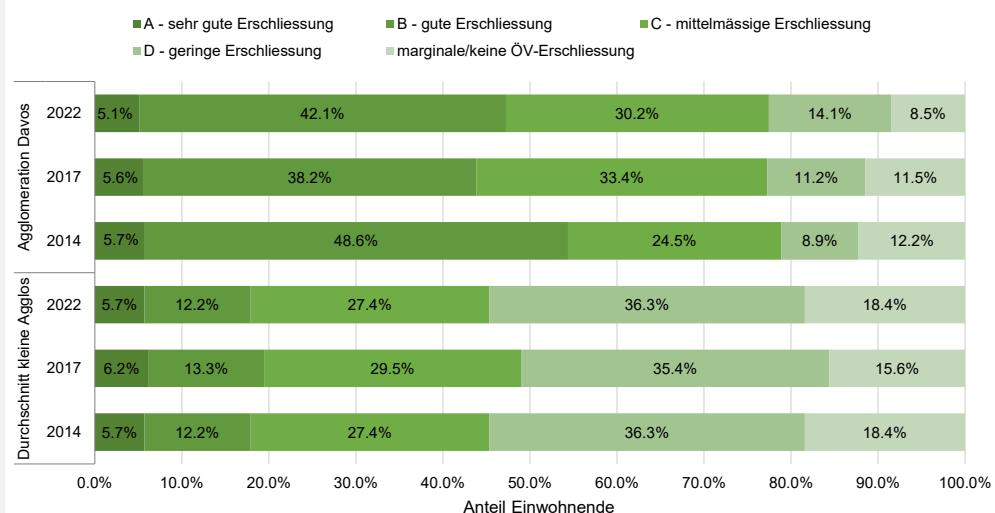


Abbildung 12: MOCA-Indikator 3: Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen (ARE 2024)

MOCA-Indikator 4
Anteil Beschäftigte nach
ÖV GKL

MOCA-Indikator 4 Anteil Beschäftigte nach ÖV GKL

Der Anteil der in der ÖV-Gütekasse A und B tätigen Beschäftigten nahm von 68.4 % (2014) auf 59.9 % (2021) ab. Dies kann analog der Einwohner:innen auf die Zunahme der Anzahl Pendler:innen sowie auf Schaffung von Arbeitsplätzen an weniger gut erschlossenen Lagen zurückzuführen sein.

Diese Entwicklung ist im Grundsatz gegenläufig der Entwicklungen im Durchschnitt kleiner Agglomerationen, wo die Anteile in der ÖV Gütekasse A bis C steigend sind. Jedoch ist in Davos bereits heute der Anteil der Güteklassen A bis C deutlich höher als der Durchschnitt kleiner Agglomerationen.

MOCA 4 – Anteil Beschäftigte nach ÖV GKL

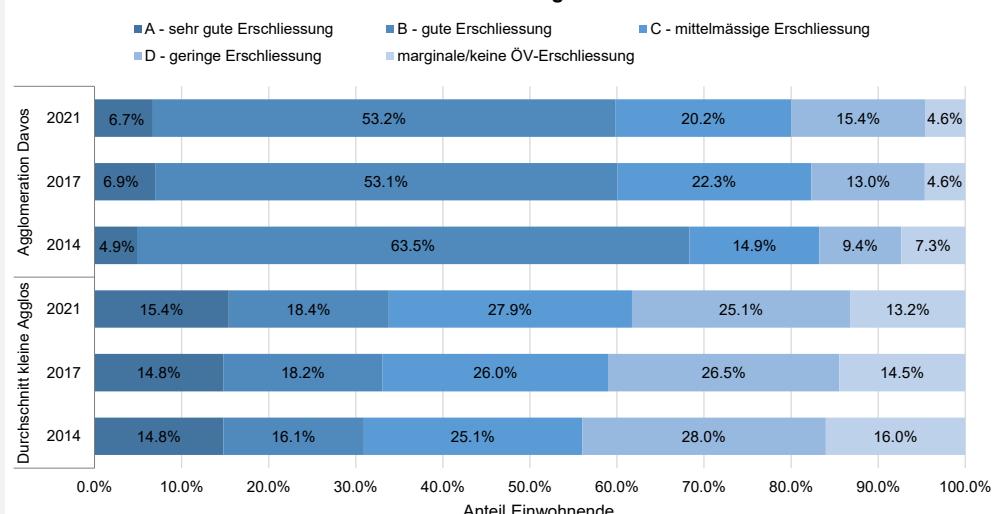


Abbildung 13: MOCA-Indikator 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen (ARE 2024)

Dichte der Einwohner:innen und Beschäftigten

Die Dichte der Einwohner:innen (vgl. Abbildung 14, links) ist insbesondere im urbanen Raum (Dorf, Platz) hoch. Eine mittlere Einwohner:innendichte (< 40 EW) findet sich in den Siedlungsräumen der umliegenden Ortsteile.

Gebiete mit einer hohen Dichte an Vollzeitäquivalenten (VZÄ) (vgl. Abbildung 14, rechts) konzentrieren sich ebenfalls im urbanen Raum (Platz). Zudem findet sich in den Klinikstandorten Wolfgang und Clavadel, sowie in den Forschungsinstitutionen hohe VZÄ-Dichten. Hierbei ist zu beachten, dass beispielsweise die Beschäftigten mit Arbeitsort im touristischen Intensiverholungsgebiet am Berg an den Standorten der jeweiligen Talstation verortet sind.

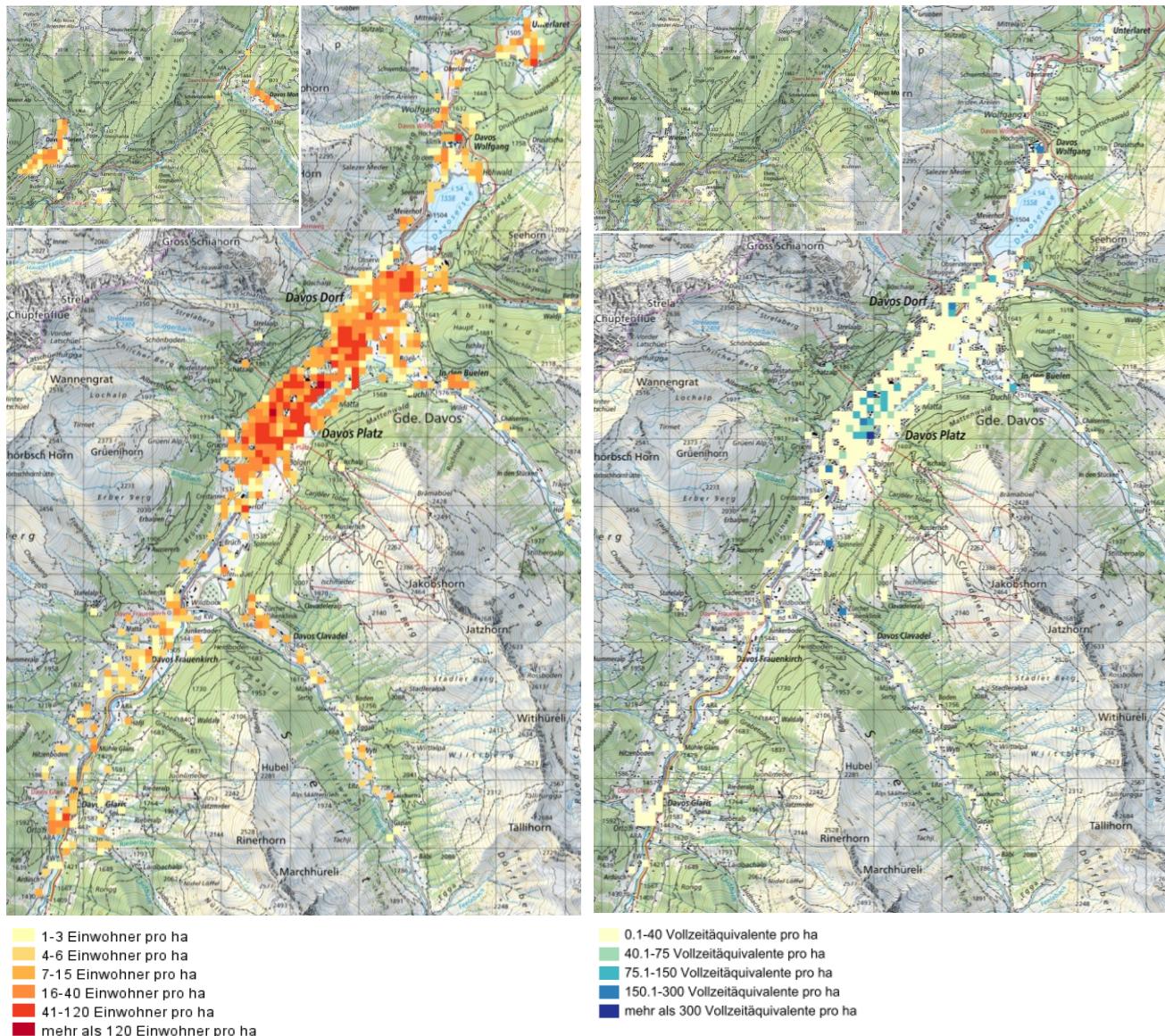


Abbildung 14: Einwohner:innen pro Hektare (2022) (links) und Vollzeitäquivalente pro Hektare (2021) (rechts); Quelle: Swissstopo (2024)

MOCA-Indikator 5
Dichte der überbauten
WMZ

MOCA-Indikator 5 Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

In Davos hat die Dichte der Einwohner:innen und Beschäftigten pro Hektare überbaute Bauzone von 56.9 im Jahr 2014 auf 53.1 im Jahr 2022 abgenommen. Verglichen mit dem Durchschnitt der kleinen Agglomerationen ist die Dichte der WMZ in Davos tiefer. Zudem hat die Dichte der WMZ über die letzten 10 Jahre abgenommen, während sie in den anderen kleinen Agglomerationen im Schnitt stetig gewachsen ist. In lediglich einem Fünftel der kleinen Agglomerationen wurden leichte Abnahmen beobachtet, allerdings hat das Verhältnis in Davos am stärksten abgenommen

Die Abnahme des Verhältnisses in Davos ist durch den Rückgang der ständigen Wohnbevölkerung zu erklären. Denn obwohl in den letzten Jahren neuer Wohnraum erstellt wurde, ist das Angebot verknapp. Die Wohnraumentwicklung wird in Kapitel 4.2.3 erläutert.

MOCA 5 – Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

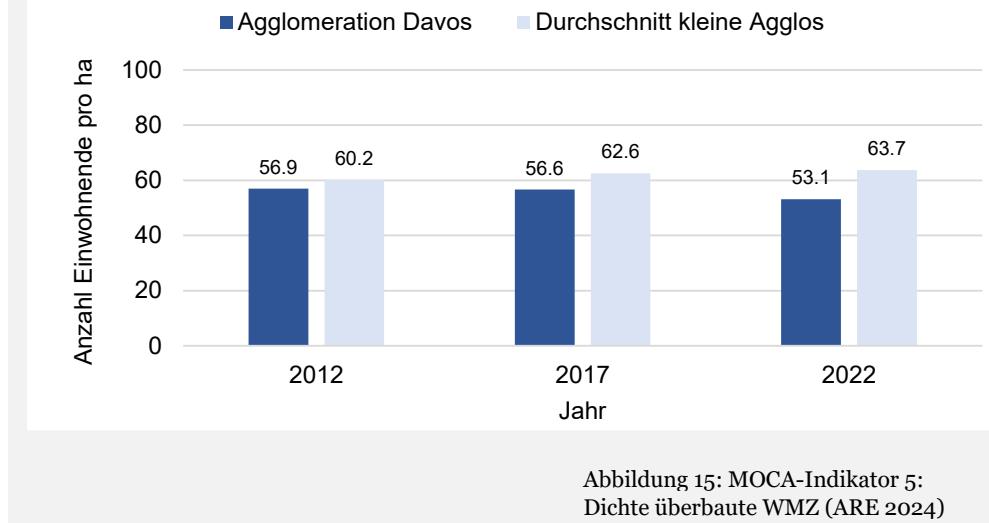


Abbildung 15: MOCA-Indikator 5:
Dichte überbaute WMZ (ARE 2024)

4.2.3 Wohnraumentwicklung

Wohnungsbestand

Aktuell umfasst der Gesamtwohnungsbestand rund 12'350 Wohnungen (Erst- und Zweitwohnungen). Der Zweitwohnungsanteil beläuft sich auf 58.6 % (7'540 Wohnungen, 2023), womit Davos den baurechtlichen Bestimmungen des Zweitwohngesetzes (ZWG) untersteht. In vergleichbaren, touristisch geprägten Gemeinden wie Laax und Arosa¹ (>70 %) ist der Zweitwohnungsanteil deutlich höher. Dennoch hat der hohe Zweitwohnungsanteil von Davos einen grossen Einfluss auf die Wohnungsverfügbarkeit.

Der Anteil an 1- und 2-Zimmerwohnungen ist in Davos aktuell relativ hoch (42 % des Gesamtwohnungsbestands, GR: 27 %). Die Anzahl an grossen Wohnungen ab 4 Zimmern ist hingegen tief (34 %, GR: 47 %) [8]. Somit fehlt adäquater Wohnraum für Familien und andere Mehrpersonenhaushalte.

Die Leerwohnungsziffer lag 2021 bei sehr tiefen 0.15 %. Dies ist der tiefste Wert in Davos seit 1998 und weit unter dem schweizerischen Mittel von 1.54 %. Die Schrumpfung der Bevölkerung (vgl. Kapitel 4.2.1) trotz mehr Arbeitsplätzen und die Zunahme der Zupendler:innen trotz Bau von neuen Wohnungen sind Indizien dafür, dass Einheimische und Beschäftigte in Davos keinen adäquaten Wohnraum finden.

Leerwohnungsziffer

Zweitwohnungen

Zweitwohnungen

Der Zweitwohnungsanteil ist seit 2017 um 2.6 % auf 58.6 % angestiegen. Gleichzeitig ist die Anzahl der Erstwohnungen in diesem Zeitraum gesunken, obwohl von 2017 bis 2021 rund 200 Erstwohnungen erstellt wurden. Diese Entwicklung deutet darauf hin, dass

¹ Laax und Arosa sind im Kantonalen Raumordnungskonzept als «Touristischer Intensiverholungsraum» mit der Überlagerung «Suburbaner Raum» verzeichnet. [3]

gleichzeitig rund 270 altrechtliche (vor 2012 erstellte) und zuvor als Erstwohnungen genutzte Wohnungen in Zweitwohnungen umgenutzt wurden. Dies entspricht rund 55 Umnutzungen pro Jahr, durch welche direkt Erstwohnraum für Einheimische verloren geht. Der Anteil altrechtlicher Wohnungen liegt in Davos bei rund 95%.

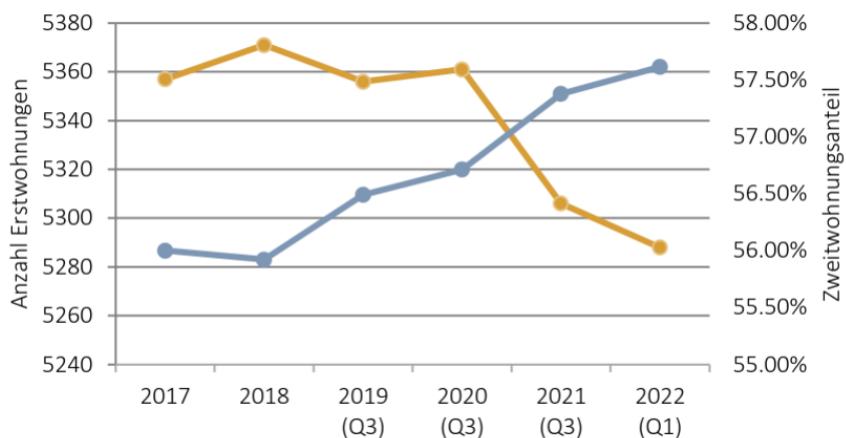


Abbildung 16: Entwicklung Erst- (gelb) und Zweitwohnungen (blau) 2017-2022;
Quelle [6]

Es ist davon auszugehen, dass weiterhin eine hohe Nachfrage nach Zweitwohnungen im touristischen Raum besteht und die Umnutzung von altrechtlichen Erst- zu Zweitwohnungen anhält. Es wird davon ausgegangen, dass der Zusatzbedarf bis ins Jahr 2032 rund 400 Wohnungen beträgt. Neben diesem reinen Zusatzbedarf ist jedoch auch der durch die zukünftige Umnutzung von Erst- zu Zweitwohnungen entstehende Ersatzbedarf zu berücksichtigen. Je nach Entwicklungsszenario ² besteht bis ins Jahr 2032 ein Bedarf von 650 – 1000 neuen Wohnungen.

Wohnraumstrategie

Wohnraumstrategie

Unter Berücksichtigung des demographischen Wandels (vgl. Kapitel 4.2.1) und der starke Anstieg der Mietpreise (+ 9 % von 2019-2022) [6], sowie der tiefen Leerwohnungsziffer und dem hohen Zweitwohnungsanteil zeigt sich eindeutig, dass die Bewohner:innen und Beschäftigten in Davos nicht genügend adäquaten Erstwohnraum finden.

Um dieser Entwicklung entgegenzusteuern hat die Gemeinde Davos 2023 eine Wohnraumstrategie erarbeitet [6]. Diese umfasst folgende Zielsetzungen:

- Genügend Erstwohnraum bereitstellen, um der Abwanderung entgegenzuwirken und das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufnehmen zu können.
- Geeigneten Erstwohnraum bereitstellen, um eine langfristig nachhaltige und vielfältige Entwicklung der Bevölkerung zu fördern.
- Bereitstellen von wirtschaftlich tragbarem Wohnraum für alle Einwohner:innen.
- Die Gemeinde und die privaten und gemeinnützigen Akteur:innen tragen gemeinsam dazu bei, dass die obigen Ziele erreicht werden. Sie arbeiten in einem offenen Dialog zusammen und tauschen sich aus.

Die entwickelte Wohnraumstrategie umfasst verschiedene Teilstrategien und Strategieelemente aus den Bereichen der Raumplanung, aktiver Bodenpolitik, finanzieller

² Szenario A: Anhaltende Entwicklung der Umnutzung von Erst- zu Zweitwohnungen ohne Massnahmen: Bedarf von total 900-1000 zusätzliche Erstwohnungen bis 2032

Szenario B: Reduktion der Umnutzung durch Massnahmen zum Erstwohnungs-erhalt: Bedarf von total 650-700 zusätzlich Erstwohnungen bis 2032.

Fördermittel und zielt sowohl auf das Schaffen von zusätzlichen Erstwohnungen als auch den Erhalt von bestehenden Erstwohnungen ab (vgl. Abbildung 17). Die Bestandteile der Wohnraumstrategie werden in der Teilstrategie S4 (Kapitel) erläutert.

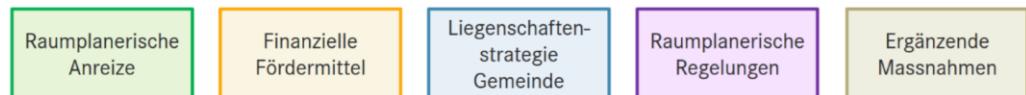


Abbildung 17: Handlungsfelder der Wohnraumstrategie [6]

Zusätzlich zu der Umsetzung der Teilstrategien, welche direkt und langfristig zur Schaffung und Erhaltung von Erstwohnraum beitragen, wird die Entwicklung der Wohnraumentwicklung und der Umnutzungen durch ein Monitoring und Controlling begleitet.

4.2.4 Reserven der Siedlungsentwicklung

Bauzonenreserven

Bauzonenreserven

In den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) sind insgesamt 33.4 ha nicht überbaut [9]. Der Überbauungsgrad ist bei den Wohnzonen mit 76 % besonders tief (22 ha unüberbaut). In den Arbeitszonen sowie den weiteren Bauzonen bestehen hingegen in der ganzen Gemeinde fast keine Reserven mehr.

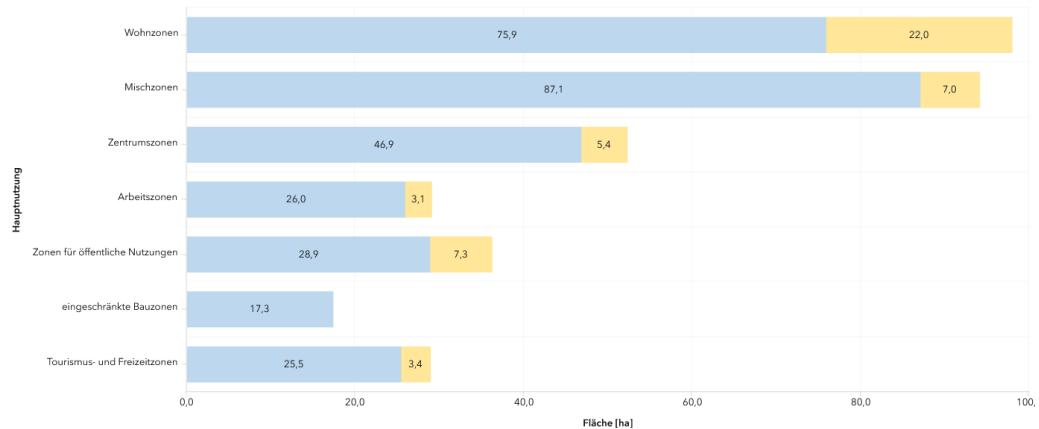
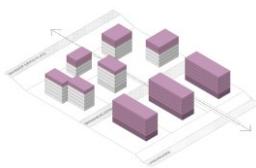


Abbildung 18: Überbauungsstand der Bauzonen (blau = überbaut, gelb = unüberbaut) der Gemeinde Davos (31.07.2024) [9]

Innenentwicklungsstrategie

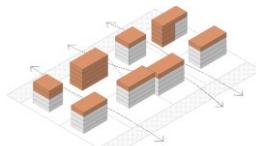
Innenentwicklungsstrategie

Die 2024 erarbeitete Innenentwicklungsstrategie (IES) [10] zur qualitativen Innenentwicklung der Gemeinde Davos baut auf dem KrL auf [4] und fokussiert sich auf das Hauptsiedlungsgebiet von Davos Platz bis Davos Dorf. Basierend auf den bereits bestehenden Typologien und Nutzungen und unter Berücksichtigung der im festgelegten Entwicklungsgebiete formuliert die IES eine ortsspezifisch angepasste Strategie für den zentralen Raum. Dabei werden je nach Lage und Bestand fünf unterschiedliche Verdichtungsansätze empfohlen:



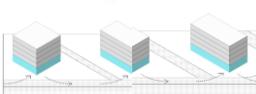
1. Potenzial von Entwicklungsgebieten nutzen

In den ausgeschiedenen Entwicklungsgebiete kann ein grosser Teil des benötigten Wohnraums in Davos realisiert werden. Die Ortsteile werden hochwertig und mit hoher Dichte entwickelt.



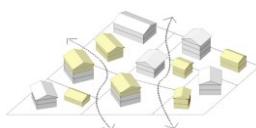
2. Davoser Typologien weiterentwickeln

Durch die Förderung von einfachen Aufstockungen im Bestand kann nachhaltig nachverdichtet werden, ohne dass Ersatzneubauten notwendig werden. Dies schont materielle Ressourcen und Energie. So können neue Wohneinheiten geschaffen werden, ohne den zwischenräumlichen Charakter stark zu beeinflussen.



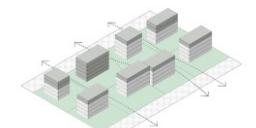
3. Nutzungsdurchmischung sichern und stärken

Im Zuge der Innenentwicklung soll die Nutzungsdurchmischung weiterhin zugelassen und gestärkt werden. Insbesondere die Gewerbenutzung, welche für den zentralen Raum von Bedeutung ist, soll in der ZAW gesichert werden. Insbesondere in Arbeitszonen wird ein Mindestanteil Gewerbe Pflicht zur Realisierung des Wohnanteils. Ein Anteil von 20 % entspricht dabei einer Erdgeschossnutzung.



4. Kleinteilige Strukturen nachverdichten

Für die Einfamilienhausquartiere wird ein moderater, ortsverträglicher und ortsspezifischer Verdichtungsansatz vorgeschlagen: Vom Einfamilienhaus zum Mehr-als-Einfamilienhaus in Form von Mehrgenerationenwohnen, Einliegerwohnungen oder als Mehrfamilienhaus. Das Ziel mindestens eine zusätzliche Wohneinheit auf den kleinen Parzellen realisieren zu können, ist schon heute teils durch Aufstocken und Erweitern möglich. Durch die Anpassung der Gebäudeabstände und dem grossen Grenzabstand kann ein zusätzlicher Anreiz angeboten werden: das Stöckli. Dieses passt sich räumlich und typologisch gut in die bestehende Siedlungsstruktur ein. Das Stöckli erlaubt es die Nutzungsdichte der Einfamilienhausquartiere mit grösseren Parzellenstrukturen zu erhöhen und die bestehende Ausnützungsreserven zu aktivieren, ohne dabei den Charakter und die Qualität eines freistehenden Hauses mit Garten aufzugeben.



5. Freiräume und Nachverdichtung in Einklang bringen

Die Porosität und der fliessende Zwischenraum sind charakteristische Elemente der Stadt Davos und eine der Grundideen der Davoser Stadtplanung. Geprägt sind die Zwischenräume heute vor allem durch den hohen Grad an Versiegelung. Die effektiven Grünräume zwischen den Bauten sind Wiesen und Kleingärten, kombiniert mit vereinzelten alleinstehenden Bäumen. Im Kontext der Alpinen Metropole Davos sind diese Räume immer sowohl in der Winter- als auch in der Sommersaison zu betrachten. Die innere Verdichtung führt im Bezug zum Freiraum zu einem Zielkonflikt: Der Zwischenraum wird durch die Nachverdichtung knapper und zusätzlich stärker durch die wachsende Bevölkerung beansprucht.

Trotz dieser Herausforderung gilt es die Qualitäten des Freiraums zu sichern und zu verbessern, um die erhöhte Nutzungsdichte verträglich für die Bewohner:innen zu gestalten. Die Anforderungen an den Ausserraum in Bezug zu Mobilität, Infrastruktur und Aufenthaltsqualität muss auch auf die Verdichtung im Bestand abgestimmt werden.

Tabelle 7: Räumliche Verdichtungsansätze gemäss IES [10]

Vorzonenplan

Die Erkenntnisse der einzelnen Ansätze wurden in einen theoretischen Vorzonenplan übersetzt, um die konkreten Auswirkungen des Strategieplans auf die Bau- und Zonenordnung zu überprüfen. Der Vorzonenplan zeigt somit an, wo neu welche Zone vorgeschlagen werden könnte und mit welchen weiteren Parametern die Zonen beschrieben sind. Dieser Vorzonenplan liefert die Grundlage zur Quantifizierung der Innenentwicklung durch eine Potenzialabschätzung.

Strategien zur Innenentwicklung

Die IES formuliert zwei Hauptstrategien zur weiteren Innenentwicklung in Davos:

- Strategie 1: Aufzonungen

Die klar definierten Gebiete (Parkstrasse, Ducanstrasse, Gebiet Jakobshorn, Riedquartier, Zonen für Wohnen und Arbeiten) entlang der drei Zentren Dorf, Mitte und Platz werden durch Aufzonung verdichtet.

- Strategie 2: Anreize durch Lockerung der Baugesetze

Es werden grossflächige Anreize zur leichten Nachverdichtung im Bestand im gesamten zentralen Raum und in den Ortsteilen geschaffen (Aufzonung in der Zone Wohnen Dorf/Platz, Reduktionsmöglichkeit der Pflichtparkplätze bei Bestandsumbau und Nachverdichtungen von Stöckli bei Bestandserhalt).

Übergeordnete, städtebauliche Regeln

Zudem werden ein paar zusätzliche, übergeordnete Regeln formuliert, welche im sonst sehr heterogenen Stadtbild von Davaos Zusammenhänge und Charakter schaffen. Der bestehende Flachdachperimeter soll mit dem heutigen Stadtbild abgeglichen und präzisiert werden, die Minimalbesonnung wird aufrechterhalten und für die erwartete, anstehende Welle von Sanierungen wird ein separates Farbkonzept erarbeitet.

Mobilisierbare Kapazitätsreserven in WMZ

Mobilisierbare Kapazitätsreserven in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen

Auf der Basis der vom Kanton überprüften Berechnungen der Gemeinde hat die Gemeinde keinen Rückzonungsbedarf, aber auch keine Erhöhung der Menge Wohn- und Mischzonen. Dies entspricht der Festsetzung im kantonalen Richtplan.

Zieht man die vorhandenen Bauzonenreserven in den verschiedenen Orten von Davos herbei, ist ersichtlich, dass sich mit rund 22 ha auch der grösste Anteil unüberbaute Wohn-, Misch- und Zentrumszonen in Dorf und Platz befindet. Wiesen hat im Vergleich zur Anzahl Einwohner:innen aber sehr viele unüberbaute WMZ (fast 6 ha). Diese übersteigen den Bedarf deutlich. In Wolfgang, Glaris und Monstein sind im Verhältnis zur Anzahl Einwohner:innen ebenfalls eher viele unüberbaute WMZ vorhanden.

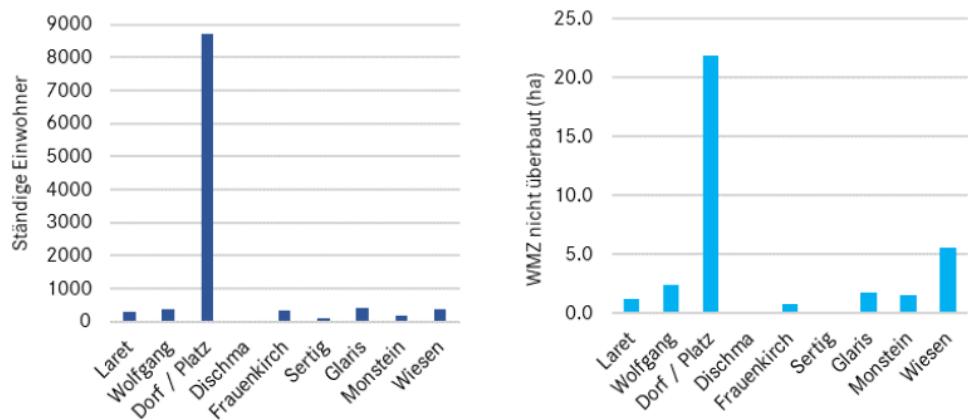


Abbildung 19: Einwohner:innen pro Ort (links), Bauzonenreserven pro Ort (rechts) [4]

Auf Basis des KrL und der neu verfassten Innenentwicklungsstrategie (2024) hat Davos eine zentrale Grundlage für eine qualitative Innenentwicklung geschaffen. Mit der Innenentwicklungsstrategie wurde ermittelt, wo welche Qualitäten heute bestehend sind und wie diese im Sinne der Innenverdichtung an geeigneter Lage weiterentwickelt werden können. Eine Diskussion über Ein- oder Rückzonungen von Bauzonen ist im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision räumlich differenziert zu führen.

4.2.5 Entwicklungsgebiete und publikumsorientierte Nutzungen

Entwicklungsgebiete
Wohnen

Entwicklungsgebiete Wohnen

Im KrL sind aktuell sechs Entwicklungsgebiete Wohnen (EGW) von unterschiedlicher Grösse ausgeschieden. Drei grosse EGW mit hohem Verdichtungspotenzial liegen im urbanen Raum zwischen Davos Platz und Davos Dorf und sind mit einer ÖV-Gütekasse (Methodik Kanton GR) B oder C erschlossen. An diesen drei Standorten ist neuer Wohnraum für ca. 480 Personen vorgesehen, was knapp der Hälfte des für Davos prognostizierten Wachstums entspricht.

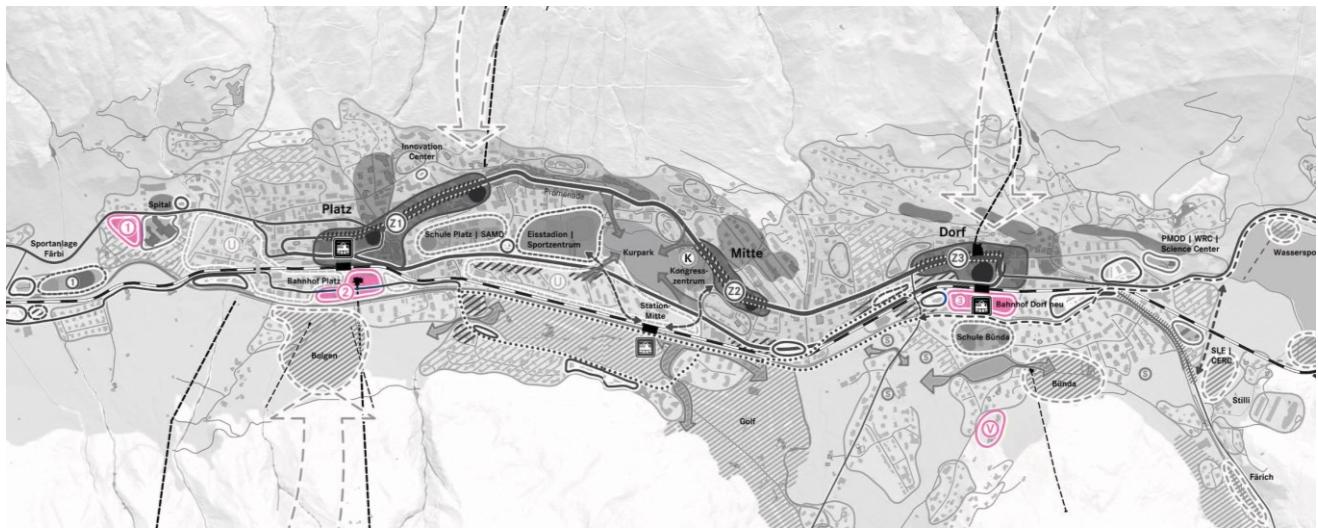


Abbildung 20: Entwicklungsgebiete Wohnen im zentralen Raum

In Wiesen und Monstein bestehen kleinere EGW, welche etwas schlechter mit dem ÖV erschlossen sind. Hier ist ein sanftes Wachstum angestrebt, wodurch eine Weiterentwicklung der Ortsteile ermöglicht und der Erhalt des Grundversorgungsangebots gesichert wird.

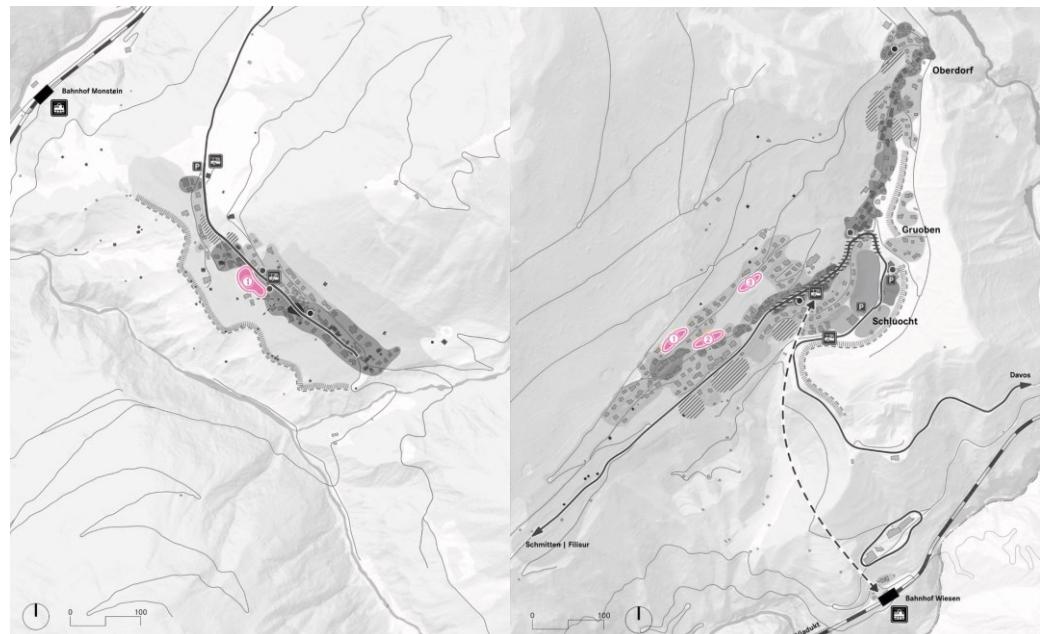


Abbildung 21: Monstein (links) und Wiesen (rechts)

Ortsteil	Beschrieb	Projektstand
Zentraler Raum	Das Entwicklungsgebiet Färbi soll als Wohnnutzung mit erhöhter Dichte und mit angemessenen Anteilen an preisgünstigem Wohnen und Mietwohnen entwickelt werden. Mittelfristig soll Wohnraum für ca. 190 Personen geschaffen werden.	positive Volksabstimmung Dezember 2023. Genehmigung noch ausstehend.
Zentraler Raum	Das Entwicklungsgebiet Jakobshorn (Davos Platz) ist heute eine grosse Parkplatzfläche und soll ortsbaulich hochwertig und in hoher Dichte als Wohnnutzung für zusätzlich ca. 170 Personen, kombiniert mit einer touristischen Nutzung entwickelt werden und angemessene Anteile an preisgünstigem Wohnen und Mietwohnen sichern.	Noch keine Planungen vorhanden. Erste Gespräche haben stattgefunden.
Zentraler Raum	Das Entwicklungsgebiet Zentrum Davos Dorf (Generationenprojekt) soll neben den verkehrlichen Entwicklungen ortsbaulich hochwertig und in hoher Dichte als Wohnnutzung für ca. 120 zusätzliche Personen kombiniert mit einer touristischen Nutzung entwickelt werden und angemessene Anteile an preisgünstigem Wohnen und Mietwohnen sichern. Dazu liegt bereits ein Masterplan vor und die Nutzungsplanungsrevision läuft.	Nutzungsplanung gestartet. Mitwirkung für November geplant.
Valbella	Für das Areal der ehemaligen Klinik Valbella wurde eine Arealenentwicklungsstudie durchgeführt. Basierend auf dieser wird das Areal mit einer hohen Dichte als Infrastrukturgenossenschaft zu Erstwohnraum entwickelt. Es sind ca. 150 neue Wohnungen geplant, davon mindestens 30% preisgünstige und 30% marktorientierte Erstwohnungen zur Miete sowie ein Gemeinschaftszentrum der Infrastrukturgenossenschaft. Die kantonale Vorprüfung zur Nutzungsplanung ist bereits abgeschlossen. Die Mitwirkung steht aktuell noch aus. Voraussichtliche Abstimmung Februar 2025.	Nutzungsplanung gestartet. Mitwirkung 2024 abgeschlossen
Wiesen	Die für eine Wohnnutzung aufgrund der Lage, Topographie und Erschliessung gut geeigneten drei Entwicklungsgebiete sollen mobilisiert werden und in ortsangepasster Dichte mit angemessenen Anteilen an preisgünstigen Wohnraum und Mietwohnen entwickelt und die Zonierung darauf abgestimmt werden.	Noch keine Planungen vorhanden
Monstein	Das für eine Wohnnutzung aufgrund der Lage, Topographie und Erschliessung gut geeignete Entwicklungsgebiet unterhalb des Schulhauses soll mobilisiert und in ortsangepasster Dichte mit angemessenen Anteilen an preisgünstigen Wohnraum und Mietwohnen entwickelt sowie die Zonierung darauf abgestimmt werden.	Erste Planungen (Neubauprojekt bei Bushaltestelle Monstein) liegen vor

Strategische Arbeitsstandorte

In Davos sind gemäss KrL aktuell zwei strategische Arbeitsstandorte (Tannen, Islen) ausgeschieden, die es zu planen gilt, sowie ein weiterer Standort (Zeughaus Frauenkirch) als langfristige Reserve. Alle drei Standorte liegen im zentralen Raum in Davos. Aktuell liegen noch keine Nutzungsprofile dieser strategischen Arbeitsstandorte vor. Zudem ist eine Erweiterung der AO-Foundation an der Clavadelerstrasse geplant.

Zudem soll das Gewerbe in bestehenden Zonen für Arbeiten und Wohnen (Art. 63 Baugesetz) durch die Einführung eines Mindestanteils Gewerbe (vgl. IES) gestärkt werden. In der bisherigen Entwicklung dieser Zonen wurde wenig Gewerbefläche realisiert. Mit der Gesamtrevision der Ortsplanung sollen diese Reserven mobilisiert werden.



Abbildung 22: Strategische Arbeitsstandorte [4]

Publikumsorientierte Nutzungen

Publikumsorientierte Nutzungen

Davos Dorf und Platz bilden den Tourismus- und Versorgungsschwerpunkt. Hier befinden sich mehrere Einrichtungen von regionaler oder gar nationaler und internationaler Bedeutung in den Bereichen Bildung, Forschung, Gesundheit, Sport und Kongress. Davos verfügt mit seinen Kongress-, Gesundheits- und Sportheinrichtungen sowie dem Hotellerie- und Gastronomie und dem Bildungs-, Einkaufs- und Kulturangebot über eine städtische Ausstattung von hoher Qualität. Eine Auflistung dieser wichtigen Attraktoren findet sich in Tabelle 26 im Anhang.

Alle Ortsteile mit Ausnahme von Laret und Wolfgang verfügen über Schulstandorte (Primarschule oder Teilklassen, Kindergarten). Die Orte Wiesen und Monstein verfügen über eine Grundversorgung mit einem Dorfladen mit Postagentur, in den Orten Frauenkirch, Glaris und Clavadel/Sertig, Laret und Wolfgang sind keine weiteren Einrichtungen des täglichen Bedarfs vorhanden. Die Infrastrukturen des Ortsteils Wolfgang sind primär auf die Hochgebirgsklinik und Hotellerie ausgerichtet. In den Seitentälern findet sich zudem weitere Gastronomie.

Herausforderungen

- Saisonal stark schwankende Zahl an Raumnutzenden stellt spezielle Anforderungen an Infrastrukturen.
- Der Bevölkerungsrückgang (trotz einer Zunahme der Arbeitsplätze), die Zunahme der Zupendlern:innen (trotz dem Bau von neuen Wohnungen), der Rückgang der Leerwohnungsziffer und die Abnahme der Erstwohnungen indizieren eindeutig, dass in Davos nicht genügend adäquater Wohnraum für Bewohner:innen und Beschäftigte vorhanden ist und vermehrt Erstwohnraum zu Zweitwohnraum umgenutzt wird.
- Die bisherige Siedlungsentwicklung entsprach nicht der Strategie der Innenverdichtung an gut erschlossenen Lagen.
- Grosse Teile der Bauzonenreserven befinden sich an nicht gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen (beispielsweise Wiesen, und Monstein).

4.3 Natur und Landschaft

4.3.1 Landschaftliche Struktur



Abbildung 23: Luftbild Davos.
Quelle: Google Earth

Der Weg nach Davos auf 1560 mü.M. ins inneralpine Hochtal «Landwassertal» führt über die Bergsturzmasse des Wolfgangpasses. Vom Wolfgangpass aus fällt das Landwassertal sanft gegen Süden ab und mündet in das Albulatal. Die dominierenden Landschaftssysteme, die Davos umgeben, sind die bewaldeten Berge und Hanglagen, die Gewässerräume des Davosersees, des Landwassers und mehrerer Seitenbäche sowie die Kulturlandschaft des Talbodens. Die Landschaft bietet mit ihrer Erholungswirkung der Gemeinde Davos einen wesentlichen Standortvorteil und hat ihr am Aufstieg zum bekannten Luftkurort und heutigen Ferienort verholfen. Ihre Qualität liegt in der erlebbaren Weitläufigkeit des Haupttales und der drei Seitentäler Flüelatal, Dischma und Sertig. Neben der Topografie gehören die Gewässer, die Kulturlandschaften sowie die Orte und Siedlungen zu den markantesten Landschaftselementen. Die Gemeindefläche der Alpenstadt Davos gehört gemäss Bundesamt für Raumentwicklung verschiedenen Landschaftstypologien an: die tiefgelegenen Siedlungsgebiete zählen zur «Hochgelegenen Berglandschaft der Innenalpen» und zur «Trockenen Berglandschaft der östlichen Innenalpen», die Gebirgsregionen werden den Typologien «Kalkgebirgslandschaft der Alpen» und «Hochgebirgslandschaft der Alpen» zugeordnet. Der eingemeindete Ortsteil Wiesen ist durch die Zügenschlucht vom Landwassertal getrennt und gehört landschaftlich zum Albulatal.

Fachliche Grundlage
Landschaft

Das Amt für Natur und Umwelt Graubünden hat eine fachliche Grundlage Landschaft erarbeitet, wie sie der Bund für Finanzhilfen nach Art. 13 NHG verlangt. Sie bezeichnet die charakteristischen Landschaftstypen Graubündens flächendeckend und dient damit als Grundlage für die Erarbeitung von Landschaftsschutzzieilen für die Landschaftsschutzgebiete und für die Landschaftsentwicklung. Im Kanton Graubünden wurden die Gebirgs-, Wasser-, Wald-, Agrar-, Siedlungs-, Kulturerbe- und die Tourismustextur als charaktergebende Landschaftstexturen definiert. Diese wurden anschliessend in einem Katalog in Landschaftstypen differenziert, welche für den Kanton Graubünden charakteristisch sind. In einem zweiten Schritt wurden die charakteristischen Landschaften mit ihrer spezifischen naturräumlichen und kulturellen Prägung textlich

beschrieben, einem Landschaftstyp untergeordnet und den jeweiligen Texturen zugeordnet. Zudem wurden die charakteristischen Schlüsselemente der verschiedenen Landschaftstypen zu den Kategorien Geomorphologie / Geologie, Gewässer/Lebensraummosaik, Wald-Offenland-Mosaik, Landschaftsprägende Bäume und Gehölzstrukturen, Nutzungen und Nutzungsmuster, Besondere Bauten / Besiedlungsform / Siedlungsstruktur / kulturhistorisches Erbe stichwortartig aufgelistet. Auf den Perimeter Davos bezogen sind folgende charakteristische Landschaftstypen vorhanden:

- Siedlungslandschaft
 - Seenlandschaft mit natürlicher Prägung
 - Offene Agrarlandschaft mit ländlicher Prägung
 - Strukturreiche Agrarlandschaft
 - Flusstallandschaft
 - Flusstallandschaft mit natürlicher Prägung
 - Waldgeprägte Mosaiklandschaft mit Wald-Offenland-Muster
 - Waldlandschaft
 - Agrarlandschaft mit alpwirtschaftlicher Prägung
 - Tourismuslandschaft
 - Passlandschaft
 - 3 Monuments mit landschaftlicher Wirkung
- (Wiesner Viadukt, Kirche St. Johann Davos Platz, Schatzalp)

Integrale Landschaftsentwicklung

Landschaftsentwicklungs-
projekt

Aufbauend auf der Grundlage Landschaft wird in Davos ein ganzheitliches, nachhaltiges und resilientes Landschaftsentwicklungsprojekt erarbeitet werden. Basierend auf einer Bewertung von befragten Nutzenden, werden für die prägenden Landschaftselemente Denkanstösse zur Landschaftsentwicklung ausgearbeitet und graphisch dargestellt. Zum jetzigen Zeitpunkt befindet sich das Projekt in der Offertphase.

Gewässer

Davosersee

Der Davosersee am nordöstlichen Siedlungsrand von Davos Dorf ist im Sommer von grossem landschaftlichem und touristischem Wert für die Gemeinde. Die Entwässerung des Sees erfolgt für die Wasserkraftnutzung über einen Druckstollen nach Klosters. Im Konzept «Rund um den Davosersee» sind einige ökologische Aufwertungsmassnahmen am See angedacht, welche die Ökologie, trotz winterlicher Entleerung infolge der Wasserkraft-Nutzung, einen Beitrag leisten sollen.

Das Landwasser wird wegen der Wasserkraftnutzung nicht mehr vom Seewasser gespiesen, sondern ist die Fortsetzung des Flüelabachs. Mit dem Zufluss des wasserreichen Dischmabachs und vieler weiteren Neben- und Zuflüsse von den Berg- und Tobelbächen (darunter Sertigbach, Schiabach, Guggerbach, Albertibach, etc.) bildet das Landwasser hydrologisch den Hauptstrang des Alpenrhein-Systems aus.

Flüsse/Bäche
Ökomorphologie

Die vielen Berg- und Tobelbäche verlaufen im Siedlungsgebiet grösstenteils unterirdisch. Das Landwasser führt als linear prägende Raumstruktur mitten durch das Siedlungsgebiet und ist dort stark kanalisiert geführt und durch Sohlen- und Uferverbauung geprägt. Die Ökomorphologie ist somit naturfremd/künstlich. Die Geschiebe-transportkapazität ist bei Hochwasser ungenügend. Ab Davos Frauenkirch weitet sich die mittlere Breite des Uferbereiches von 7 m auf 12 m aus und wird als ökomorphologisch stark beeinträchtigt umschrieben. Ab dem Schmelzboden verläuft das Gewässer ohne seitliche Uferverbauung in einer Schlucht, fern ab von der Strasse, wenig beeinträchtigt bis naturnah.

Strategische Revitalisierungsplanung Kanton GR

Die Strategische Revitalisierungsplanung des Kantons deklariert den letzten Abschnitt des Dischmabachs als Abschnitt mit geplanter Wiederherstellung der Längsvernetzung und weitere Abschnitte der Landwasser als Teile mit geplanter Revitalisierung. Im kantonalen und kommunalen GIS sind an einigen Hängen Grundwasserschutzzonen ausgeschieden, da viele Grundwasserfassungen vorhanden sind.

Gemäss KrL soll das Landwasser als durchgängiges Landschaftselement ausgebildet sein und innerhalb des Gewässerraumes an geeigneten Abschnitten aufgewertet und besser zugänglich gemacht werden. Der Davoser See soll ganzjährig attraktiver werden und die Erholungsnutzungen aufeinander abstimmt werden.

Ab 2024 wird die Umsetzung der Gewässerraumzonen angegangen, welche vom Davoser Stimmvolk am 27.11.2022 angenommen wurden. Das Vernetzungsprojekt ist ein mögliches Umsetzungsinstrument dazu.

Naturgefahren

Die Gefahrenzonen des Zonenplans (vgl. Abbildung 24) zeigen die Gefahrenzonen 1 und 2, welche in der alpinen Landschaft von Davos aufgrund von Naturgefahren ausgeschieden werden. Die Gefahrenzone 1 (rot) kommt einem Bauverbot gleich, in der Gefahrenzone 2 (blau) ist Bauen mit Auflagen möglich. Bei einem Bauvorhaben in der Gefahrenzone 2 eruieren die Gefahrenkommissionen die prozessspezifische Gefährdung auf dem vorgesehenen Standort und die baulichen Auflagen für das geplante Bauvorhaben werden festgelegt.

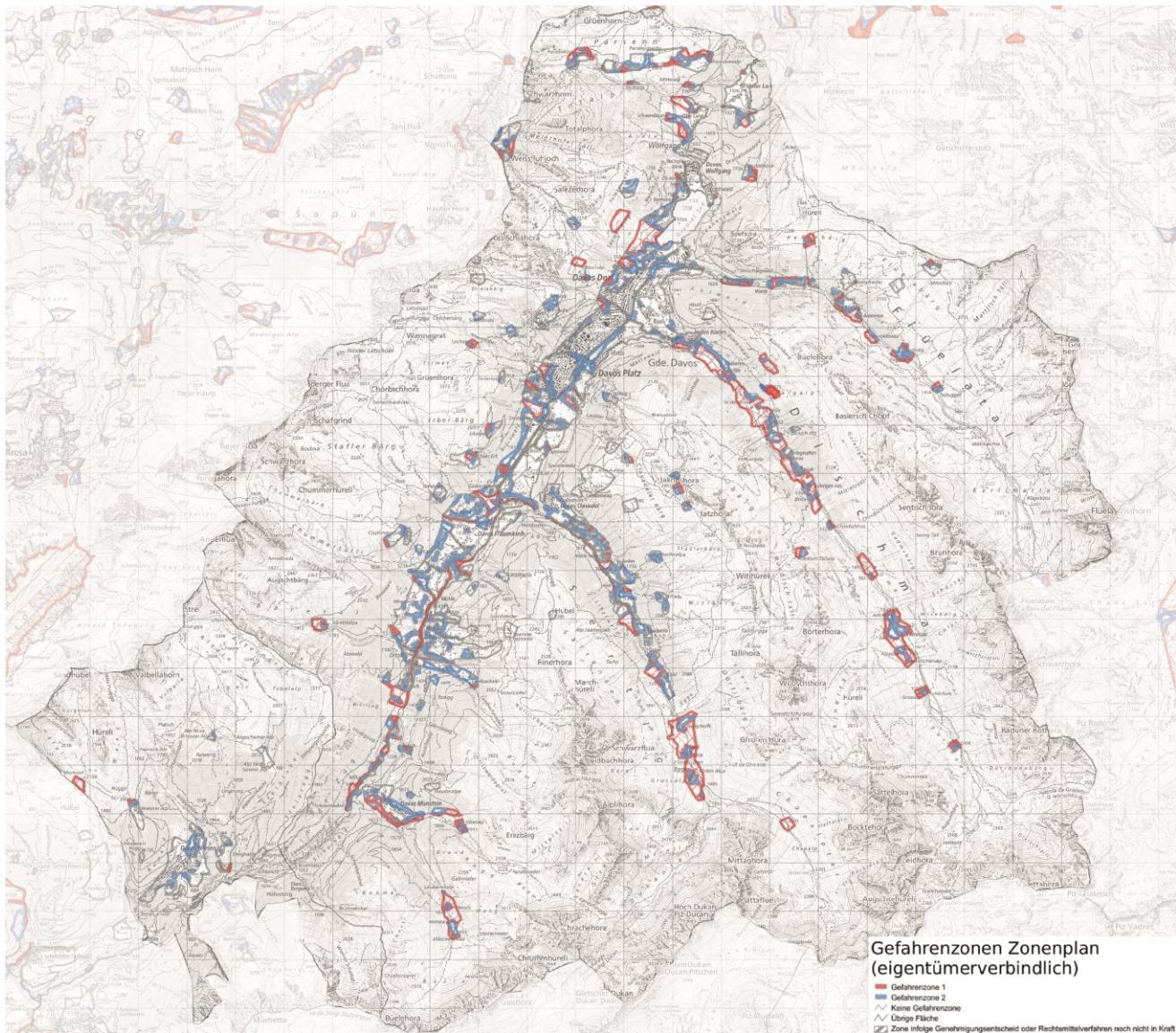


Abbildung 24: Gefahrenzonen 1 und 2 (Grundeigentümerverbindlich), Stand 2024 [11]

Herausforderungen

- Einige Gewässerabschnitte der Landwasser, des Flüelabachs, Dischmabachs, Sertigbachs und kleineren Bachläufen in Davos sind in beeinträchtigtem bis naturfremdem Zustand und stellen somit ein Hindernis für den natürlichen Gewässerhaushalt, die Artenvernetzung und den Hochwasserschutz dar.
- Die kanalisierte Landwasser macht das Gewässer mitten in der Siedlung unerlebbar und beeinflusst somit deren positive Kühlungsfunktion in Zukunft

4.3.2 Landschafts- und Biotopschutz, Biodiversität, Ökologische Vernetzung

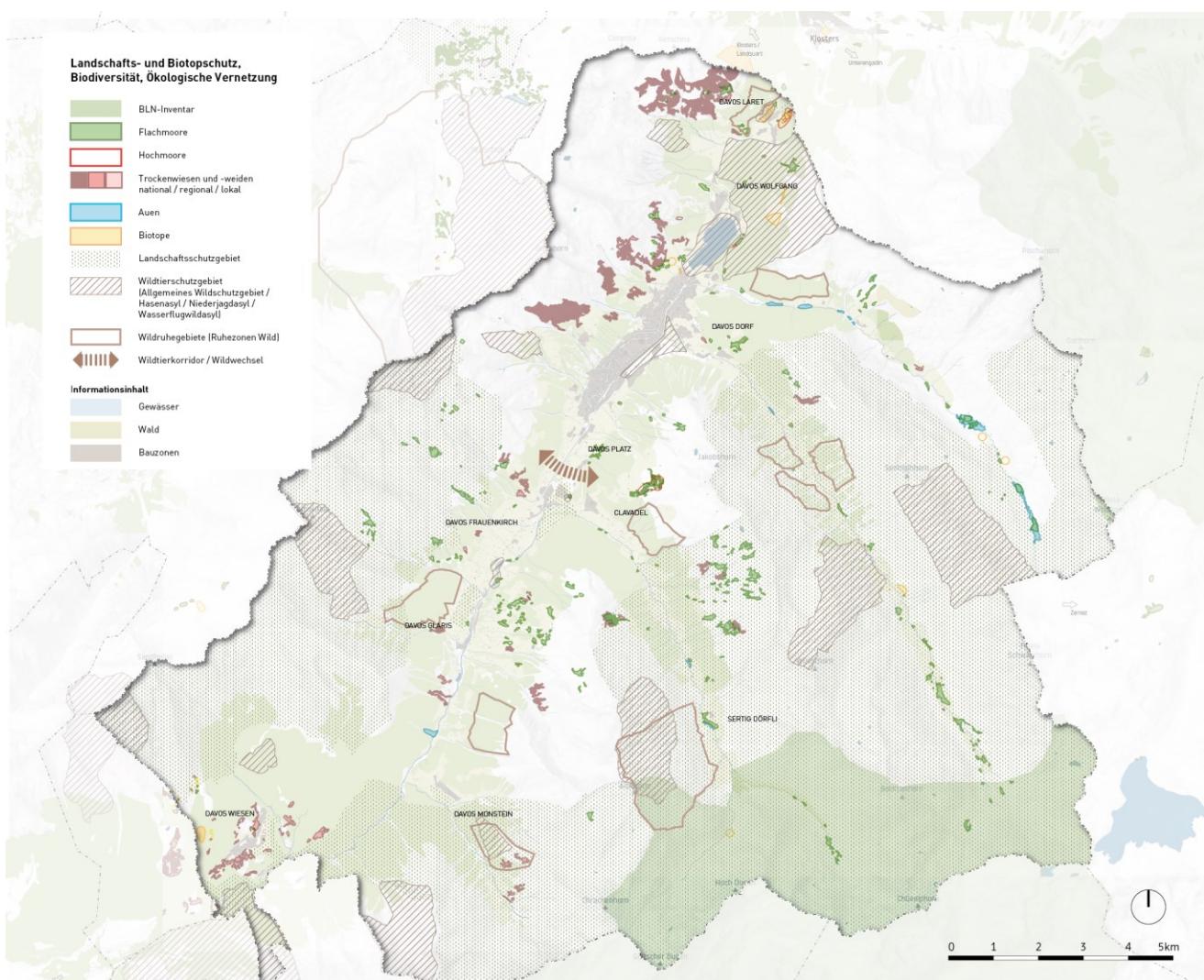


Abbildung 25: Landschafts-/Biotopschutz

Landschaftsschutz

Landschaftsschutz im Kantonalen Richtplan

Die Landschaftsschutzgebiete der regionalen Richtpläne wurden im kantonalen Richtplan übernommen. Als Grundlage diente das kantonale Landschaftsschutz-Inventar. Nördlich und südlich der Hauptsiedlung und in den Seitentälern befinden sich grosse Naturlandschaften, welche grossräumig inventarisiert sind. Dazu gehören die Objekte «Bärental–Chummertäli–Staflerberg–Lätschüelfurka–Grünenihorn» sowie «Tiaun–Sandhubel–Valbellahorn–Alteingrat» nördlich von Davos Frauenkirch. Im Talboden befinden sich die Landschaftsschutzgebiete «Wildboden» südlich von Davos Frauenkirch und «Laret» in Unterlaret am Schwarzsee gelegen. Bei Davos Wiesen befinden sich die Landschaftsschutzgebiete «Boden, Wiesen», «Stelliwald–Torra–Leidboden» und «In den Auen–Bärentritt». Südlich des Haupttals in den Seitentälern besteht eine grossräumige Landschaftsschutzfläche von Monstein über das Sattelhorn bis zum Pischahorn mit fingerförmigen Ausläufern zum Rinerhora, Jatzhora und Büelehora.

BLN-Gebiete

Darunter befindet sich auch das BLN-1905 Kesch-Ducan-Gebiet und das BLN-Objekt 1910 Silvretta-Vereina (Landschaften von nationaler Bedeutung).

Landschaften von
regionaler Bedeutung

Parc Ela

Auen/Moore/TWW

Geotope

Biodiversitätsstrategie
Kanton Graubünden

Im kantonalen Landschaftsschutz-Inventar kommen weitere Talflächen dazu: Das gesamte Dischma- und Sertigtal sowie mehrere Flächen in Frauenkirch und die Schluchtlandschaft im Landwassertal sind zusätzlich mit regionaler Bedeutung aufgeführt. Im Nutzungsplan sind einige Landschaftsschutzgebiete umgesetzt.

Davos Wiesen im westlichen Ortsteil liegt mitten in der Gemeindefläche, welche dem Regionalen Naturpark «Parc Ela» zugehörig ist. Gemäss behördlichen Art. 2 und 3 des Parkvertrags, welcher auch im kantonalen Richtplan festgelegt ist, verfolgt der Park das Ziel einer nachhaltigen Regionalentwicklung, sprich die Nutzung eigener Ressourcen, die Verbesserung der regionalen Wertschöpfungsbeziehungen sowie eine Erhaltung und Aufwertung der Natur- und Landschaftsqualitäten.

Naturschutz

Der Kanton ist gemäss NHG für den Schutz und Unterhalt der regional oder lokal bedeutsamen Naturschutzbiotope zuständig, die Umsetzung erfolgt auf Stufe Ortsplanung. Während der Bund die Biotope von nationaler Bedeutung und deren Schutzziele bezeichnet, obliegt dem Kanton deren Vollzug sowie Bezeichnung und Schutz der Biotope von regionaler und lokaler Bedeutung. (kant. Richtplan) Die Naturschutzgebiete sind demnach im kantonalen Richtplan eingetragen.

Es befinden sich zwei Auengebiete von regionaler Bedeutung, mehrere Hochmoorlandschaften von regionaler und nationaler Bedeutung und viele Flachmoorlandschaften von regionaler und nationaler Bedeutung in Davos. Im kantonalen Biotop-Inventar sind weitere Flachmoore und übrige Biotope von lokaler Bedeutung sowie Trockenwiesen- und -weiden von nationaler und regionaler Bedeutung vermerkt. Letztere befinden sich überwiegend an den Südhängen in Davos Dorf und Platz.

Hinzu kommen im kantonalen Richtplan weitere Naturschutzflächen von regionaler Bedeutung zum Beispiel Geotope, Moränenlandschaften oder fossile Berggletscher. Ergänzt werden diese im kantonalen Landschaftsschutz-Inventar im Dischmatal durch regionale Geotope der Gletscherlandschaft und lokale Geotope in Siedlungsnähe von Davos Dorf und Platz in Form von Steinblöcken. Am Osthang im Flüelatal erstreckt sich ein grosses Pflanzenschutzgebiet «Flüelaberg».

Im Nutzungsplan sind einige Biotopschutzgebiete umgesetzt. In einem Brachenprojekt, welche die Firma dinatum in Auftrag des ANU bearbeitet, werden Massnahmen erarbeitet, damit die Trockenstandorte und Flachmoore weiterhin nachhaltig genutzt werden und nicht einwachsen, wovon 10% der Flächen momentan betroffen sind.

Biodiversität und ökologische Vernetzung

Die Regierung Graubündens hat die Erhaltung und Stärkung der Biodiversität sowie der Natur- und Kulturlandschaften für die nächsten Generationen als Ziel in ihrer Schwerpunktplanung als kantonale Biodiversitätsstrategie [12] festgelegt. Zur Erreichung werden vier Handlungsfelder verfolgt:

- I Lebensräume erhalten und aufwerten
- II Funktionale Vernetzung der Lebensräume sicherstellen
- III Prioritäre und gefährdete Arten sowie die genetische Vielfalt gezielt fördern
- IV Gesellschaftliche Verantwortung für die Biodiversität stärken

Die Handlungsfelder sind mit 20 Zielen vertieft und durch 28 Massnahmen konkretisiert. Für die Landschaftsräume in Davos werden folgende Ziele der Biodiversitätsstrategie als Handlungsfeld interpretiert.

- Wassergebundene Lebensräume erhalten
- Mehr Kleingewässer, Feuchtgebiete und strukturreichere Gewässer
- Ökologisch noch intakte Lebensräume erhalten
- Durchlässigere Landschaft für Tiere
- Ökologisch wertvollere öffentliche Grünflächen
- Strukturreichere Kulturlandschaft und Qualität der Biodiversitätsförderflächen
- Naturnahe und strukturreiche Ufer
- Erhaltung der genetischen Vielfalt

Die ökologische Funktion im Raum Davos ist bedingt durch den raumplanerischen, landwirtschaftlichen, touristischen und industriell-/gewerblichen Druck auf die Landschaft zunehmend gefährdet. Dieser Prozess verläuft schleichend.

Gemäss kantonalem GIS gibt es im Gebiet fünf Amphibienzugstellen. Vier davon befinden sich entlang von stark genutzten Strassen. Es wurden temporäre Massnahmen und Installationen angebracht.

Wildruhegebiete

Mit der Ausscheidung von zehn Wildruhezonen wird der Schutz der Einstandsgebiete des Wildes in den Wintermonaten vor der Ausübung von Freizeit- und Erholungsaktivitäten geschützt. Sie werden in der Nutzungsplanung umgesetzt. Im Gebiet Brüch befindet sich ein intakter Wildtierkorridor von regionaler Bedeutung, welcher das regelmässige Wechseln der Talseiten ermöglicht. Im Kantonalen Richtplan schützen einige Wildschutzgebiete die Wildpopulation durch die Hebung schwacher Wildbestände, die Verbesserung der natürlichen Bestandsstruktur und den Schutz bedrohter Wildarten vor Störungen durch den Jagdbetrieb.

Herausforderungen

- Es existieren sehr viele Natur- und Landschaftsschutzflächen, zugleich nimmt der Druck auf die Landschaft stetig zu. Die Herausforderung ist, die Lebensräume sicherzustellen
- Die ökologische Vernetzung ist durch raumplanerischen, landwirtschaftlichen, touristischen und industriell-/gewerblichen Einfluss auf die Probe gestellt und muss verbessert werden, um seine Funktion wahrnehmen zu können

4.3.3 Kulturlandschaft

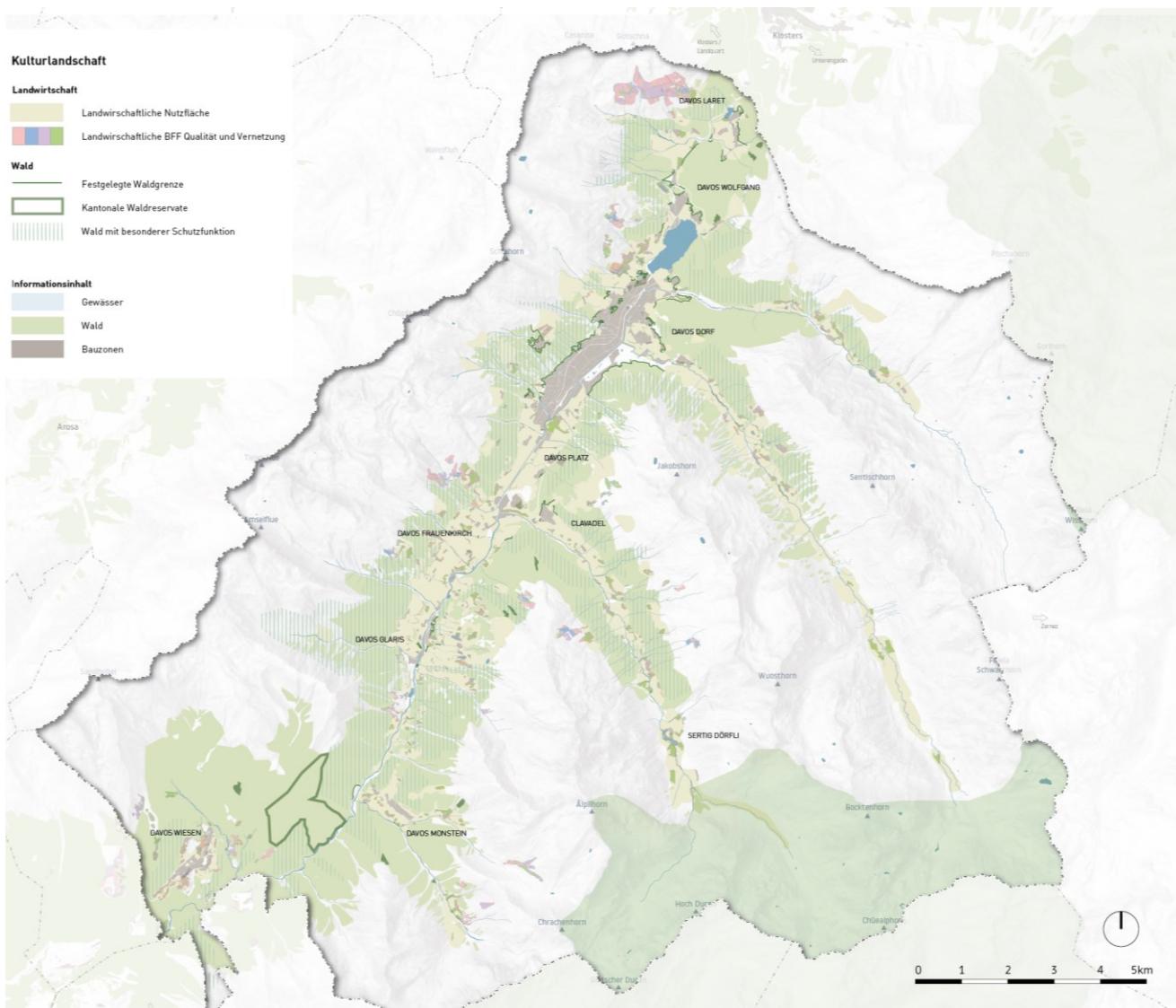


Abbildung 26: Kulturlandschaft

Landwirtschaft

Landwirtschaftliche Nutzfläche

In Siedlungsnahe befindet sich hauptsächlich intensiv genutzte Kulturlandschaft. Sie durchzieht als durchgängiger Kulturlandschaftsraum den Talboden von Wolfgang bis Glaris. Der rasche Übergang vom urbanen Davos in seine von walserischer Streubauweise und jahrhundertealter Wald- und Weidebewirtschaftung geprägten Seitentäler und Alpen ist eine landschaftliche Besonderheit. Der Talboden wurde im Zuge des Bahnbaus und der Kanalisierung der Landwasser grösstenteils melioriert. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen in Davos sind im kantonalen Richtplan als besonders geeignetes Landwirtschaftsgebiet eingetragen. Dies umfasst die Kerngebiete des landwirtschaftlich genutzten Landes und trägt für den Kanton das wichtigste Produktionspotenzial. In Laret, dem Dischmatal, dem Sertigtal und der Talebene zwischen Davos Platz und Glaris befinden sich die flächenmäßig grössten zusammenhängenden Flächen. In der landwirtschaftlichen Nutzfläche sind mosaikartig viele Vertragsobjekte im gesamten Tal verteilt. Im Talboden umfasst ein Grossteil davon Vernetzungs- und Qualitätswiesen, bei denen weniger gedüngt und weniger/spät gemäht wird.

FFF

Fruchtfolgefläche gibt es nur eine: Sie befindet sich oberhalb der Siedlung Davos Wiesen und ist national durch den Sachplan FFF des Bundes festgelegt.

Landschaftsqualitäts-
projekt

Das KrL sieht im Talboden einen durchgängigen Kulturlandschaftsraum vor, welcher mit Erholungsnutzungen und weiteren Nutzungen in Einklang abgestimmt ist.

Im Jahr 2013 wurde ein Landschaftsqualitätsprojekt Davos [13] aufgeleist, um vom damals neuen Direktzahlungsprogramm der Landschaftsqualitätsbeiträge zur Förderung der regionalen Vielfalt landschaftlicher Besonderheiten Gebrauch zu machen. Das Leitbild einer vielfältigen Kulturlandschaft mit Futterwiesen, extensiven Blumenwiesen, Einzelbäumen und gepflegten Weiden/Bachläufen mit gut unterhaltenen Infrastrukturen konnte rückblickend teilweise umgesetzt werden. Da von 23 jährlichen Massnahmen nur neun die Zielvorgabe (Stand Schlussbericht 2021) erreichen konnten, ist empfohlen, die Massnahmen weiterhin beizubehalten und durch weitere zu ergänzen. Zu den A-Massnahmen gehören Anbau von Getreide / Kartoffeln / Mais / Spezial- und Dauerkulturen / Bauerngärten. Die B-Massnahmen beinhalten Unterhalt von Hochstammobstbäumen / Einzelbäumen / Geländeböschungen / historischen Wegen / Bächen und Gräben / traditionellen Zäunen / Trockensteinmauern sowie Pflege von extensiven Flächen / gemähten Flächen am Waldrand / strukturreichen Flächen / Wildheuflächen. Die C-Massnahmen tragen zu Erhalt und Förderung der Strukturvielfalt und Offenhaltung bei, davon sind unter anderem Hecken, freistehende Baumgruppen und eingewachsene Flächen betroffen. Massnahmen D dienen der Neuschaffung von Strukturen, beispielsweise Hochstammobstbäume, einheimische Einzelbäume, Sträucher, Blumenwiesen/Krautsäumen/Buntbrachen/Übersaat im Gewässerbereich und traditionellen Holzzäunen/-brunnen.

Vernetzungsprojekt

Ebenfalls liegt ein Projektbericht aus dem Jahr 2023 über das Vernetzungsprojekt Landschaft Davos [14], welches seit Sommer 2011 lanciert ist, vor. Damit werden Vernetzungsbeiträge für Biodiversitätsförderflächen gewährleistet um die Vernetzung/Artenvielfalt der LN zu erhalten und fördern. Seit 2023 sind die Perimeter der Projekte Landschaftsqualität und Vernetzung zusammengelegt und zwischen 2023 und 2030 läuft ein aktuelles Vernetzungsprojekt. Die Vernetzung im Gebiet kann momentan als «gut» bezeichnet werden, da mit einem Rand von 150 m um die Vertragsobjekte ein grosser Teil des Talbodens erschlossen sind. Die Vernetzungslücken sind verortet und werden in den nächsten Jahren nach dem Soll-Zustand angegangen.

Wald mit besonderer
Schutzfunktion

Wald

Grosse Flächen des Waldes an den Hangflanken in Haupttal, wie auch in den Seitentälern, ist im Kantonalen Richtplan als «Wald mit besonderer Schutzfunktion» von regionaler Bedeutung ausgewiesen. Die Schutzfunktion des Gebirgswaldes durch nachhaltige Pflege und Nutzung sicherzustellen ist daher höchster strategischer Schwerpunkt im Davoser Wald. Die Waldverjüngung wird laufend beobachtet. Je näher der Wald an den suburbanen Räumen mit Erholungs- und touristischer Funktion liegt, desto mehr werden die Kombinationsmöglichkeiten mit anderen Waldfunktionen ausgeschöpft. Dort wird die Beeinträchtigung auf die Schutzfunktion geprüft und gesamthaft abgewogen (Kantonaler Richtplan).

Kantonale Waldreservate

Zwischen Davos Wolfgang und Monstein sind am Nordhang mehrere kantonale Waldreservate in Form von Alt-/Totholz-inseln vorhanden (Kantonales GIS).

Strategie Waldbiodiversi-
tät Graubünden

Aus der Strategie Waldbiodiversität Graubünden 2035 liegen einige Waldflächen in Davos, welche der Erhaltung und Förderung der Waldbiodiversität überlassen werden. Sie orientieren sich am etablierten System der unterschiedlichen Förderkategorien, welche durch die Inkraftsetzung des Waldentwicklungsplans WEP2018+ im Jahr 2019 gestützt werden. Die Massnahmen werden vom Amt für Wald und Naturgefahren kontrolliert. Am Nordhang zwischen Monstein und Wiesen sind ein Naturwaldreservat und ein Sonderwaldreservat inventarisiert. In Laret ist Wert auf die Verzahnung von Wald und Offenland zu legen und ein Weidwald zu pflegen. Entlang des Davosersees ist südseitig der Waldrand zu pflegen. In Wolfgang, Monstein und Wiesen gibt es mehrere Förderflächen für das Auerhuhn, was mit Pflegeeingriffen und Berücksichtigung in der

Ausscheidung von Schutzwald verbunden ist. Bei Monstein, Sertig und Wiesen sind Weidewälder in der Strategie verortet. In Wolfgang ist eine grössere Fläche als seltene Waldgesellschaft ausgeschieden und dementsprechend zu pflegen.

Herausforderungen

- Der Druck von Siedlung und Tourismus auf die Kulturlandschaft sind gross
- Die Kulturlandschaft wird in grossen Teilen des Talbodens intensiv bewirtschaftet und stellt somit ein Hindernis für Biodiversität dar. Die Vernetzung im Talboden ist dadurch ernst zunehmen
- Der Wald nimmt grosse Fläche im Raum Davos ein und hat viele Funktionen zu vereinigen

4.3.4 Freizeit und Naherholung / Siedlungsfreiraum

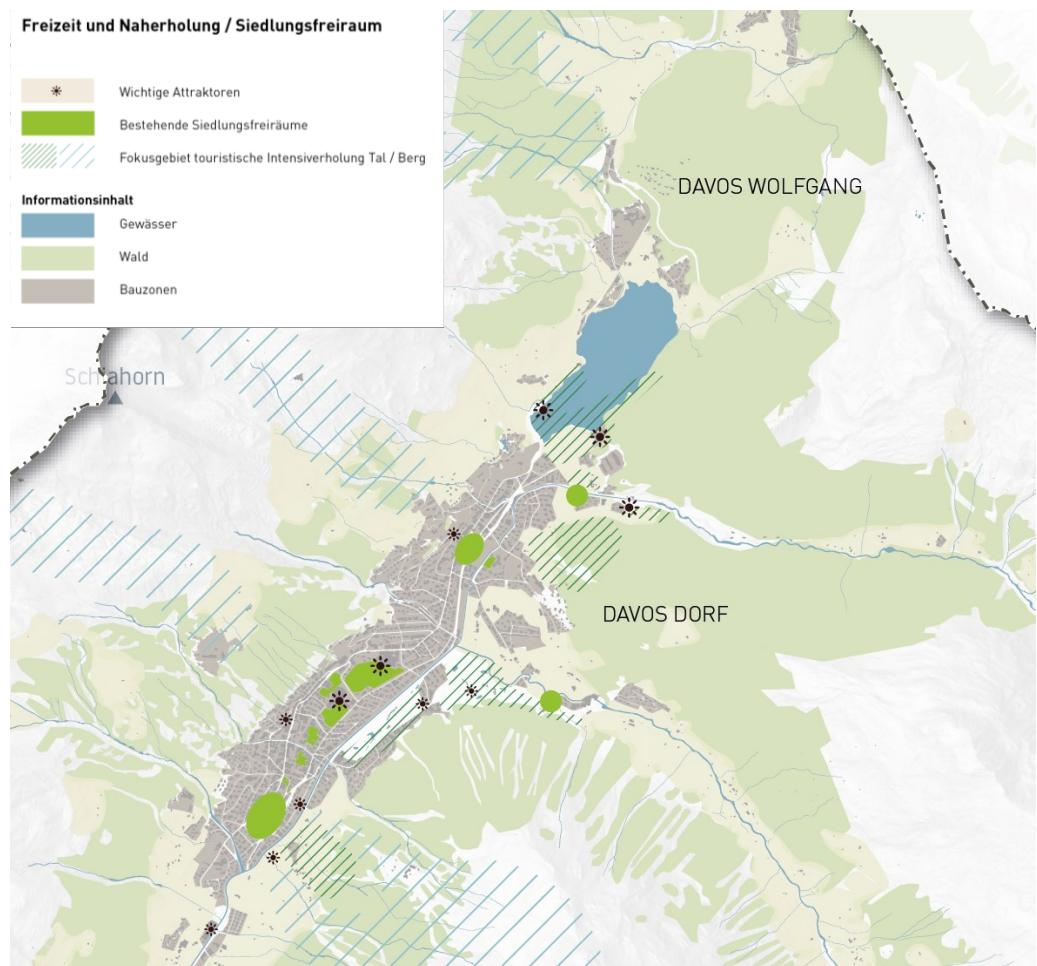


Abbildung 27: Übersicht Freizeit- und Naherholungsnutzungen

Intensiverholungsgebiete

Die Freizeit- und Naherholungswirkung der Landschaft ist für Davos sehr wichtig, da der Tourismus das regionalwirtschaftliche Fundament der Region bildet. Viele Intensiverholungsgebiete mit zahlreichen Infrastrukturen stehen in nächster Nähe zum unberührten Naturraum. Direkt von der Hauptsiedlung erreichbar sind zwei grosse (Parsenn, Jakobshorn) und ein kleineres Intensiverholungsgebiet (Schatzalp). Zwei weitere Intensiverholungsgebiete liegen südlich (Rinerhorn) und östlich (Pischa) der Hauptsiedlung. Einfluss auf die Landschaft haben der Wintertourismus mit Ski-, Langlauf- und Eissport sowie der Sommertourismus mit Wandern, Mountainbiking, Wassersport und Golf. Die Intensiverholungsgebiete am Berg inklusive der breiten, ausgeräumten Talabfahrten und die Intensiverholungsgebiete im Talboden mit dem Bolgenareal (Jakobshorn) und dem Bündaareal (Davos Dorf) sowie das Loipennetz mit dem Langlaufzentrum sind im regionalen Richtplan eingetragen. So auch der Golfplatz, der Adventure Park Davos Färich und das Strandbad Davosersee. Die Summe der touristischen Bauten und Anlagen haben einen erheblichen Einfluss auf das Landschaftsbild und die heimische Fauna und Flora. Das regionale Raumkonzept setzt sich daher zum Ziel, die grossen, zusammenhängenden Natur- und Kulturlandschaften für einen sanften Tourismus in Wert zusetzen.

Masterplan Wander-/Bikewegnetz

Zum Wander- und Bikewegnetz hat die Gemeinde einen Masterplan [15] erarbeitet lassen, worin die bestehenden und geplanten Infrastrukturen dargestellt sind. In einer Expertengruppe wurde das Wegnetz von Davos auf Schwachstellen untersucht, um dieses an veränderte Gegebenheiten anzupassen. Dabei sind einige Teilabschnitte zum Wegneubau oder der Wegoptimierung ausgeschieden worden, welche sich räumlich in den Intensiverholungsgebieten Parsenn, Jakobshorn und Rinerhorn befinden. Es handelt sich um 23km Wegstrecke, welche optimiert und 4.2km, welche neu gebaut wird. Das rund 540km lange Wegnetz von Davos wird damit stellenweise zur verbesserten Frequentierung und Verteilung um 1m breite Wege ohne folgende Rodung oder Eingriff in bestehende Inventare, optimiert. Zur Nutzungsentsflechtung dient in erster Linie Kommunikation auf Online-Medien, Print-Medien und mittels Signaletik. Eine Petition zum Ausbau von neuen alpinen Wanderwegen wurde strikt abgelehnt.

Landwasserweg

Entlang der Landwasser verlaufen im Siedlungsbereich von Davos Platz und Dorf und bis Frauenkirch teils Fusswege, Trampelpfade und Strassenabschnitte. Ein durchgängiger Fussweg am Fluss existiert in den Sommermonaten jedoch nicht. Einige Aufenthaltsbereiche am Gewässer sind vorhanden. Die Promenade im Talboden ist jedoch besonders im Winter erlebbar, Golfplatz und Landwirtschaft verhindern eine intensivere sommerliche Nutzung. Hier besteht ein sehr grosses Potenzial, insbesondere für Wander- und Spazierrouten wie auch die Inwertsetzung der Gewässer.

«Rund um den Davosersee»

Im Konzept «Rund um den Davosersee» [16] sind Massnahmen zur Attraktivitätssteigerung durch eine verbesserte Erlebbarkeit des Wassers ausgearbeitet. Eine generelle Massnahme über den See-Raum ist die einheitliche Gestaltung des Fussweges. Die weiteren Aufwertungsmassnahmen sind über den gesamten Uferraum verteilt. Unter anderem sollen die jetzigen Bauten beim Strandbad mit seiner Liegewiese im mittelfristigen Horizont zu einem Wassersportzentrum mit überregionaler Strahlkraft und architektonischer Präsenz ausgebaut werden. Im Weiteren soll die Steglandschaft in eine U-förmige Baute optimiert werden, sodass ein Nichtschwimmerbereich in der Flachuferzone entsteht. Weitere gestalterische Eingriffe sind beim bestehenden Aussichtspunkt, dem Steg Höhwald und der Hawaii-Bucht vorgesehen. Zudem sollen Kunstinstallationen und zusätzliche Signaletik an geeigneten Stellen angebracht werden. Bereits umgesetzt ist ein neuer Wald-Spielplatz, eine Kneippanlage, ein Wasservogelgehege sowie zusätzliche punktuelle Möblierung. Eine Vielzahl der Massnahmen befindet sich bereits in Planung oder ist schon umgesetzt.

Das KrL gibt vor, dass die Areale für Freizeit-/Sportnutzung und für Veranstaltungen und Anlässe sowie die Gebiete mit einer saisonalen Sport-/ Freizeitnutzung, in Abstimmung mit der Landwirtschaft und weiteren Interessen, gesichert werden müssen. In Sertig Dörfli soll die Naherholungsinfrastruktur (Wege) gehalten werden, auf eine gute Nutzerlenkung geachtet und das Wegenetz bei Bedarf ergänzt werden. In Laret soll die Erholungsnutzung am Schwarzsee mit geeigneten Massnahmen gelenkt werden und auf die ökologischen Zielsetzungen ausgerichtet werden.

Siedlungsfreiraum

Siedlungsfreiraum

In den Jahren 1980 bis 2021 war eine starke Bautätigkeit zu verzeichnen, weitere 36 ha Bauzonenreserven werden weiterhin den Druck auf den Freiraum innerhalb der Siedlung erhöhen. Mit der Innenentwicklungsstrategie wird jedoch die Strategie verfolgt, die bestehenden und geplanten Freiräume und die Nachverdichtung in Einklang zu bringen. Die in der Stadt vorhandenen Freiräume bieten grosse Qualitäten und Potenziale, an die sich anknüpfen lässt und auf denen aufgebaut werden kann.

Regionales Raumkonzept über Freiräume

Gemäss regionalem Raumkonzept bildet der Kurpark als grösster und historisch gewachsener Siedlungsfreiraum die zentrale Freiraumstruktur im Siedlungsgefüge. Der Kurpark ist stark unternutzt, obwohl er zentral gelegen ist und eine schöne Atmosphäre bietet, da die Zugänge erschwert sind.

KrL über Freiräume

Das Kommunale räumliche Leitbild vermerkt im Weiteren ortsbildprägende Grünräume am Nordhang entlang der hohen Promenade und den Golfplatz als siedlungsnahen Freiraum. Verschiedene Plätze und Freiräume liegen entlang der Promenade. Das KrL definiert, die öffentlichen Siedlungsfreiräume im zentralen Raum zu sichern und aufzuwerten. Dazu zählen folgende Punkte:

- Der Kurpark wird seiner Funktion als wichtigster Freiraum gerecht.
- In den Quartieren tragen die privaten Aussenräume zur Wohnqualität bei und werden in ihrer Funktion erhalten.
- Die Durchlässigkeit (Visibilität) der Landschaft gewährleisten. Im Winter das Langlaufnetz sichern.
- Den Kurpark auf Basis eines Konzepts weiterentwickeln, besser nutzbar und zugänglich machen und die temporäre Nutzung (Events) darauf abstimmen.
- Die weiteren öffentlichen Freiräume im Rahmen der Entwicklungen sichern und in Bezug auf eine bessere Nutzbarkeit und Zugänglichkeit weiterentwickeln.
- Die siedlungsstrukturierenden Grünräume erhalten (Friedhöfe, Wiesen, Hänge, etc.)
- Die Qualität der nachbarschaftlichen Freiräume im Zuge der Innenentwicklung erhalten und aufwerten.
- Den zentralen Freiraum gilt es freizuhalten und im Winter den Skibetrieb aufrechterhalten.
- Die Voraussetzungen für eine nachhaltige Bewirtschaftung der Kulturlandschaft sowie für den Erhalt der landschaftsprägenden Ställe schaffen.
- In **Wiesen** soll der Spiel- und Sportbereich bei der Schule als Freiraum und Treffpunkt für das ganze Dorf sowie für die Besucher weiterentwickelt werden.
- In **Monstein** soll der ortsbildprägende Freiraum zwischen Kirche und Schulhaus erhalten werden und die Aussicht vom Freiraum, von der Strasse und vom Dorfplatz mittels einer geeigneten Bebauung der darunterliegenden Gebiete erlebbar bleiben.
- In Monstein sind die Voraussetzungen für eine nachhaltige Bewirtschaftung der Kulturlandschaft sowie für den Erhalt der landschaftsprägenden Ställe zu schaffen.
- In **Glaris** soll der ortsbildprägende Freiraum unterhalb des Ortskerns von Orlolfi erhalten werden.

Freiraumkonzept

Gemäss Freiraumkonzept [17] wurden folgende Freiräume beurteilt:

- Die zentralen Freiräume um den Kurpark haben für sich genommen viele programmatische und atmosphärische Qualitäten, bleiben jedoch stark auf sich bezogen. Dies führt zu unattraktiven Zu- und Übergängen.
- Der städtische Strassenraum Promenade hat als urbane Hauptachse grosse programmatische Qualitäten. Für eine höhere Aufenthaltsqualität und eine Stärkung der räumlichen Atmosphäre bieten die angehängten Buchten ein grosses Potenzial.
- Am Kirchner Park werden vor allem die Geländekante und die sich dadurch ergebenden Sichtbezüge als spannend wahrgenommen.
- Das Seehofseeli und die umgebenden Grünräume werden als offener Begegnungsplatz wahrgenommen. Das Wasser ist im Sommer und Winter (Schlittschulaufen) attraktiv. Auch der Spielplatz wird gut angenommen.
- Der Talboden hat viele Qualitäten, vor allem zum Spazieren. Allerdings fehlt im Sommer eine gute Längsverbindung. Auch schöner Auftakt für das Dischma-Tal, Zugang allerdings hauptsächlich mit dem Auto.
- Der Golfplatz gilt einerseits als «Glücksfall für die Freiraumversorgung», da er sehr zentral liegt, die Nicht-Bebauung gesichert ist und weil er hohe landschaftliche Qualitäten hat. Andererseits schliesst die exklusive Golf-Nutzung im Sommer auch viele Davoser*innen aus.
- Das Bolgen-Areal gilt als einzigartige Sport- und Eventfläche, da dort alle Wintersport-Möglichkeiten direkt vom Siedlungsgebiet aus zu erreichen sind. Sommer-Nutzung: neue Bike-Strecke und Restaurant. Liegt aber in landwirtschaftlichem Gebiet, bedarf daher womöglich einer Umzonung.
- Der Davosersee ist im Sommer stark genutzt: Strandbad, Volleyballfeld, Spielplatz, Bootsverleih, Uferweg. Zugang hauptsächlich mit dem Bus oder dem Auto. «Naherholungsgebiet für Nicht-Alpine». Nachteil besteht darin, dass aufgrund der Nutzung zur Energiegewinnung die Uferzone ökologisch nicht besonders wertvoll ist.
- Der Postplatz war früher deutlich belebter als heute (noch vor 20 Jahren). Durch die Parkierung war die Aufenthaltsqualität allerdings schon damals nicht hoch. Mit der neuen, sich im Umbau befindenden Bibliothek und den neuen gewerblichen Nutzungen im Rätia Center (Swisscomshop, Papeterie, Bäckerei, Apotheke und Decathlon, Migros Outlet) hat der Postplatz wieder etwas an Belebung gewonnen.
- Die Auftakte um das Seehofseeli in Dorf und den Postplatz in Platz sind wenig definierte Orte, denen eine klare Raumstruktur fehlt. Als zentrale Orte im gesamten Freiraumgeflecht kommt ihnen eine übergeordnete Bedeutung in der künftigen Entwicklung zu.
- Die Umgestaltung des Arkadenplatzes wird verhalten positiv bewertet. Die dortigen Kulturveranstaltungen werden begrüßt, wenngleich dadurch Begrünung auf dem Platz fehlt. Wenige, bzw. schlechte Sitzmöglichkeiten. Gut allerdings, dass die Autos weg sind.

In den Weilern mit Streusiedlungs- und Strassendorfstruktur hat der Siedlungsfreiraum keine hohe Gewichtung. Das Freiraumkonzept nimmt die Erkenntnisse aus der Analyse in den sechs Konzeptbausteinen auf, welche in Zielbildern mit Handlungsbedarf detailliert erläutert werden. Das Zielbild fokussiert auf folgende Räume:

Zielbild Freiraumkonzept

- Die Orte des Ankommens in Davos Platz und Dorf bei den Bahnhöfen sollen zu qualitätsvollen «Auftakten» mit hoher Aufenthaltsqualität und attraktiven Gebäudevorzonen umgestaltet werden
- Die drei bestehenden Längsachsen (hohe Promenade, Promenade, Talstrasse) werden aufgewertet und mit der vierten Längsachse, einer durchgehenden Fussverbindung im Talboden zur Anbindung an die äussere Landschaft, ergänzt.
- Im Zuge der Schaffung der vierten Längsachse werden die Qualitäten des Talbodens sichtbar und das Wanderwegnetz geschlossen. Zugleich soll der Uferbereich der Landwasser revitalisiert werden, was sowohl die Aufenthaltsqualität wie auch den Hochwasserschutz verbessert.
- Die Grünräume beim Eishockeystadion und Kurpark werden zu einer inneren durchgängigen Landschaft mit Nutzungshotspot entwickelt.
- Um die Längsachsen und die innere Landschaft miteinander zu verbinden, müssen die Querverbindungen in Wert gesetzt werden, sodass ein feinmaschiges, robustes Freiraumnetz entsteht.

Herausforderungen

- Die Intensiverholung nimmt für Davos wirtschaftlich einen wichtigen Stellenwert ein. Ihr sind räumliche Grenzen zu setzen, um den Druck auf die Landschaft nicht zu verschärfen
- Viele Siedlungsfreiraume können ihr Erholungspotenzial und den ökologischen Wert nicht ausschöpfen
- Es fehlt ein durchgängiges Freiraumnetz

4.4 Gesamtverkehr

4.4.1 Verkehrssystem

Strassen- und Bahnnetz

Das Verkehrsnetz der Agglomeration Davos ist von der Topografie geprägt. Die Hauptverkehrsachse verläuft entlang dem Landwassertal nach Nordosten bis zum Davosersee und führt weiter nach Wolfgang und Laret nach Klosters im Nordosten. Im Südwesten führt die Verkehrsachse weiter nach Filisur im Südwesten. Entlang dieser Achse verlaufen das Bahntrasse der RhB sowie die Kantonsstrassen H28a und H417b, welche die meisten Ortsteile von Davos erschliessen. Die H28a führt als Hauptzubringer ab Klosters Selfranga als Nationalstrasse N28 durch das Prättigau nach Landquart, wo der Anschluss an die N13 besteht. Die H28b quert das RhB-Trassee in Davos Dorf am Knoten Bahnhof-/Flüela-/Sandstrasse niveaugleich. Durch das Flüelatal führt die Hauptstrasse H28b über den Flüelapass ins Unterengadin. Die Passstrasse ist allerdings nicht ganzjährig geöffnet. Die Kantonsstrasse H417b führt ab Davos Dorf über Wiesen bis nach Tiefencastel.

Die Seitentäler Dischma und Sertig werden teilweise durch kantonale Verbindungsstrassen und kommunale Erschliessungsstrassen erschlossen. Die Dischmastrasse ist nur bis Teufi ganzjährig befahrbar.

Entlang der Talfanken erschliessen (Stand-)Seilbahnanlagen die verschiedenen touristischen Erholungsgebiete am Berg.

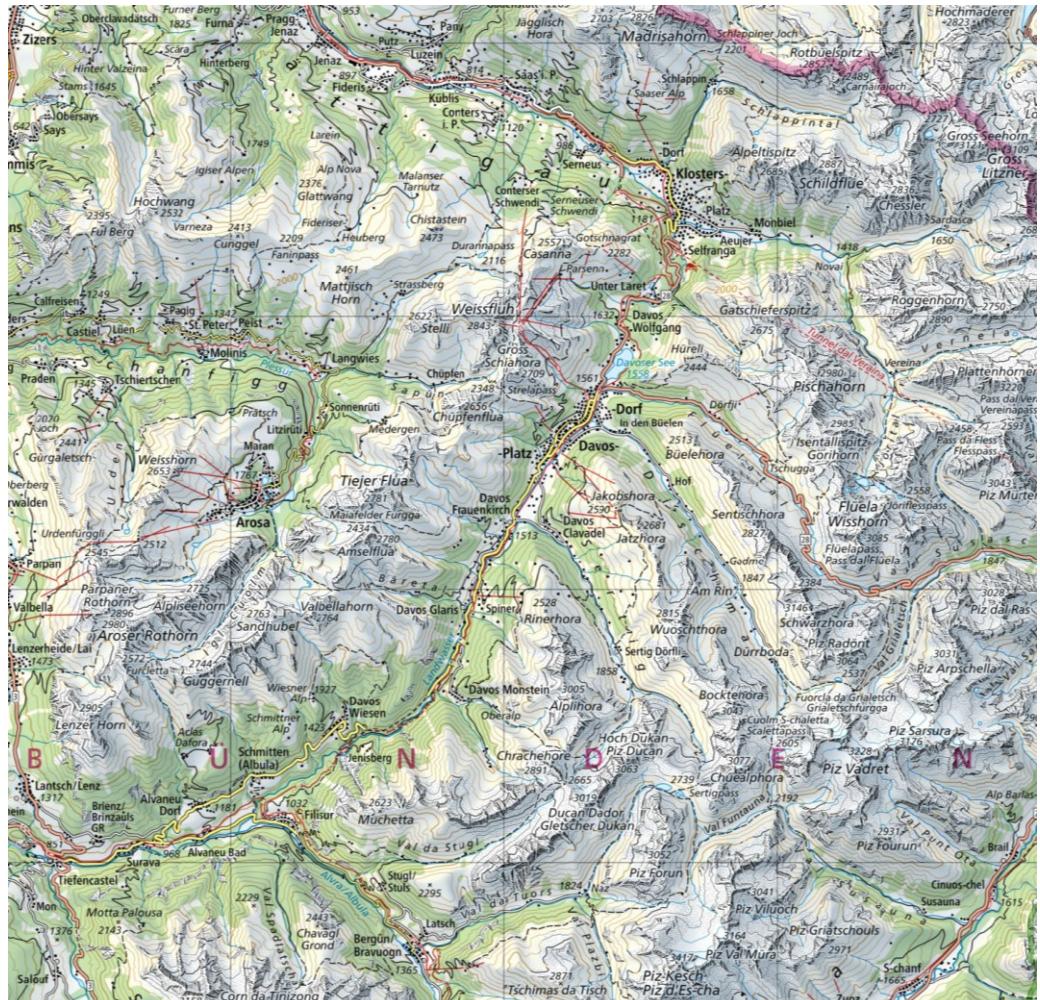


Abbildung 28: Verkehrsstruktur
AP-Perimeter Davos [18]

Der zentrale Raum von Davos ist über das Einbahnssystem (ausgenommen Bus und Velo) der Promenade und der Talstrasse erschlossen, welches gleichzeitig auch die einzige durchgehende Nord-Süd-Verbindung durch Davos darstellt. Auf einer Strecke von ca. 3 km wird der Verkehr zwischen den Bahnhöfen Davos Dorf und Platz in Richtung Norden auf der Talstrasse (Gemeindestrasse), in der Gegenrichtung auf der Promenade (Kantonsstrasse) geführt.

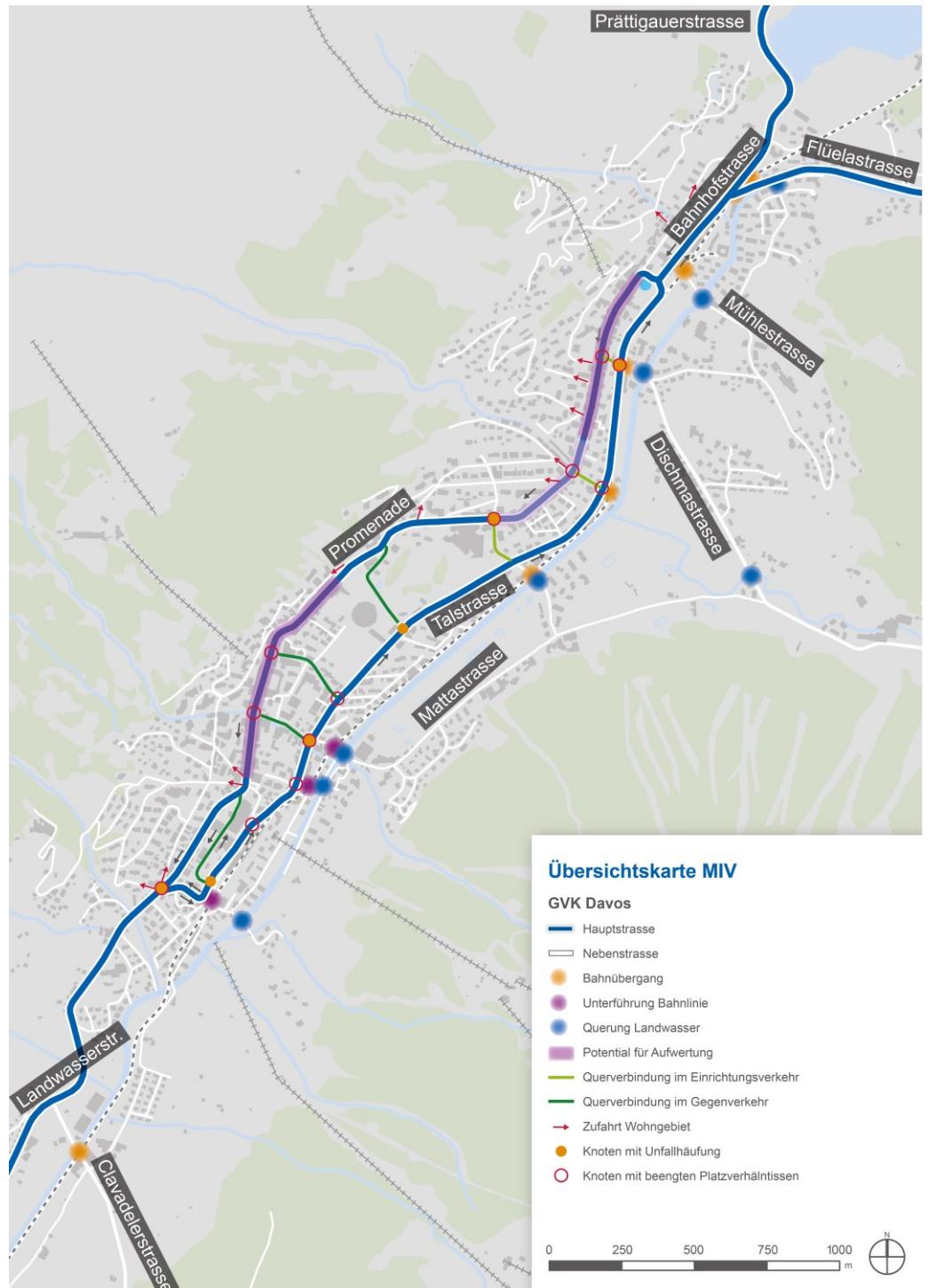


Abbildung 29: Struktur Strassennetz im zentralen Raum (GVK Davos, LAJO, 2024)

Ein Grossteil der POI innerhalb des Siedlungsgebiets wird durch dieses Einbahnpaar erschlossen. Die beiden Strassen sind durch neun Verbindungsstrassen miteinander verbunden. Auf beiden Strassen verkehren Busse auf einer Busspur auch in Gegenrichtung. Deren Kreuzen gestaltet sich aufgrund der abschnittsweise schmalen Strassenprofile von bis zu 4.20 m (punktuell nur auf der Talstrasse) teilweise schwierig. Im Rahmen der Erarbeitung des GVK hat sich herausgestellt, dass das bestehende Einbahnsystem aber auch künftig die geeignete Verkehrsführung für Davos darstellt und daher beibehalten werden soll.³

In Davos Dorf werden die Einbahnen in der Bahnhofstrasse zusammengeführt. In diesem Bereich wird die Verkehrsführung im Rahmen des Generationenprojekt (vgl. Kapitel 4.4.6) angepasst (vgl. Abbildung 41). Die Promenade ist als Kantonsstrasse klassiert und wird im KRP als Strasse regionaler Bedeutung geführt. Zudem verläuft über die Promenade eine kantonale Ausnahmetransportroute. Die Talstrasse hingegen ist als kommunale Strasse klassiert [19].

4.4.2 Verkehrsaufkommen und Mobilitätsverhalten

Das Verkehrsaufkommen in der Agglomeration Davos unterliegt aufgrund der touristischen Bedeutung starken saisonalen Schwankungen und kann in drei Zustände unterteilt werden [19]:

Hauptsaison

- Hauptsaison:

Über den Jahreswechsel (ca. 26.12.-07.01.), während dem WEF (siehe unten) und im Februar, sowie an den Wochenenden in der Wintersaison sind die ca. 14'000 Gästebetten praktisch ausgelastet (vgl. Kapitel 4.2.1), was zu einem zusätzlichen MIV-Verkehrsaufkommen von ca. 40 % führt. Die Spitzentunden treten am Freitag (8 – 10 Uhr Anreise- - und 15 – 17 Uhr Abreiseverkehr) und am Wochenende (8 – 10 Uhr Anreise- - und 14 – 16 Uhr Abreiseverkehr) auf.

Nebensaison

- Nebensaison:

Der Anteil Tourismusverkehr ist in den Monaten April, Mai und November gering. Das bestehende Verkehrsaufkommen wird primär durch die ständige Wohnbevölkerung sowie Zupendelnde generiert und führt zu einem hohen Binnenverkehrsanteil. Die Spitzentunden sind im Vergleich zur Hauptsaison abgeflacht.

World Economic Forum

- Annual Meeting World Economic Forum (WEF):

Während der Woche des WEF kommt es aufgrund der Überlastung des Verkehrssystems zu Einschränkungen im privaten und öffentlichen Verkehr. Durch die an- und abreisenden Gäste ergeben sich Spitzenzeiten im Regionalverkehr, und während der Woche im Binnenverkehr.

Das WEF wird im GVM, im GVK sowie im vorliegenden Agglomerationsprogramm nicht berücksichtigt. Für das WEF liegt ein eigenes Verkehrskonzept vor.

In Davos sind insbesondere der Pendler- und Tourismusverkehr dominant. Der Güterverkehr wird in Kapitel 4.8 erläutert.

³ 2022/23 wurde ein breit abgestütztes Variantenstudium zu möglichen Verkehrsführungen im Zentrum von Davos durchgeführt. Dabei wurde die bisherige Verkehrsführung als Bestvariante bestätigt, wodurch nun Planungssicherheit für die längerfristige Entwicklung von Davos besteht [17].

Pendlerverkehr

Gemäss Statistik der Erwerbstätigen nach Wohn- und Arbeitsgemeinde des Kantons Graubündens (2020) arbeiten rund 92 % der in Davos wohnhaften Personen auch in Davos und zählen somit zum Binnenpendelverkehr. Täglich pendeln ca. 580 Personen aus Davos in andere Gemeinden zur Arbeit (Wegpendelnde). Gleichzeitig pendeln ca. 1'000 Personen nach Davos (Zupendelnde). Die Zahl der Zupendelnden, von welchen mehr als die Hälfte aus Klosters und der Region Prättigau stammen, hat sich in den letzten zwanzig Jahren um 250 % gesteigert. Durch das aktuell mangelhafte Wohnraumangebot (vgl. Kapitel 4.2.3) sowie des mittelfristigen Rückgangs der jüngeren Bevölkerung (vgl. Kapitel 4.2.1) wird mit einer weiteren Abwanderung der Bevölkerung und somit der Zunahme der Zupendler gerechnet [20].



Abbildung 30: Pendlerströme (2020) der Agglomeration Davos (Datenquelle: Erwerbstätige in Graubünden nach Wohn- und Arbeitsgemeinde, AWT GR, Darstellung: Metron)

Tourismusverkehr –
Definition des Bundes

Abgrenzung Freizeit- und
Tourismusverkehr

Tourismusverkehr

Der Bund definiert den touristischen Verkehr als «*Verkehr, der entsteht, wenn Personen der schweizerischen Wohnbevölkerung oder aus dem Ausland zusätzlich zu ihrer Alltagsmobilität unterwegs sind. Touristischer Verkehr entsteht sowohl durch Tages- als auch durch Übernachtungsreisen. Im Gegensatz zur täglichen Mobilität findet der touristische Verkehr ausserhalb der gewohnten Umgebung des Reisenden statt, mit einer eher geringen Häufigkeit und über einen längeren Zeitraum*

Die Abgrenzung zwischen Freizeit- und touristischem Verkehr weist alle täglichen Fahrten (alltäglicher Verkehr) der Schweizer Bevölkerung zu Freizeit- und Vergnügungszwecken (kürzere, häufige Reisen im gewohnten Umfeld) dem Freizeitverkehr zu. Der touristische Verkehr umfasst im Gegensatz dazu alle nicht alltäglichen Fahrten (längere, seltener Reisen im ungewohnten Umfeld) der Schweizer Bevölkerung sowie von ausländischen Gästen in der Schweiz.

Vom gesamten Personenverkehr der Schweiz fallen somit 27 % auf den Freizeitverkehr im Alltag sowie 25 % auf den touristischen Verkehr. Ein Viertel des Verkehrs in der Schweiz ist demnach touristischer Verkehr, davon je zur Hälfte verursacht durch die Schweizer Bevölkerung und durch ausländische Gäste. [21]

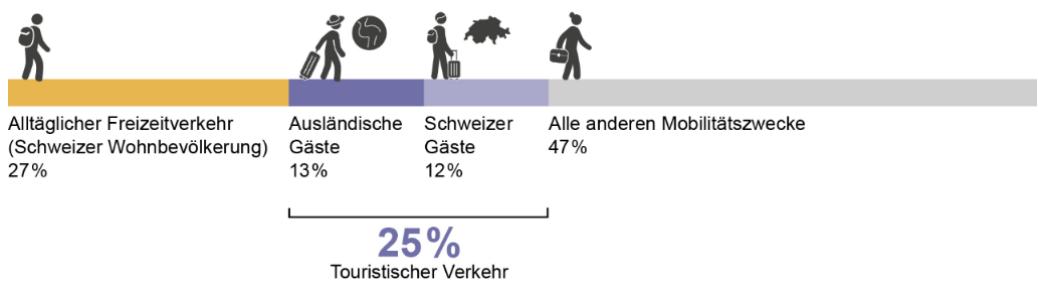


Abbildung 31: Anteile Freizeitverkehr und touristischer Verkehr am gesamten Personenverkehr der Schweiz (Schätzung 2015) [21]

Freizeit- und Tourismusverkehr in Davos

Die Gemeinde Davos ist einer der besucherstärksten Tourismusdestinationen Graubündens. Neben dem Sport- und Erholungsangebot in der Sommer- und Wintersaison erzeugt auch die jährliche Durchführung des Annual Meetings World Economic Forum (WEF) starke Verkehrsströme. Der touristische Quell- und Zielverkehr konzentriert sich insbesondere auf die Wochenenden während der Winter- und Sommersaison und hat einen grossen Einfluss auf die Verkehrsverhältnisse in Davos. In Davos liegt der nach der Definition des Bundes ausgewiesene Tourismusverkehr somit vermutlich deutlich über dem nationalen Mittel. Genaue Zahlen zur Unterscheidung des Fahrtzwecks liegen für Davos nicht vor. Im Folgenden wird der Freizeit- und Tourismusverkehr daher zusammengefasst unter dem Begriff Tourismusverkehr geführt.

Insbesondere für den Ski- und Biketourismus ist die Beeinflussung der Verkehrsmittewahl aufgrund der zu transportierenden Sportausrüstung schwierig. So kann davon ausgegangen werden, dass die Bequemlichkeit der Anreise mit einem eigenen Fahrzeug für viele Gäste das entscheidende Kriterium ist, sodass ein Modalshift nur mit umfassenden Push- und Pullmassnahmen erreicht wird. Für weniger gepäckintensive touristische Nutzungen wie (Schneeschuh-) Wanderungen hingegen besteht Potenzial zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl.

Aufgrund der topographischen Lage und der Wintersperrung des Flüelapasses ist Davos wenig von touristischem Durchgangsverkehr betroffen. Verkehrsströme vom oder ins Engadin erfolgen in der Regel via Vereina- oder Julier- und Albulastrecke. Die Strecke über den Flüelapass ist je nach Schneeverhältnissen jeweils ab Mai bis anfangs Januar geöffnet.

Für den Tourismusverkehr sind im Jahr 2024 zwei neue Planungsgrundlagen erarbeitet worden: Die kantonale Tourismusstrategie [22] und der Bericht zum CO₂-neutralen Tourismus in Graubünden [23].

Tourismusstrategie

Die **Tourismusstrategie** hat zum Ziel, den Tourismus in Graubünden und den Wohlstand und die Lebensqualität der Einwohner:innen zu erhalten. Der Tourismus trägt zu attraktiven Lebensräumen für Einheimische und Gäste sowie zur Aufrechterhaltung einer dezentralen Besiedlung bei und wird durch die einheimische Bevölkerung getragen. Die Strategie umfasst vier Handlungsfelder mit verschiedenen Stossrichtungen. Für den Tourismusverkehr sind dabei insbesondere die Handlungsfelder 2 und 3 relevant.

- Handlungsfeld 1:
Unternehmertum und Innovation im Bündner Tourismus stärken
(Unternehmerische Leistungen unterstützen und Grundlagen für die Tourismusentwicklung in Graubünden verbessern)
- Handlungsfeld 2:
Die Angebotsqualität der Tourismusregion Graubünden weiterentwickeln
(Wettbewerbsfähige touristische Infrastrukturen und Zusammenspiel von Mobilitätsformen fördern)
- Handlungsfeld 3:
Zur Diversifizierung des Tourismusangebots in Graubünden beitragen
(Förderung von schneeunabhängigen Tourismusangeboten und Anpassung an Klimawandel und veränderte gesellschaftliche Bedürfnisse)
- Handlungsfeld 4:
Die Nachfrage nach Angeboten der Tourismusregion Graubünden erhöhen
(Veranstaltungen als Standortfaktor fördern und neue Gäste für Graubünden gewinnen)

Strategie CO₂-neutraler Tourismus

Die Strategie zum CO₂-neutralen Tourismus in Graubünden des Wirtschaftsforums schlägt verschiedene Strategien zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen vor. Für den Tourismusverkehr ist dabei die Strategie 2 relevant.

- Strategie 1:
Gebäudetransformation im Tourismus forcieren
- Strategie 2:
Klimaneutrale Mobilität des touristischen Verkehrs unterstützen
- Flankierende Strategie 3:
Erneuerbare Stromproduktion und Elektrifizierung

Verkehrsmengen heute

Verkehrsmengen heute

Die mittlere Tagesdistanz liegt im Kanton Graubünden jeweils über dem schweizerischen Durchschnitt (vgl. Abbildung 32). Dies ist auf die disperse Raumstruktur und die touristische Bedeutung des Kantons (Freizeitverkehr) zurückzuführen.

Im Jahr 2021 ist ein starker Rückgang der zurückgelegten mittleren Tagesdistanz zu beobachten. Diese Veränderung ist primär auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

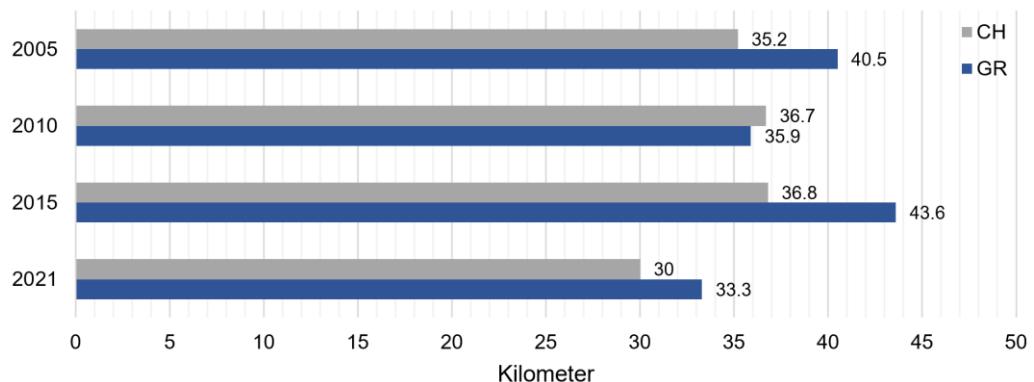


Abbildung 32: Mittlere Tagesdistanz Schweiz und Kanton Graubünden 2005-2021 (Quelle: ARE GR Auswertung MZMV, eigene Abbildung)

Modalsplit gemäss
MZMV 2015

Mobilitätsverhalten

Die Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV)-Zahlen für Davos, als Gemeinde mit einem hohen Anteil an Ferien- und Zweitwohnungen (vgl. Kapitel 4.2.3), könnten aufgrund der geringen Stichprobengrösse und des hohen Tourismusverkehr-Aufkommens von der Realität abweichen.

Die Auswertung des MZMV aus dem Jahr 2015 (vgl. Abbildung 33) nach Etappendistanz zeigt, dass der MIV-Anteil nach Territorialprinzip höher ist als nach Wohnortprinzip. Dies wird durch den hohen MIV-Anteil der nach Davos reisenden Feriengäste beeinflusst. Diese Annahme wird zusätzlich durch den um 10 % höheren ÖV-Anteil an der Etappendistanz nach Wohnortsprinzip gestützt. Sowohl bei der Anzahl Wege als auch bei der Anzahl Etappen liegt der ÖV-Anteil im Territorial-, sowie im Wohnortsprinzip bei knapp 15 %, beziehungsweise bei ca. 10 %.

Rund die Hälfte aller Etappen und knapp 40 % aller Wege werden zu Fuss zurückgelegt. Der Velo-Anteil ist mit rund 5 % aller Wege oder Etappen tief. Freizeit-Velotouren mit demselben Start- und Zielort sind in dieser Statistik nicht berücksichtigt. Das Velo-aufkommen ist aber insbesondere im Sommer sehr hoch.

Für den Fuss- und Veloverkehr lässt sich kein signifikanter Unterschied zwischen dem Territorial- und dem Wohnortprinzip erkennen.

Unter der Kategorie «Andere» sind unteranderem die Verkehrsmittel Taxi, Reisecar oder Flugzeuge zusammengefasst. Diese Verkehrsmittel machen rund 10 % der Etappendistanz aus, während sie am Anteil der Wege oder Etappen kaum ins Gewicht fallen. Bei diesen Fahrten handelt es sich demnach um längere Fahrten von oder nach Davos, welche vermutlich zum grossen Teil mit Reisecars oder mit dem Flugzeug zurückgelegt werden.



Abbildung 33: Modalsplit Davos (MZMV 2015) nach Territorialprinzip (Start oder Ziel in Davos) und Wohnortprinzip (wohnhaft in Davos) (eigene Auswertung)

MOCA-Indikator 1 Modalsplit

MOCA-Indikator 1 Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Tagesdistanz

Der Anteil der mit dem MIV zurückgelegten Tagesdistanz (Freizeit- und Alltagsverkehr) in der Agglomeration Davos ist über den Zeitraum von 2010 bis 2021 gemäss MZMV kontinuierlich gewachsen. Von 2015 bis 2021 hat der MIV-Anteil um 6.3 % auf 74.6 % zugenommen. Es ist allerdings hervorzuheben, dass das Konfidenzintervall für den Agglomerationsperimeter für alle drei Stichjahre bei einem vergleichsweise sehr hohen Wert von ca. 11.5 % liegt. Die Unsicherheiten sind somit aufgrund der kleinen Stichprobengrösse gross. Die Zunahme des MIV-Anteils kann somit unter anderem aufgrund der Siedlungsentwicklung (vgl. MOCA-Indikatoren 3, 4 und 5) begründet werden, die Abweichung liegt allerdings auch innerhalb des Vertrauensintervalls. So ist beispielsweise der MIV-Anteil von 46.3 % im Jahr 2010 als sehr unwahrscheinlich einzuschätzen.

Im Vergleich mit den weiteren kleinen Agglomerationen liegt die Agglomeration Davos 2021 etwa im Mittelfeld und leicht über dem Durchschnitt von 71.4 %. Auch in den übrigen kleinen Agglomerationen hat der MIV-Anteil im Durchschnitt zugenommen. Dabei lässt sich beobachten, dass der MIV-Anteil insbesondere in den alpin gelegenen Agglomerationen zugenommen hat. Auch im gesamten Kanton Graubünden ist von 2015 bis 2021 eine generelle Zunahme des MIV-Anteils zu beobachten. Diese Veränderung könnte auf die Zunahme des Freizeitverkehrs während der COVID-Pandemie zurückzuführen sein. Der MIV-Anteil der Agglomeration Davos liegt jeweils leicht unter dem kantonalen Durchschnitt.

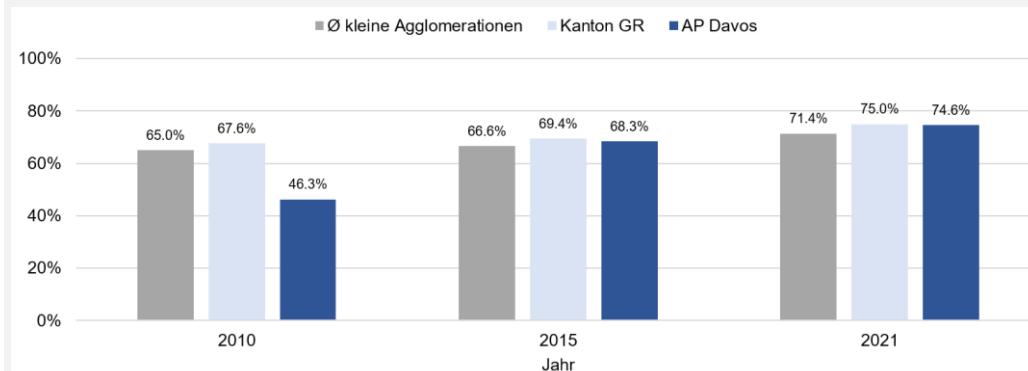


Abbildung 34: MOCA-Indikator 1: Anteil des MIV am Gesamtverkehrs, gemessen an der Tagesdistanz für den Beitragsperimeter (MOCA [24])

Der für die Agglomeration Davos sehr relevante Tourismusverkehr ist im MZMV aufgrund der kleinen Stichprobe zu wenig repräsentativ abgebildet und berücksichtigt die starken saisonalen Schwankungen der Haupt- und Nebensaison nicht. Zudem sind internationale Gäste nicht berücksichtigt.

Die Auswertung der Raumnutzenden im Vergleich zur Wohnbevölkerung (vgl. Kapitel 4.2.1) zeigt, dass auf die Davoser Bevölkerung (12'100 Personen 2022) im Schnitt 5'700 übernachtende Gäste fallen (Fünfjahresmittel bis 2021). Zusätzliche Tagestouristinnen machen 12 % der übernachtenden Gäste aus (2'100 Personen). Dazu kommen noch die knapp 1'200 Zupendelnde. Die Stichprobe des MZMV umfasst 121 befragte Personen (gewichtet *) mit folgendem Verhältnis:

	Kapitel 4.2.1	MZMV* * Hinweis:
Einwohner:innen	57%	64% <i>Die Anzahl der im Rahmen des MZMV befragten Haushalte mit Wohnort in Davos wird gemäss soziodemographischen Variablen ablen der Gemeinde Davos gewichtet.</i>
Übernachtungsgäste	27%	
Zusätzliche Raumnutzende (tagsüber)	10%	36% <i>ablen der Gemeinde Davos gewichtet.</i>
Zupendelnde	6%	

Das Nationale Personenverkehrsmodell (NPVM)⁴ geht für das Jahr 2040 von keiner grossen Veränderung der Verkehrsmengen und des Modalsplits aus. Dies bedeutet, dass sich der aktuelle Zustand zwar nicht verschlechtert, aber dass das bereits stark ausgelastete Strassennetz weiterhin belastet bleibt und der MIV-Anteil an der Tagesdistanz weiterhin sehr hoch ist.

Es ist allerdings auch möglich, dass der Tourismusverkehr in die Destination Davos aufgrund der Standortfaktoren (Schneesicherheit, Angebot, etc.) stärker zunehmen wird, als dieser im NPVM abgebildet ist. Dies würde ohne Massnahmen zu einer Zunahme der Verkehrsmengen und somit bei gleichbleibendem Modalsplit zu einer Verschlechterung des Zustandes führen.

Ohne Massnahmen wird davon ausgegangen, dass sich auch der MIV-Anteil an der Tagesdistanz nicht stark reduzieren wird oder gemäss Trend sogar weiter erhöhen könnte.

Hinweis:

Bezüglich der Prognosen des NPVM sowie auch des MZMV zur Verkehrsentwicklung ist hervorzuheben, dass die Unsicherheiten für die Agglomeration Davos aufgrund der kleinen Stichprobengrösse (MZMV) sowie der Annahmen (NPVM), welche die Standortfaktoren von Davos nicht spezifisch abbilden können, gross sind.

NPVM 2017

Verkehrsmengen und Modalsplit gemäss NPVM 2017

Das nationale Personenverkehrsmodell (NPVM) schätzt den Quell-/Zielverkehr für das Jahr 2017 auf insgesamt 28'900 tägliche MIV und ÖV-Wege (vgl. Tabelle 8 und Abbildung 35). Für den Binnenverkehr geht das Modell von 14'900 Wegen aus, was einem Anteil von knapp 52 % aller MIV/ÖV-Wege entspricht.

⁴ Das NPVM für den Zustand 2040 ist hinsichtlich der Entwicklungsannahmen für Einwohner:innen und Altersstruktur kongruent mit dem KRL.

Für die Besuchenden geht das NPVM von einer leichten Abnahme aus. Total (Einwohner:innen + Arbeitsplätze + Besuchende) wird von keiner grossen Veränderung im Vergleich zu heute ausgegangen.

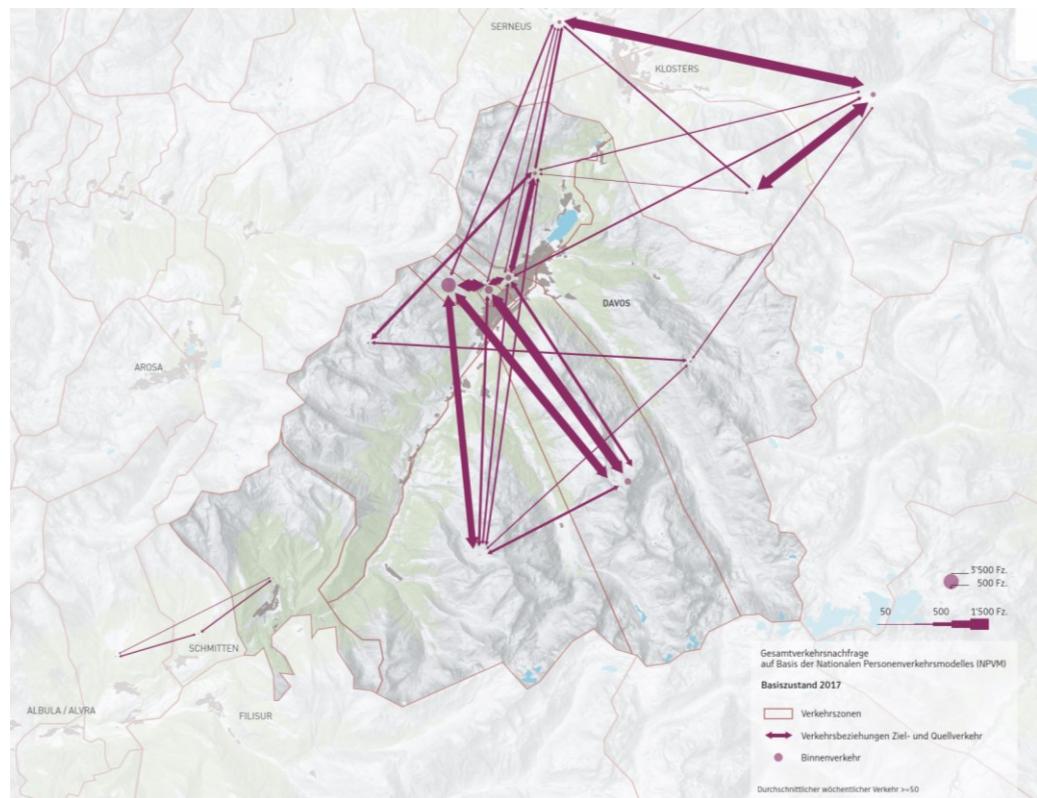


Abbildung 35: Gesamtverkehr 2017
(Szenario BASIS) der Agglomeration Davos
(Datenquelle: NPVM 2017, Darstellung:
Metron)

Bimodalsplit

Das Modell geht für alle Verkehre von einem MIV-Anteil am Bimodalsplit von 42 % aus. Dieser setzt sich aus einem tiefen MIV-Anteil am Binnenverkehr von 13 % und einem hohen MIV-Anteil am Quell-/Zielverkehr ohne Binnenverkehr von 73 % zusammen. Diese Annahme zur Zusammensetzung des Modalsplits und insbesondere die Annahme des tiefen MIV-Anteils sind allerdings insbesondere hinsichtlich der hohen Parkplatzverfügbarkeit im zentralen Raum zu hinterfragen. Die Gemeinde geht davon aus, dass der MIV-Anteil am Binnenverkehr in Wirklichkeit deutlich höher ist.

Jahr 2017	Wege Quell-/Zielverkehr	Wege Binnenverkehr	Wege Quell-/Zielverkehr ohne Binnenverkehr
MIV (Fahrzeuge)	9'100	1'500	7'600
MIV (Personen)	12'200	2'000	10'200
ÖV (Personen)	16'700	12'900	3'800
MIV+ÖV Total	28'900	14'900	14'000
Anteil MIV (Bimodal)	42%	13%	73%
Anteil ÖV (Bimodal)	58%	87%	27%

Tabelle 8: Quell-/Zielverkehr der Gemeinde Davos und Bimodalsplit gemäss NPVM 2017 (eigene Auswertung)

Die Gegenüberstellung dieser Zahlen mit den vier MIV-Verkehrszählstellen⁵ im Perimeter zeigt, dass das NPVM die Verkehrsmengen etwas unterschätzt: Im Jahr 2017 haben die Zählstellen einen ca. 15 % höheren DTV gemessen, im Jahr 2023 einen rund 18 % höheren DTV (vgl. Tabelle 13).

⁵ Die Entwicklung der MIV-Verkehrsmengen auf dem Strassennetz ist im Kapitel 4.8.2 aufgeführt.

Modalsplit im
NPVM 2017

Gemäss NPVM betrug der MIV-Anteil am Gesamtverkehr (Quell-/Zielverkehr (DWV)) rund 24 %, der ÖV-Anteil lag bei 43 % (vgl. Abbildung 36). Diese Anteile setzen sich aus einem hohen ÖV-Anteil im Binnenverkehr (48 %) und einem tiefen ÖV-Anteil im Quell-/Zielverkehr ohne Binnenverkehr (32 %) aus. Im Binnenverkehr ist der Fuss- und Velo-verkehr mit knapp der Hälfte aller Wege ausgeprägt, bei den Weg- und Zupendlenden spielt er jedoch nur eine untergeordnete Rolle. Aufgrund der starken Tourismusströme wird der MIV-Anteil am Q/Z-Verkehr ohne Binnenverkehr vermutlich unterschätzt.

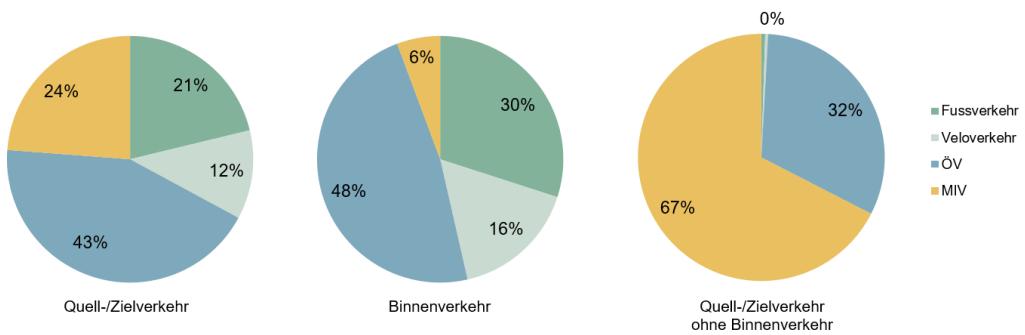


Abbildung 36: Wege DWV Quell-/Zielverkehr der Gemeinde Davos und Modalsplit gemäss NPVM 2017 (Quelle: NPVM1740, Eigene Auswertung)

Gesamtverkehrsmodell
Kanton Graubünden

Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Graubündens basiert auf dem Datenstand 2010 und wird aufgrund des veralteten Datenstandes im Agglomerationsprogramm nicht berücksichtigt.

NPVM 2040/50

Verkehrsmengen und Modalsplit gemäss NPVM 2040/50

Bis ins Jahr 2050 geht das NPVM von einer Reduktion des Verkehrsaufkommens von ca. 22 % aus.

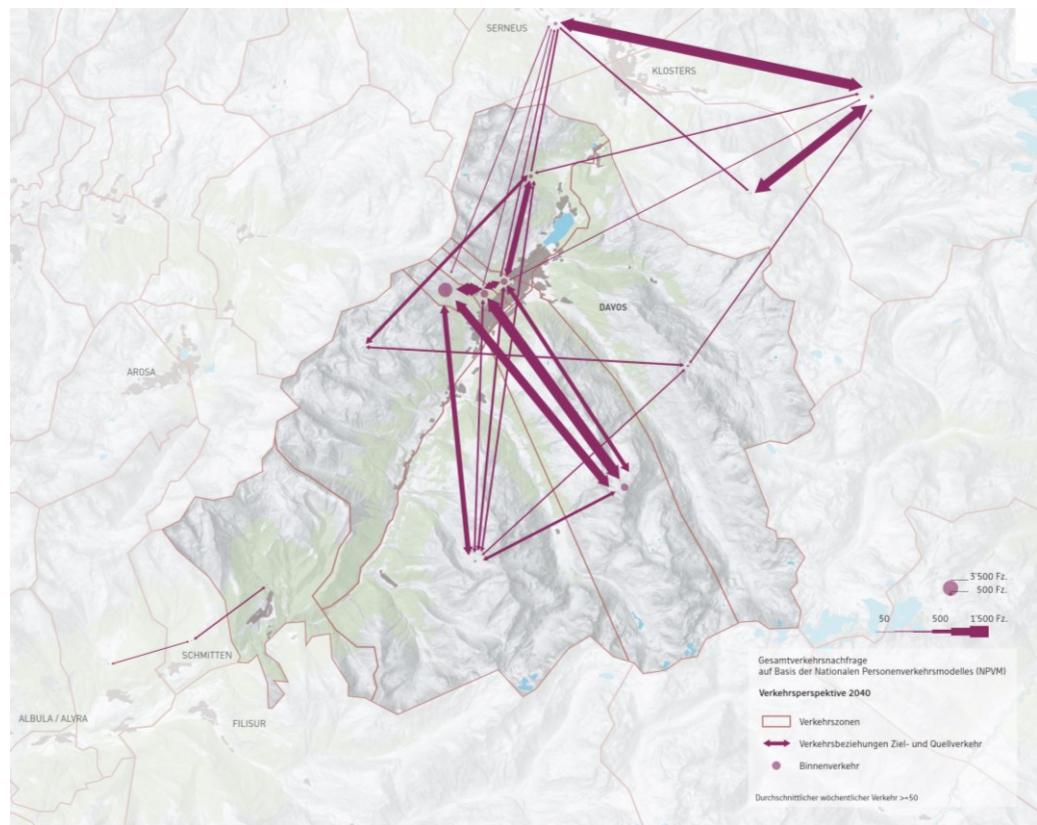


Abbildung 37: Gesamtverkehr 2040 (Szenario BASIS) der Agglomeration Davos (Datenquelle: NPVM 2017, Darstellung: Metron)

Die Entwicklungsannahmen des NPVM sind hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung und der Altersstruktur kongruent mit den Prognosen des KrL. Das Modell geht bis ins Jahr 2040 aber von einer leichten Abnahme von Besuchenden (Tourismus, Einkauf, Gastronomie, etc.) in Davos aus. Im Hinblick auf die Tourismusstrategie des Kantons Graubünden [22] und dem aktuellen Trend der Zunahme von Freizeitaktivitäten ist dieser Rückgang an Besuchenden zu hinterfragen.

Modalsplit im
NPVM 2040

Für das Jahr 2040 geht das NPVM im Gesamtverkehr (Quell-/Zielverkehr (DWV)) von einem MIV-Anteil aller Wege von 27 % und einem ÖV-Anteil von 40 % aus (vgl. Abbildung 38). Diese Anteile setzen sich aus einem hohen ÖV-Anteil im Binnenverkehr (welcher 44 % des Gesamtverkehrs ausmacht) und einem tiefen ÖV-Anteil im Quell-/Zielverkehr ohne Binnenverkehr (welcher 30 % des Gesamtverkehrs ausmacht) aus.

Im Binnenverkehr macht der Fuss- und Veloverkehr die Hälfte aller Wege aus, bei den Weg- und Zupendelnden spielt er jedoch nur eine untergeordnete Rolle.

Wie bereits im NPVM 2017 wird der MIV-Anteil vermutlich auch in dieser Auswertung unterschätzt, sodass der MIV-Anteil insbesondere im Q/Z-Verkehr ohne Binnenverkehr höher sein dürfte. Aufgrund der vergleichsweise hohen Schneesicherheit der Schneesportgebiete wird davon ausgegangen, dass insbesondere der heute sehr MIV-lastige Freizeitverkehr weiter zunehmen könnte.

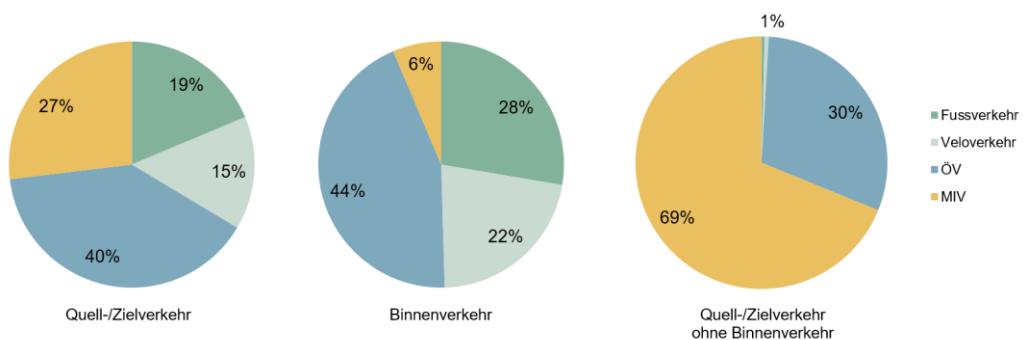


Abbildung 38: Wege DWV Quell-/Zielverkehr der Gemeinde Davos und Modalsplit gemäss NPVM 2040 (Quelle: NPVM2040, Eigene Auswertung)

Es ist allerdings fraglich, ob diese Entwicklung des Modalsplits ohne die Umsetzung von starken Push- und Pull-Massnahmen eintreten würde. Grosses Potenzial besteht hier insbesondere in der Verlagerung des Tourismusverkehrs, der heute einen sehr hohen MIV-Anteil aufweist [19].

4.4.3 Erreichbarkeit

Zur Analyse der Erreichbarkeit des Agglomerationsperimeters Davos wurde für das AP5G eine Reisezeitanalyse durchgeführt. Dazu wurden die jeweiligen Reisezeiten zwischen den Destinationen abgefragt. Für die ÖV-Reisezeit wurde die schnellste Reisezeit via Fahrplanabfrage der SBB untersucht. Die unbelastete MIV-Reisezeit bildet die geringste Reisezeit gemäss GoogleMaps während der Nebenverkehrszeit an einem Werktag ab, die belastete MIV-Reisezeit stellt einen nachfragestarken Tag an einem Wochenende oder während der Abendspitzenstunde dar.

Erreichbarkeit der Agglomeration

Auf der wichtigsten Pendlerachse Davos-Klosters beträgt die Reisezeit von Bahnstation zu Bahnstation mit dem Auto rund 10 min weniger als mit dem Zug. Zwischen Start- und Zielorten in periphereren Lagen ist die Reisezeitdifferenz zwischen dem MIV und ÖV viel höher⁶, sodass der ÖV gegenüber dem MIV in Bezug auf die Reisezeit nicht konkurrenzfähig ist.

Für Verbindungen zwischen Davos Platz (Bahnstation) und weiteren Destinationen ausserhalb der Agglomeration ist die Reisezeitdifferenz zwischen MIV und ÖV stark unterschiedlich (vgl. Abbildung 39). Es zeigt sich, dass die Reisezeit des ÖVs gegenüber dem unbelasteten MIV nur auf den Verbindungen nach St.Moritz und Thusis konkurrenzfähig ist. Auf allen anderen Verbindungen ist die ÖV-Reisezeit deutlich höher als die unbelastete MIV-Reisezeit.

Insbesondere auf den langen Strecken in Richtung Bern, Basel oder Zürich ist die belastete MIV-Reisezeit aber deutlich höher, sodass der ÖV in Richtung Basel und Zürich wieder konkurrenzfähig ist. Im regionalen Verkehr ist der ÖV im Vergleich zum MIV nicht konkurrenzfähig. Die in den letzten Dekaden erstellten Ortsumfahrungen der Prättigauerstrasse haben die Reisezeiten des MIV weiter reduziert, während die Reisezeiten der RhB konstant geblieben sind.

Bei Überlastung der Strassen (bspw. während der Spitzentunden) nähert sich die MIV-Reisezeit allerdings der ÖV-Reisezeit an.

⁶ Strecke Klosters, Höfji – Davos, Kongresszentrum: Auto 17 min, ÖV 50 min
Strecke Klosters, Rüefa – Davos Monstein, Dorf: Auto 36 min, ÖV 80 min

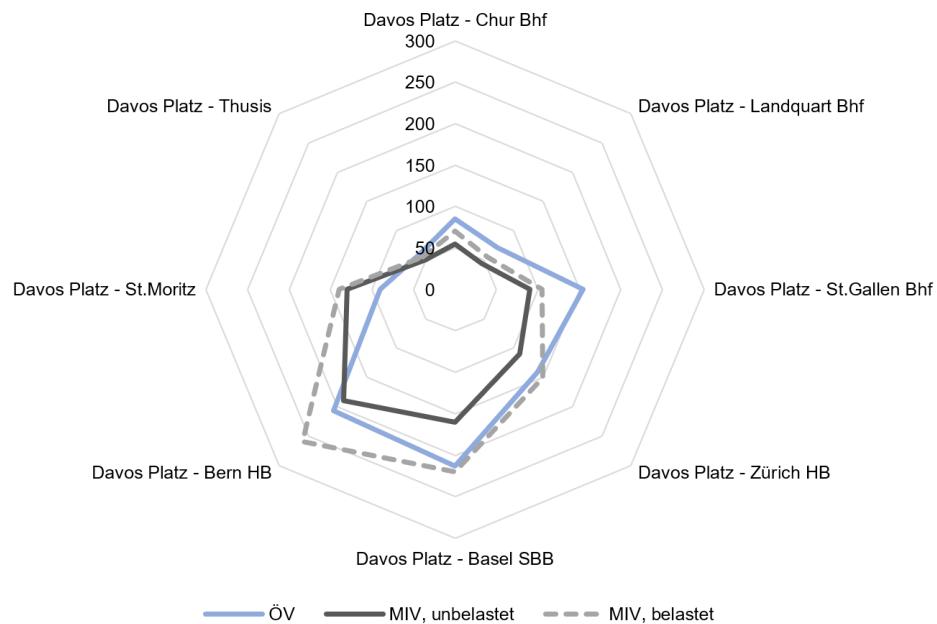


Abbildung 39: Reisezeitvergleich von Destinationen ausserhalb der Agglomeration
(Datenquellen: ÖV-Fahrplanabfrage via sbb.ch mit schnellster Verbindung, „MIV-Reisezeit gemäss Google Maps, Abfrage April 2024)

Erreichbarkeit innerhalb Davos

Der Erreichbarkeitsanalyse zwischen Davos Platz und den weiteren Ortsteilen der Gemeinde Davos (vgl. Abbildung 40) zeigt, dass die Reisezeit zwischen zwei Haltestellen für die meisten Verbindungen nahezu identisch ist für den ÖV und den unbelasteten MIV. Einzig die Punkte Davos Laret, Landhaus und Davos Monstein, Zentrum sind mit den MIV aus Davos Platz schneller erreichbar als mit dem ÖV. Dies liegt daran, dass zwischen Davos, Platz und Laret, Landhaus mangels einer direkten ÖV-Verbindung ein kurzer Fussmarsch von der Bahnstation Platz zur Haltestelle Postplatz notwendig ist. Für die Verbindung Davos Platz – Davos Monstein Zentrum ist ein Umstieg an der Haltestelle Postplatz (2 Minuten Wartezeit) und in Davos Glaris, Bahnhof (9 Minuten Wartezeit) notwendig.

Generell muss beachtet werden, dass für den Fall der belasteten MIV-Reisezeit auch mit Verlustzeiten für den ÖV gerechnet werden muss, da der Busverkehr mehrheitlich über keine separate Busspur verfügt.

Es ist hier ausserdem zu beachten, dass sich die Reisezeit durch die zusätzliche (Geh-)Zeit zur Haltestelle, sowie die durch die Wartezeit ⁷ verlängert. Dies führt dazu, dass die Nutzung des ÖVs weniger attraktiv wird.

⁷ Bei einem Stundentakt (z.B. in der Nebensaison in den Seitentälern) beträgt die durchschnittliche Wartezeit auf den Bus 30 Minuten.

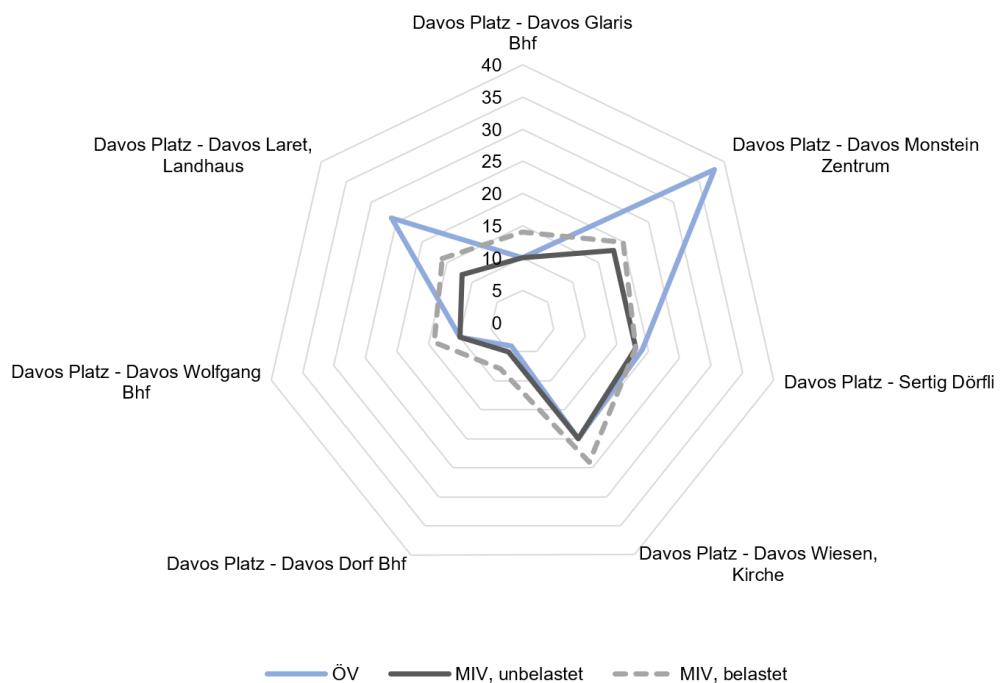


Abbildung 40: Reisezeitvergleich von Destinationen innerhalb der Agglomeration
(Datenquellen: ÖV-Fahrplanabfrage via sbb.ch mit schnellster Verbindung, „MIV-Reisezeit gemäss Google Maps, Abfrage April 2024)

Trend:
Verbesserung der
ÖV-Erreichbarkeit

Durch folgende Projekte ist mittel- bis langfristig eine Veränderung der ÖV-Erreichbarkeit zu erwarten:

- Retica 30+ (vgl. Kapitel 0)
(Durchbindung S-Bahn nach Filisur im Halbstundentakt)
- KRP + RRP Vororientierung: Neue RhB Linienführung Klosters/Selfranga – Davos Seewiese (Wolfgangtunnel)
- KRP + RRP Zwischenergebnis: Verschiebung Bahnstation Davos Dorf Richtung Parsennbahn
- RRP Vororientierung: RhB Haltestelle Davos Kongresszentrum bzw. Eisstadion
- Ausbau Ortsbusangebot (vgl. Kapitel 0)

4.4.4 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement

Das Mobilitätsmanagement umfasst verschiedene Push- und Pull-Massnahmen mit dem Ziel der Veränderung des Modalsplits zugunsten der flächeneffizienten Verkehrsmittel ÖV, Fuss- und Veloverkehr. Diese umfassen die Verbesserung der Organisation und Information zu Mobilitätsangeboten sowie die Förderung von Sharing-Angeboten. Aktuell sind in Davos wenige Mobilitätsmanagementmassnahmen umgesetzt. Das GVK setzt mit der Massnahme GV-01 «Intensivierung Mobilitätsmanagement» einen Fokus auf das Thema Mobilitätsmanagement [19]. Die Massnahme setzt sich aus verschiedenen Teilmassnahmen zusammen und soll zwischen 2024 und 2031 umgesetzt werden:

- Prüfung eines Ausbaus von ÖV-Kombiangeboten und Reduktion der Kosten für ÖV-Nutzung⁸, ev. in Kombination mit einem Velosharing-Angebot
- Priorisierung ÖV (bspw. durch Busspuren oder Fahrbahnhaltestellen)
- Bewirtschaftung Parkierungsmassnahmen
- Prüfung Ausdehnung Gepäcktransport

⁸ Die Reduktion der Kosten für ÖV-Nutzung für Einheimische ist seit dem Fahrplanwechsel 2023/24 umgesetzt (vgl. Kapitel 4.5.1).

- Prüfen Einführung weiterer Car-Sharing-Angebote
- Aufbau einheitlicher Buchungs- und Mobilitätsplattform (und App) mit komfortablen und einfach nutzbaren Angeboten
- Regelmässige Erhebung Modalsplit

4.4.5 Verkehrsmanagement

Kommunales
Verkehrsmanagement

Der Kanton Graubünden hat zur Bewältigung des Ausweichverkehrs N13/N28 einen Pilot für Massnahmen- und Betriebsprogramm für den Winter 2023/24 [25] sowie auf der N13 im Frühjahr/Sommer 2024 [26] erarbeitet.

Das Ziel des Winter-Programms für die N13/N28 war, der Überlastung des Knotens Landquart in Fahrtrichtung Nord an Festtagen und Sonntagabenden und dem daraus folgenden Rückstau auf der N13 bis Chur, sowie auf der N28 bis Jenaz entgegenzuwirken. An den festgelegten Daten wurden an den definierten Ausfahrten Dosierungen des Verkehrsstroms durch eine LSA, durch Sperrung von parallelen Gemeinestrassen, durch eine totale Sperrung oder Sperrung mit Triage (für Gemeinden und ÖV) von Ausfahrten durchgeführt. Das Fazit des Pilotbetriebs ist positiv: die getroffenen Massnahmen haben die gewünschte Wirkung von Anfang an erzielen können. Es ist eine Weiterentwicklung der Massnahmen durch das Konzept der Verkehrsmanagement-Massnahmen geplant.

Kommunales Verkehrs-
management

Die Gemeinde Davos verfügt heute noch über kein Verkehrsmanagement. Im Rahmen der Umsetzung der Massnahmen des GVK ist allerdings vorgesehen, ein betriebliches Verkehrsmanagement in Zusammenarbeit mit dem Kanton Graubünden zu erarbeiten (Massnahme MIV-10). Die Optimierung einzelner Knoten kann im Rahmen von Bauprojekten (bspw. Generationenprojekt 4.4.6) erfolgen.

4.4.6 Multimodale Mobilität und Sharing-Systeme

Multimodale
Verkehrsdrehscheiben

Als multimodale Mobilität werden Wegeketten verstanden, welche durch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel zurückgelegt werden. Somit können die Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger gezielt genutzt werden. Zur Förderung der multimodalen Mobilität sind entsprechende Angebote und Infrastruktur notwendig. In Davos bestehen heute die folgenden, teilweise kombinierbaren Angebote:

Als Multimodale Verkehrsdrehscheiben werden Standorte definiert, welche das Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln erlauben. Hier sind beispielsweise der Umstieg Bus-Bahn, Auto-Bahn, Velo-Bahn oder Velo-Bus möglich. Aufgrund des heutigen Angebots können die folgenden Standorte in der Agglomeration Davos als multimodale Verkehrsdrehscheiben definiert werden:

Multimodales Angebot

	Bahn	Bus	(Stand-)Seilbahn Talstation vorhanden	B+R-Angebot vorhanden	B+R-Angebot bedarfsgerecht	P+R	Car-Sharing	Velo-Sharing
Davos Platz (Bhf)	●	●	●	●	○	●	●	○
Davos Dorf (Bhf)	●	●	○ ¹	●	○	○	○	○
Davos Laret (Bhf)	●	○	○	○	○	●	○	○
Davos Wolfgang (Bhf)	●	●	○ ²	○	○	○	○	○
Davos Frauenkirch (Bhf)	●	●	○	○	○	○	○	○
Davos Glaris (Bhf)	●	●	●	○	○	●	○	○
Davos Monstein (Bhf)	●	●	○	○	○ ³	●	○	○
Davos Wiesen (Bhf)	●	○	○	○	○ ³	●	○	○
Promenade	○	○	○	○	-	○	○	● ³

¹ Die Talstation der Parsennbahn befindet sich heute ca. 350 m entfernt vom Bahnhof Davos Dorf.

² Am Bahnhof Davos Wolfgang enden im Winter zwei Talabfahrten ab der Gruobenalp und Weissfluhjoch.

³ Nur im Sommerhalbjahr und während Ladenöffnungszeiten.

³ Wenig Nachfrage für Bike+Ride

Generell sind auch alle weiteren Haltestellen des öffentlichen Verkehrs als multimodale Verkehrsdrehscheiben zu verstehen, da an diesen Standorten zumindest die Relation Fussverkehr-Busverkehr stattfindet.

Tabelle 9: Standorte und Angebot multimodaler Verkehrsdrehscheiben in Davos

Verkehrsmittel	Angebot
Bahn und Bus	vgl. Kapitel 0
ÖV-on-Demand	<ul style="list-style-type: none"> Die «On-Demand ÖPNV»-Konzeption [27] schlägt für das Gebiet von Klosters und Davos ein gemeinsames Abend- und Nachtverkehrs-on-Demand-Angebot vor. Ein Pilotangebot wird ab Dezember 2024 eingeführt (vgl. Kapitel 4.5.1)
Bike+Ride (B+R)	vgl. Kapitel 4.4.6 und 0
Fussverkehr	vgl. Kapitel 0
P+R	<ul style="list-style-type: none"> Für die überregionale Anreise nach Davos besteht am Bahnhof Landquart ein Park+Rail (P+R)-Angebot der SBB mit 80 Parkplätzen sowie ein grosses Angebot beim Outlet. Die Tagesgebühr P+R beträgt 6 Franken. Der Bahnhof Landquart stellt eine attraktive P+R-Drehscheibe für die Anreise nach Davos dar. In Tiefencastel und Thusis stehen Anlagen der RhB zur Verfügung, die Tagesgebühr beträgt 8 Franken. Innerhalb der Agglomeration stehen in Davos Platz (T1), Davos Glaris (T2), Davos Laret (T2), Davos Monstein (T2) und Davos Wiesen (T2) wenige P+R-Parkplätze zur Verfügung. Die Tarife der RhB unterteilen sich in zwei Klassen: Die Tagesgebühr der P+R-Anlagen der Tarifstufe 1 («Agglomeration») liegt bei 8 Franken, die der Tarifstufe 2 («übriges Netz») bei 5 Franken. In Davos Dorf, Davos Frauenkirch und Davos Wolfgang steht kein P+R-Angebot zur Verfügung. Monats- oder Jahreskarten sind nur in Kombination mit einem ÖV-Abonnement erhältlich.
Shuttle-Services	<ul style="list-style-type: none"> Gewisse Hotels bieten für Ihre Gäste einen Shuttle-Service an.
Gepäck-Transport	<ul style="list-style-type: none"> Die SBB/RhB bieten den Transport von Reisegepäck für Einzelpersonen oder Gruppen gegen eine Gebühr an. Das Gepäck kann zwischen Bahnhöfen oder auch von Tür-zu-Tür transportiert werden.
Autoverlad	<ul style="list-style-type: none"> Einwohner:innen der Gemeinde Davos stehen verbilligte Karten für den Vereina-Autoverlad zur Verfügung.

Tabelle 10: Übersicht Angebot für Multimodale Mobilität in der Agglomeration Davos

Car-Sharing

Der Car-Sharing-Anbieter Mobility betreibt an der Bahnstation Davos Platz im Parkhaus Silvretta einen Standort mit zwei Fahrzeugen. Die Fahrzeuge stehen rund um die Uhr zur Verfügung und können online gebucht werden.

Velo-Sharing

Zudem besteht seit Mai 2017 ein Velo-Sharing-Angebot des Anbieters «Carvelo2go». Das Lastenvelo kann im Sommerhalbjahr online reserviert und während der Öffnungszeiten des Cafés am Postplatz ausgeliehen werden.

Aktuell wird ein neues stationsbasiertes Velo-Sharing-Angebot unter der Leitung von Pro Velo Graubünden aufgebaut. Das Angebot fokussiert sich auf das städtische Gebiet (keine Mountainbikes) und wird aufgrund des hohen Schneeaufkommens vom Frühling bis in den Herbst angeboten.

Generationenprojekt

Generationenprojekt

Im Rahmen des Generationenprojekts⁹ ist geplant, die Bahnstation Davos Dorf rund 250 m in den Bereich des Seehofseelis und somit nahe der Talstation der Parsennbahn zu verschieben. Der Busterminal ist durch die Talstrasse getrennt und nicht behindertengerecht ausgestaltet. Ein Umbau und Ausbau des Busterminals wären an diesem Standort nicht möglich. Die Umsteigebeziehungen und Fusswege zwischen der Bahnstation und der Talstation sind heute unattraktiv. Der Bereich vor dem Seehofseeli, mit dem hohen Passagieraufkommen, der Bushaltestelle und der Führung der Hauptstrasse (Promenade) ist oft überlastet. Insbesondere in der Wintersaison führt dies zu Überlastungen des ÖV und zu kilometerlangen Rückstaus des MIV.

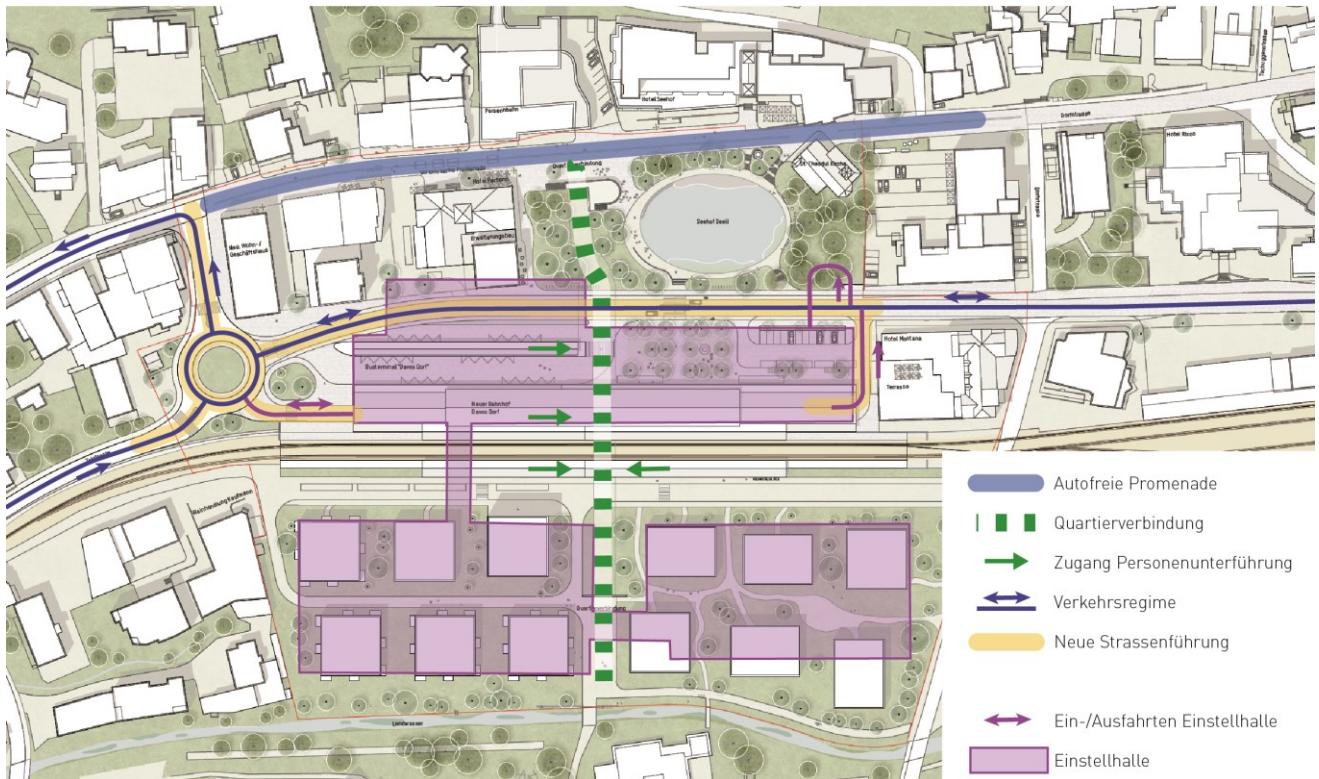


Abbildung 41: Übersichtsplan Verkehrsregime Generationenprojekt Masterplan (Stand 04/23) und Verkehrsführung

Durch das Generationenprojekt besteht die einmalige Chance, ein neues, lebendiges Zentrum und eine funktionale, multimodale Verkehrsdrehscheibe mit lokaler und touristischer Funktion zu realisieren. Die neue Bahnstation verbessert aufgrund seiner neuen, strategischen Lage die Erschliessung der Talstation der Parsennbahn, sowie in das neue

⁹ Das Generationenprojekt wird mittlerweile unter dem Namen «Neugestaltung des Ortszentrums Davos Dorf» geführt. Der besseren Lesbarkeit halber wird im AP5G weiterhin der Begriff «Generationenprojekt» verwendet. Das Generationenprojekt wird im Dokumentationsblatt detailliert erläutert.

Ortszentrum und die Buslinien. Die starke trennende Wirkung des RhB-Gleis im Bereich des Parsennparkplatzes wird durch das Generationenprojekt stark verringert.

Der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln wird optimal aufeinander abgestimmt, sodass die Bahnstation zu einer attraktiven, multimodalen Verkehrsdrehscheibe wird. Zudem wird die Promenade im Abschnitt vor der Parsennbahn verkehrs frei und kommt dem Fuss- und Veloverkehr zugute. Durch die Verbindung von Seehofseelipark und dem Park bei der Theodulkirche entsteht ein attraktiver Freiraum mit Seeli. Die neue Quartierverbindung führt direkt von der Promenade bei der Parsennbahn zum neuen Areal Süd mit direktem Anschluss zur Bahnstation, Busterminal und Tiefgarage.

Die Verkehrsführung aus einem Wettbewerb und darauf gestützten Variantenvergleichs wurde in einen Masterplan überführt.

Dieser beinhaltet die Umlegung der Verkehrsführung mittels einer neuen Achse (verlängerte Bahnhofstrasse), die es ermöglicht, das überlastete Verkehrssystem der Promenade zu entschärfen und einen Abschnitt der Promenade verkehrs frei zu gestalten. Die Bahnhofstrasse mündet in einen Kreisel, der die Talstrasse mit der Promenade verbindet. An diesem zentralen Verkehrsknotenpunkt werden die verkehrstechnischen Herausforderungen effizient bewältigt, indem der MIV verteilt wird, die Erschliessung der Tiefgarage sichergestellt und die Flexibilität des ÖV verbessert wird. Auf dem Abschnitt vor der neuen Bahnstation ist eine Tempo-30-Zone angedacht.

Vor der Bahnstation und als Ergänzung zur neuen ÖV-Drehscheibe wird ein attraktiver Busterminal mit sechs behindertengerecht ausgestalteten Haltekanten zur unabhängigen Zu- und Wegfahrt erstellt. Die Busse können an der Ein- und Ausfahrt gegenüber dem MIV priorisiert werden.

Die Aussenperrons der RhB, des Busterminal und die Tiefgarage werden durch eine Quartierverbindung verbunden. Diese verbindet zur besseren Vernetzung der Quartiere die Talstation der Parsennbahn und das Entwicklungsgebiet beim Parsennparkplatz (Areal Süd).

Durch das Zusammenlegen und unterirdische Anordnung der Parkplätze können MIV-Ströme gebündelt und verträglich abgewickelt werden. Dabei wird die Zu- und Wegfahrt in die Einstellhalle im Bereich Seehofseeli / Hotel Montana richtungsgesondert realisiert. Die Zufahrt ins Parkhaus erfolgt durch die Einfahrt beim Seehofseeli, die Wegfahrt vom Bahnhofsgebäude in die Bahnhofstrasse. Für die von Süden kommenden Fahrzeuge wird eine Ein- und Ausfahrt über den Kreisel realisiert.

Zudem schafft die Verlegung der zahlreichen Parkplätze in die Tiefgarage und die Anbindung der Arealentwicklung auf der Westseite der Bahnstation über die öffentliche Tiefgarage (vgl. Abbildung 41 Einstellhalle in violett) mehr Platz für Freiraum und Fuss- und Veloinfrastruktur, da keine separate Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage benötigt wird.

Durch die Anbindung des neuen Quartiers an diese Tiefgarage der Bahnstation wird die Mühlstrasse und insbesondere der Bahnübergang entlastet.

Durch die verkehrs freie Promenade wird die bestehende touristische und urbane Infrastruktur aufgewertet. Fuss- und Veloverbindungen sind attraktiv gestaltet und verbinden alle wichtigen Zielorte.

Masterplan
Generationenprojekt

Quartierverbindung

Parkierung

Fuss- und Veloverkehr

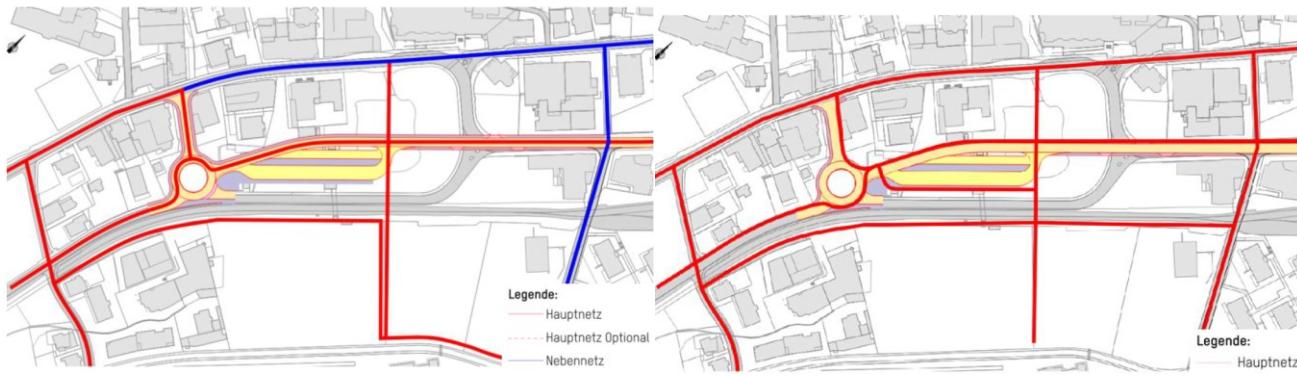


Abbildung 42: Geplante Netzhierarchie Velo (links) und Fussverkehr (rechts) im Generationenprojekt Verkehrsbericht Masterplan (Stand 04/24)

4.4.7 Verkehrssicherheit

Unfallstatistik

Unfallstatistik

Die Unfallstatistik der Kantonspolizei Graubünden für das gesamte Gemeindegebiet (H28a, H28b, H417b sowie im Siedlungsgebiet) von Davos (vgl. Tabelle 11) nach Personenschaden zeigt, dass die absolute Zahl der Unfälle mit Personenschäden in der vergangenen Dekade mit abnehmendem Trend jeweils zwischen 20 und 30 Unfällen lag. Der Grossteil der Personen wurde nur leicht verletzt, der Anteil der Schwerverletzten lag meist ca. bei 15-20 %. Tödlich verunfallten in Davos zwischen keiner und vier Personen pro Jahr. Im Vergleich zu den übrigen Jahreszahlen ist die Anzahl der Verletzten und Getöteten im Jahr 2022 (*) signifikant tiefer. Diese Abweichung spiegelt sich in der gesamtkantonalen Statistik nicht wider.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	*2022	2023
Unfälle mit Personenschaden	-	-	-	28	26	28	25	20	25	30	22	24	12	25
Anzahl Leichtverletzte	49	41	36	35	30	27	26	23	23	25	26	23	12	36
Anzahl Schwerverletzte	1	3	0	1	3	5	6	2	5	12	4	6	3	5
Anzahl Getötete	1	0	2	1	4	0	2	3	2	0	1	0	1	1
Total Verletzte + Getötete	51	44	38	37	37	32	34	28	30	37	31	29	*16	42

Tabelle 11: Unfallgeschehen und Unfallstatistik im Agglomerationsperimeter Davos (Quelle: Verkehrsunfallstatistik Kantonspolizei Graubünden 2010-2023)

In Abbildung 43 ist die Anzahl der verunfallten Personen in der Gemeinde Davos von 2013 bis 2023 sowie die Prognose für die Entwicklung der verunfallten Personen bis ins Jahr 2030 dargestellt. Basierend auf einer exponentiellen Fortschreibung des Trends kann davon ausgegangen werden, dass die absolute Zahl der Unfälle mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 % zwischen 18.1 und 34.1 liegen wird.

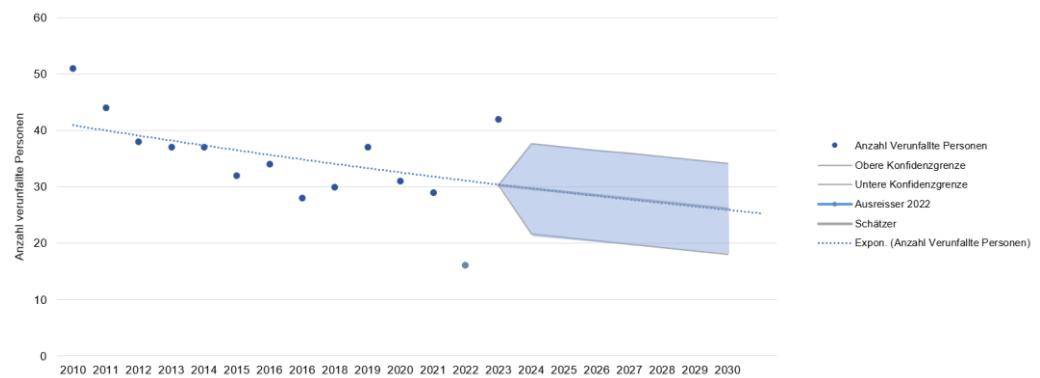


Abbildung 43: Mögliche Weiterentwicklung der Verunfallten Personen bis ins Jahr 2030
(Quelle: Verkehrsunfallstatistik Kantonspolizei Graubünden 2010-2023; Eigene Abbildung)

MOCA-Indikator 2 Verunfallte Personen

MOCA-Indikator 2 Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen Präsenzbevölkerung (ohne Nationalstrassennetz)

Die Zahl der Verunfallten Personen (Verletzte und Getötete) pro 1'000 Personen Präsenzbevölkerung (Einwohner:innen und $\frac{1}{2}$ Beschäftigte) ist von 2014 bis 2017 um 0.55 gesunken und zwischen 2017 und 2021 um 0.12 gestiegen.

Die Zahl der Opfer von Verkehrsunfällen in der Agglomeration Davos ist im Vergleich zu den vergleichbaren kleinen Agglomerationen in den untersuchten Jahren teilweise deutlich höher (0.59 im Jahr 2014). Außerdem hat die Zahl der verunfallten Personen pro Präsenzbevölkerung im Jahr 2021 zugenommen, während das Verhältnis in den vergleichbaren Agglomerationen stetig gesunken ist.

Der höhere Unfalldichte in Davos im Vergleich zu den anderen kleinen Agglomerationen lässt sich unter anderem durch den sehr hohen Anteil Tourismusverkehr in der Agglomeration im Vergleich zur Bevölkerung (vgl. Kapitel 4.2.1) erklären. Alle Unfälle, an welchen Ferien- oder Tagesgäste verletzt werden, zählen zur Unfallstatistik der Agglomeration Davos, werden aber der lokalen Präsenzbevölkerung gegenübergestellt, welche die Gäste nicht berücksichtigt. Außerdem werden in dieser Statistik nur Unfälle, welche der Polizei gemeldet wurden, berücksichtigt, die Dunkelziffer dürfte also höher liegen.

Die leichte Zunahme der Unfalldichte dürfte durch die Anwesenheit und zusätzlichen Freizeitaktivitäten von Gästen beeinflusst worden sein, welche insbesondere durch vermehrte Homeoffice-Tätigkeiten während und nach der Corona-Pandemie zunahm. Außerdem ist die Präsenzbevölkerung in den letzten zehn Jahren aufgrund des fehlenden bezahlbaren Wohnraums (vgl. Kapitel 4.2.3) und der resultierenden Abwanderung leicht gesunken, wodurch das Verhältnis der Unfälle zur Präsenzbevölkerung höher ausfällt.

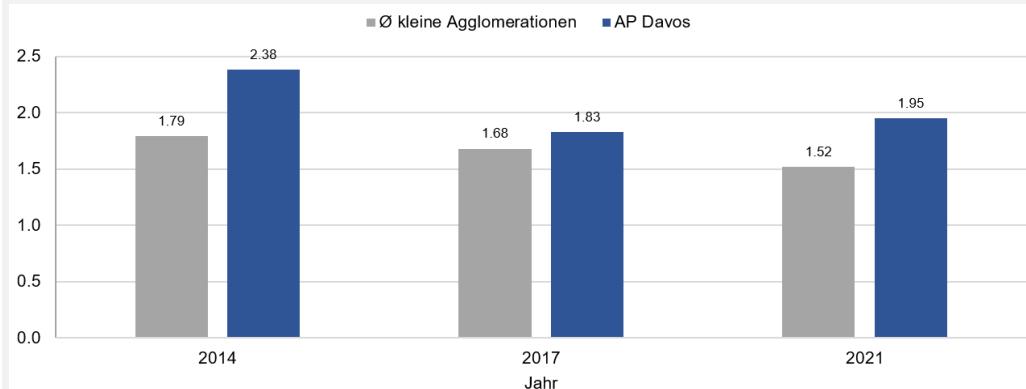


Abbildung 44: MOCA-Indikator 2: Anzahl der Verunfallten pro Präsenzbevölkerung (MOCA [24])

Basierend auf der exponentiellen Trendfortschreibung der Personenunfälle (vgl. Abbildung 43) und der prognostizierten Bevölkerungs-/Tourismusentwicklung, wird für das Jahr 2040 von ca. 1.56 verunfallten Personen pro 1'000 Personen Präsenzbevölkerung ausgegangen. Denn durch die geplanten Massnahmen wird sich die Verkehrssicherheit einerseits stark verbessern, andererseits hat die Zunahme des Veloalltags- und Velofreizeitverkehrs einen eher kritischen Einfluss auf die Unfallraten.

	IST	Trend			
	2021	2025	2030	2035	2040
# Getötete + Verletzte	29				
# Getötete + Verletzte (Trend) ¹		29	25.5	21.0	16.5
Präsenzbevölkerung (EW + ½ AP)	14'850	14'400	14'700	15'100	15'400
Verunfallte pro 1'000 Personen	1.95	2.01	1.77	1.66	1.56

¹ Exponentielle Trendfortschreibung 2010-2023 ohne Berücksichtigung 2022 (Ausreisser)

Unfallschwerpunkte
und -häufungspunkte

Unfallschwerpunkte und -häufungspunkte

Im Agglomerationsperimeter Davos besteht aktuell ein Unfallschwerpunkt¹⁰ (USP) an der Kreuzung Dischma-/Talstrasse. Zur Behebung dieses USP wird aktuell ein RSI durchgeführt.

Die Auswertung der Unfallhäufungspunkte (UHP) mit Personenschaden und Fussgänger- beziehungsweise Velobeteiligung (vgl. Abbildung 45) bezieht sich die Jahre 2018-2022.

Für den Veloverkehr finden sich je zwei Unfallhäufungspunkte der 3. Stufe (entspricht ≥ 2 Unfälle in 50m oder ≥ 1 Unfall in 20m Radius) an der Kreuzung Talstrasse / Reginaweg und an der Bahnhofstrasse (nahe Einmündung Talstrasse). Bei beiden Unfällen an der Talstrasse / Reginaweg handelt es sich um einen Ein- beziehungsweise Abbiegeunfall mit Schwerverletzten. Die Unfälle an der Bahnhofstrasse sind beide als Schleuder- oder Selbstunfall klassiert. Unfallhäufungen mit Velobeteiligung sind an den Knoten Hertistrasse / Promenade / Richtstattweg, Tobelmühlestrasse / Promenade, Hertistrasse / Talstrasse, Kurgarten / Talstrasse sowie Mattastrasse / Promenade / Guggerbachstrasse festzustellen [20]. Zudem wurden mehrere Selbstunfälle ausserhalb des Siedlungsgebiet aufgrund schneebedeckter oder vereister Fahrbahn verzeichnet.

UHP Veloverkehr

Für den Fussverkehr besteht ein Unfallhäufungspunkt der 3. Stufe (entspricht ≥ 2 Unfälle in 50m oder ≥ 1 Unfall in 20m Radius) an der Kreuzung Dischma-/Talstrasse mit zwei Fussgängerunfällen mit Leichtverletzten. Beide Unfälle haben in unmittelbarer Nähe zum Fussgängerstreifen in der direkten Verlängerung des Trottoirs Dischmastrasse stattgefunden. An den Fussgängerstreifen vor der Parsennbahn, der Leihbibliothek, am Knoten Promenade/Tobelmühlestrasse, an der Guggerbachstrasse sowie am Postplatz (vor Ergänzung mit Mittelinsel) ist eine leichte Unfallhäufung festzustellen [20].

UHP Fussverkehr

¹⁰ Die Berechnung der Unfallschwerpunkte erfolgt nach der Methodik der Norm SN 641 724 nach Unfallschwere und Strassentyp.

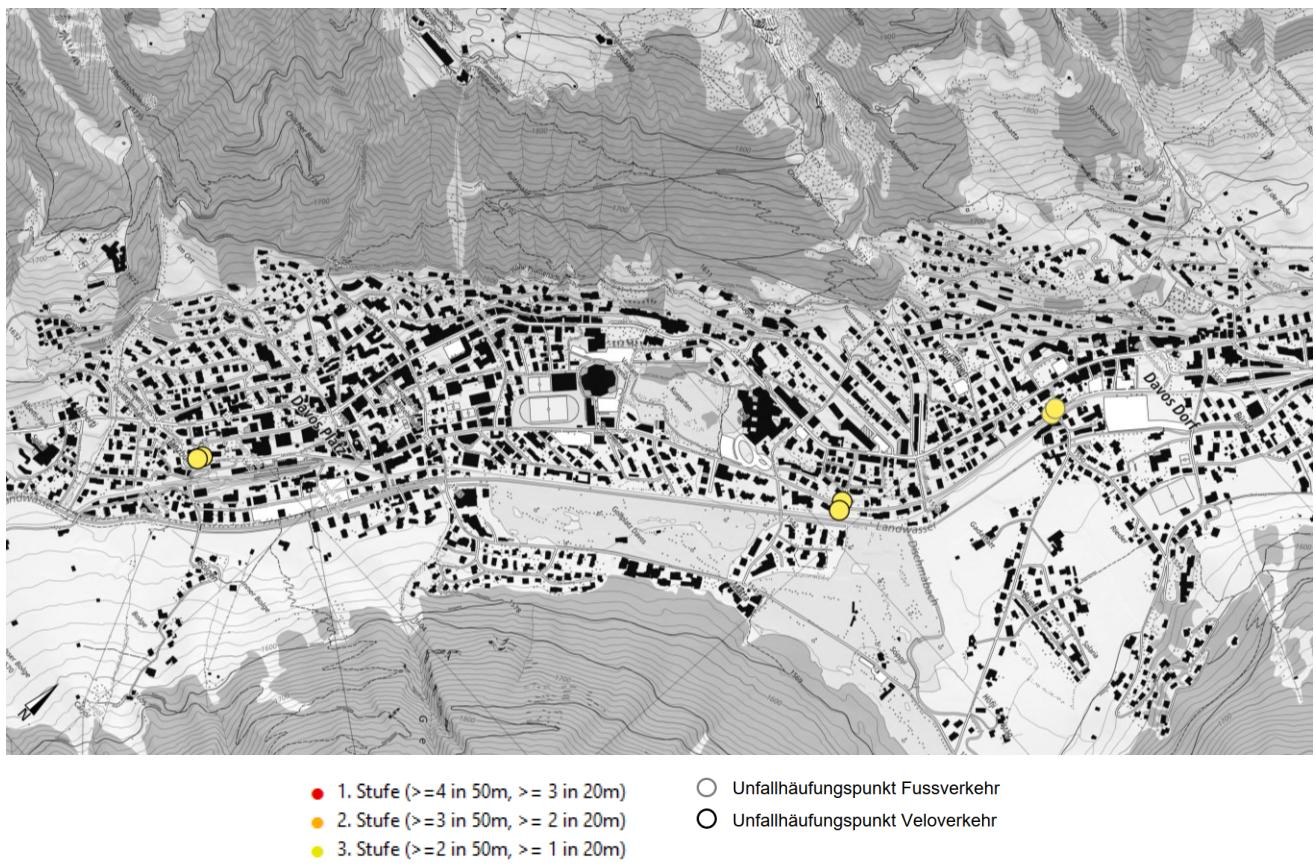


Abbildung 45: Unfallhäufungspunkte Fuss- und Veloverkehr 2018-2022 (Eigene Abbildung, Datenquelle: ASTRA)

Subjektive
Verkehrssicherheit

Subjektive Verkehrssicherheit

Die subjektive Verkehrssicherheit der vulnerablen Verkehrsteilnehmenden (Zufussgehende und Velofahrende, insbesondere Schulkinder und Personen mit eingeschränkter Mobilität (PeM)) wird stark durch die vorhandene Infrastruktur und die gefahrene Geschwindigkeit im Strassenraum beeinflusst (vgl. Kapitel 4.4.8).

4.4.8 Siedlungsverträglichkeit

Siedlungsverträglichkeit

Die Siedlungsverträglichkeit von Strassenräumen wird sowohl durch die eigentliche Strassenraumgestaltung als auch über die Geschwindigkeit, Verkehrsmenge und Antriebsart des Verkehrs beeinflusst. Durch hohe Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten entstehen Lärmimmissionen für Anwohnende und Verkehrsteilnehmende, ein hoher Anteil von fossil betriebenen Fahrzeugen zudem zu Schadstoffemissionen.

Viele Strassen in der Agglomeration sind aktuell MIV-orientiert und wenig siedlungsfreundlich gestaltet. Es wurde eine qualitative Untersuchung der Siedlungsverträglichkeit aller Strassenabschnitte der kantonalen Haupt- und Verbindungsstrassen sowie der Talstrasse (Gemeindestrasse) im Siedlungsgebiet durchgeführt (vgl. Analyse Siedlungsverträglichkeit im Anhang A1). Die Strassenabschnitte der Promenade, Talstrasse und Bahnhofstrasse sind heute nicht siedlungsverträglich gestaltet. Strassenabschnitte in Wiesen, Glaris, Wolfgang und Davos Platz sind bezüglich der Siedlungsverträglichkeit kritisch zu beurteilen.

Geschwindigkeitsregime
Kantonsstrasse

Auf den Kantonsstrassen gilt Ausserorts eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Innerhalb des Siedlungsgebiets ist heute meist Generell-50-km/h signalisiert, an den Ortsein- und ausgängen 60 km/h. In Davos Monstein, bei der Höhenklinik Clavadel und in Davos Laret sind Tempo-30-Abschnitte verfügt.

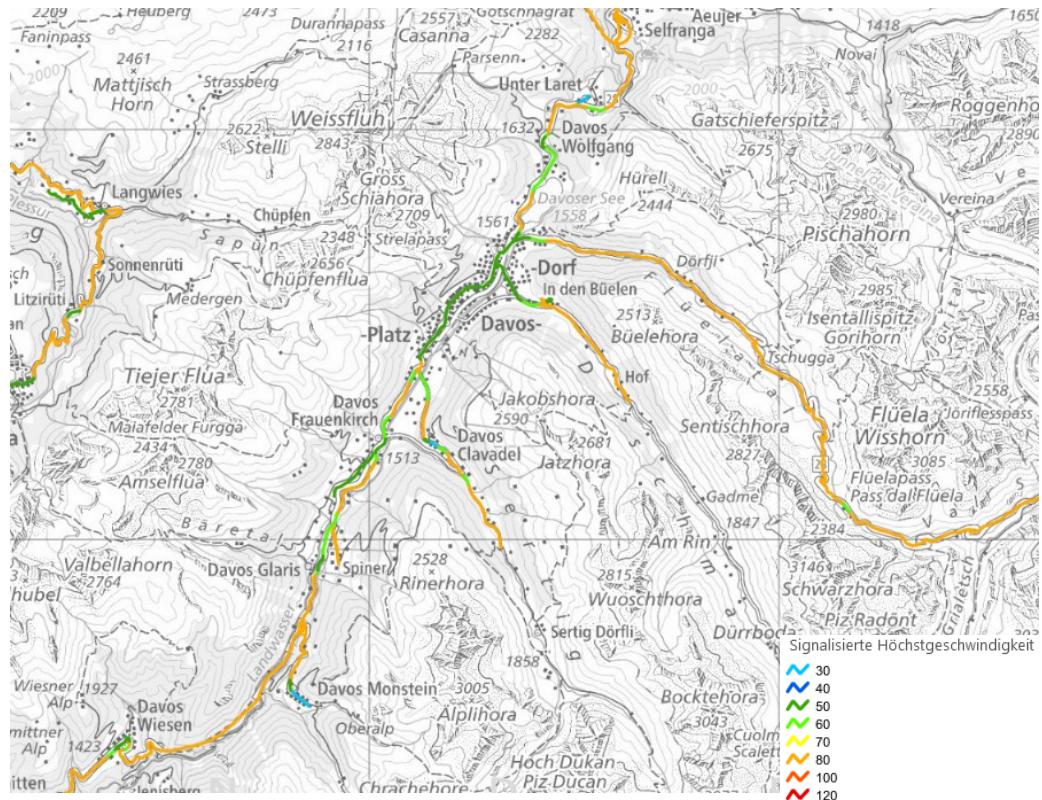


Abbildung 46: Signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen (Quelle: Geoportal GR, Stand 07/2024)

Bestehende
verkehrsberuhigte
Strassen und Quartiere

Lärmsanierungsprojekt
Kantons- und Gemein-
destrassen

In den meisten Quartieren im Siedlungsgebiet sind bereits Tempo-30-Zonen umgesetzt. Auf den beiden Hauptachsen Talstrasse und Promenade, sowie auf wenigen Quer- oder Quartierstrassen gilt heute Tempo-50 (vgl. Abbildung 47). In den Ortsteilen Davos Wiesen, Monstein, Glaris, Frauenkirch, Sertig, Wolfgang und Laret gilt ebenfalls Tempo-50.

Im Jahr 2022 wurde für die Kantonsstrassen Prättigauer-, Flüela-, Landwasser-, Dischma- und Sertigstrasse sowie für mehrere Gemeindestrassen ein Lärmsanierungsprojekt ausgearbeitet, da die Immissionsgrenzwerte bei diversen Liegenschaften regelmäßig überschritten werden. Für die in Abbildung 47 rot dargestellten Strassenabschnitte ist eine Reduktion der signalisierten Geschwindigkeit auf Tempo-30 vorgesehen.

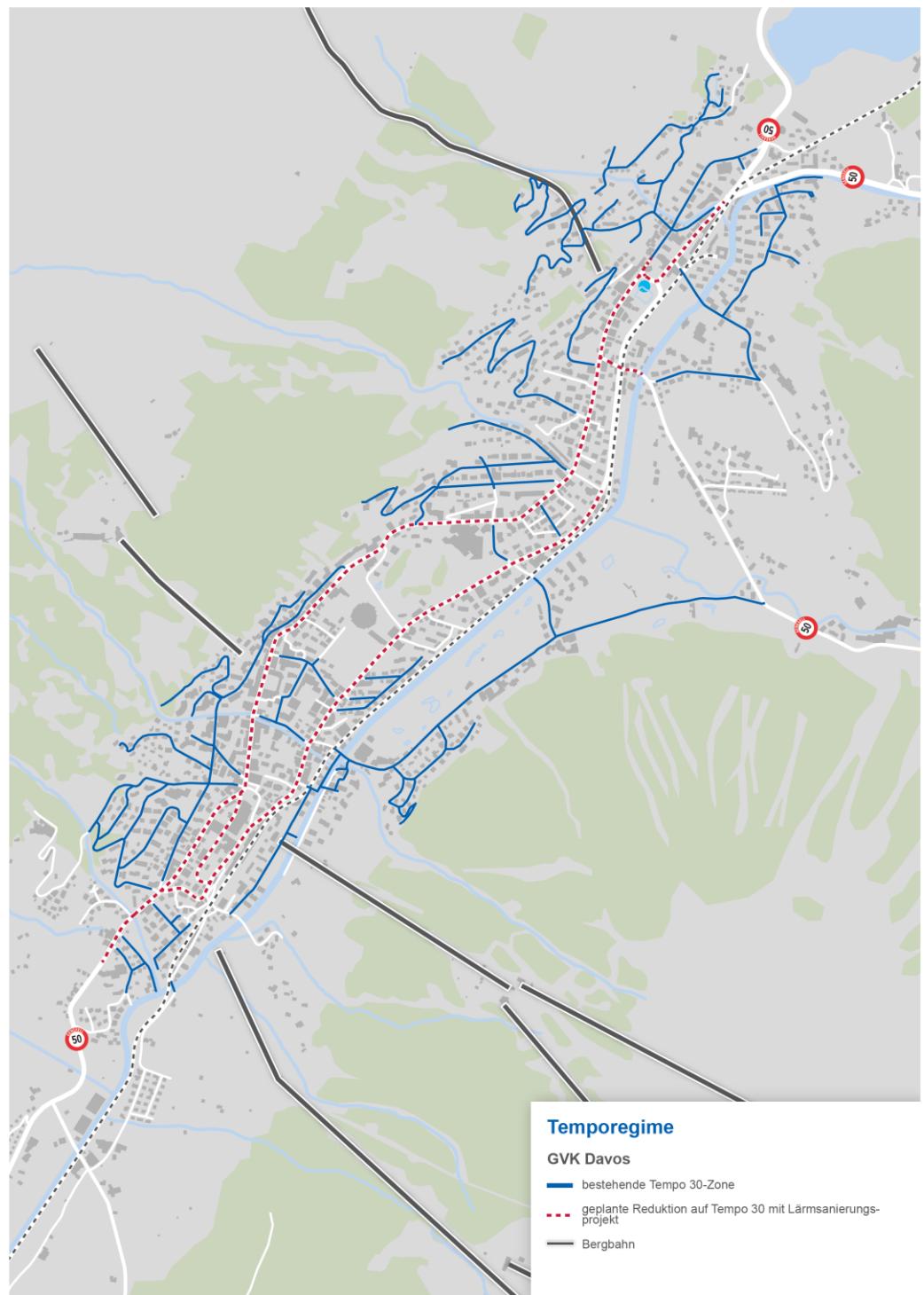


Abbildung 47: Übersicht Verkehrsberuhigte Strassen im zentralen Raum von Davos

Das grösste Potenzial zur Aufwertung des Strassenraums besteht insbesondere entlang der Promenade zwischen Davos Platz und Davos Dorf, sowie in Davos Wiesen. In diesen Bereichen besteht eine hohe Intensität an attraktiven Nutzungen, wodurch auch das Fussverkehrspotenzial hoch ist [19].

Herausforderungen Gesamtverkehr

- Stark variierende Verkehrsnachfrage (Hauptsaison, Nebensaison und WEF sowie starke Spitzen bei Schliessen Skigebiete und Ende von Events), was zu einer Überlastung des Strassennetzes und somit einer Behinderung von Bus, Fuss- und Veloverkehr führt.
- Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr ist hoch.
- Der MIV-Anteil am Tourismusverkehr (An- und Abreise nach/von Davos) ist hoch.
- Unklare Prognosen zur zukünftigen Entwicklung der Verkehrsmengen.
- ÖV im Regionalverkehr gegenüber MIV nicht konkurrenzfähig (Reisezeit, Umsteigevorgänge, Komfort, Gepäcktransport)
- Massnahmen zum Mobilitätsmanagement sind noch wenig umgesetzt.
- Teilweise ungenügende Erschliessung von (über-) regional wichtigen Attraktoren (Eisstadion, Kongresshalle, Parsennbahn etc.)
- Das Angebot für multimodale Wegeketten ist wenig ausgebaut und wenig attraktiv.
- Die Anzahl der verunfallten Personen ist über die letzten Jahre leicht gesunken, die Sicherheit der (vulnerablen) Verkehrsteilnehmenden muss dennoch weiter verbessert werden.
- Die Strassenabschnitte der Promenade, Talstrasse und Bahnhofstrasse sind heute nicht siedlungsverträglich gestaltet. Strassenabschnitte in Wiesen, Glaris, Wolfgang und Davos Platz sind bezüglich der Siedlungsverträglichkeit kritisch zu beurteilen

4.5 Öffentlicher Verkehr

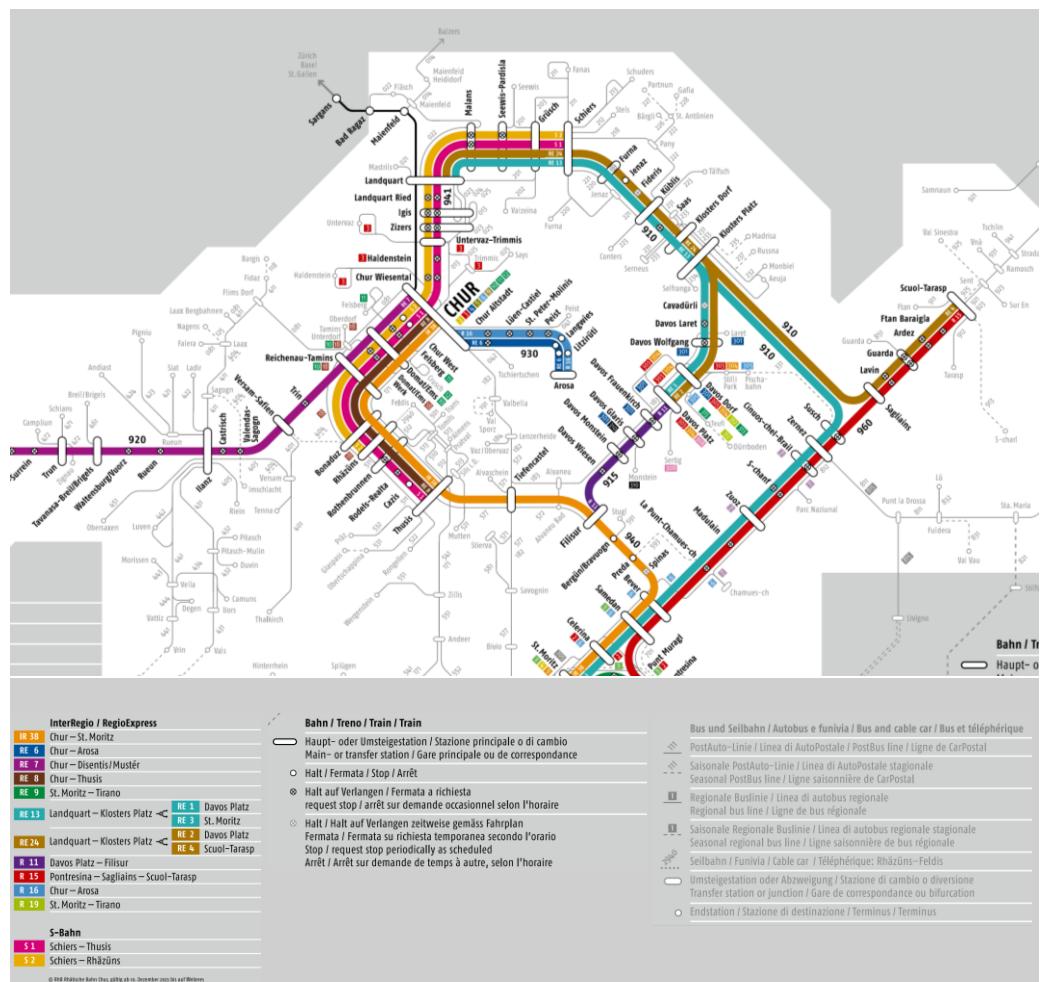
4.5.1 Netzstruktur und Angebot

RhB-Linien

Bahn

Die Agglomeration Davos wird durch die Bahnlinien der RhB erschlossen. Das Rückgrat der heutigen ÖV-Erschliessung der Gemeinde Davos bilden die RegioExpress-Linien RE 1/13 und RE 2/24 (Landquart – Davos Platz) sowie der R 11 zwischen Davos Platz und Filisur. Durch die Überlagerung des R1/RE13 und des R2/RE24 besteht für Davos Platz und Davos Dorf zwischen 6 und 22 Uhr ganztägig ein Halbstundentakt nach Klosters und weiter nach Landquart. Dabei werden die Bahnhöfe Davos Wolfgang und Laret im Stundentakt durch Halt auf Verlangen durch den R1/RE13 bedient. Zwischen Davos Platz und Filisur verkehrt der R11 im Stundentakt und bedient die Haltestellen Davos Frauenkirch, Glaris, Monstein und Wiesen bei Halt auf Verlangen. Beim Umstieg von Klosters nach Filisur besteht heute ein der Regel eine Wartezeit von 34 Minuten in Davos Platz.

Die in Abbildung 48 dargestellten Linien verkehren heute zwischen Landquart und Davos Platz, sowie zwischen Davos Platz und Filisur.



Buslinien

Buslinien

Innerhalb des zentralen Raums von Davos verkehren die in Abbildung 49 dargestellten Buslinien des Verkehrsbetriebs Davos (VBD):

- Linie 301 (Landhaus Laret – Glaris, Ortolfi)
 - Linie 303 (Stilli – Rundkurs via Davos Dorf – Parsennbahn – Davos Platz)
 - Linie 304 (Stilli – Rundkurs via Davos Dorf – Davos Platz – Parsennbahn)

Zudem sind die folgenden Ortsteile durch Buslinien erschlossen:

- Monstein: Linie 310 (Monstein, Dorf – Davos Glaris, Bhf)
 - Sertig: Linie 308 (Davos Platz – Klinik Clavadel – Sertig Sand)
 - Dischmatal: Linie 313 (Davos Dorf – stündlich nach Davos Teufi und halbstündlich nach Davos Duchli)
 - Davos Laret und Wolfgang sind neben der Bahn auch durch die Buslinie 301 an Davos Dorf und Platz angebunden.
 - Davos Glaris und Frauenkirch weiter in Richtung Lenzerheide durch Postautolinie 183

Drei Buslinien sind primär auf den Tourismusverkehr ausgelegt und verkehren entsprechend der Saison: Dischma (bis Dürrboden) durch die Linie 312 (ab Davos Dorf) in der Sommersaison, und das Unterengadin via Flüelapass durch die Linie 331 (ab Davos Platz) in der Sommersaison und bis zur Pischabahn durch die Linie 305 in der Wintersaison.

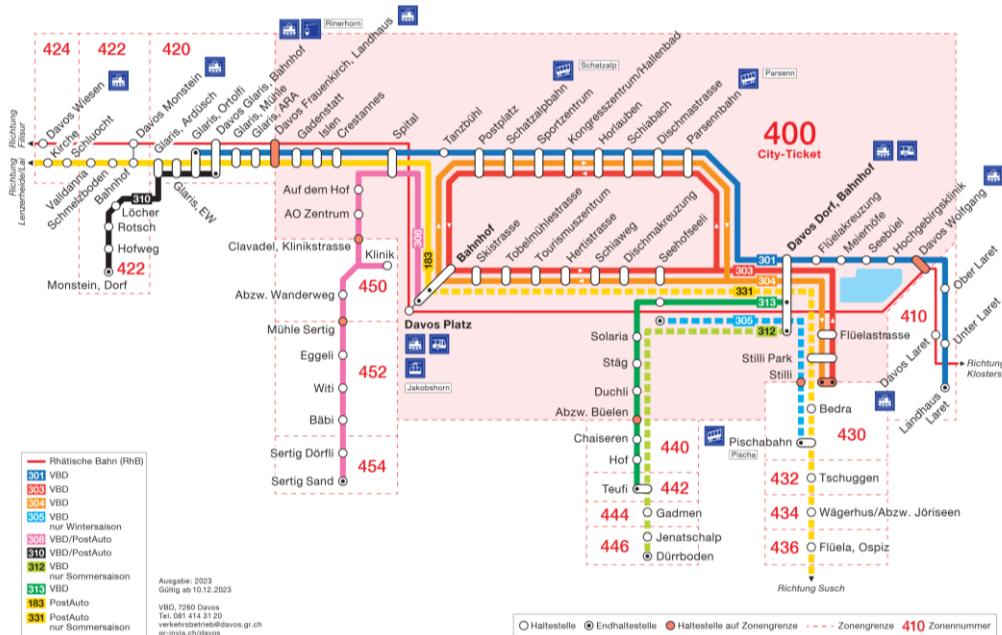


Abbildung 49: Liniennetzplan und Tarifverbund Davos (Fahrplan 2023/24) [29]

BehiG

Ende 2023 waren 22 % der Bushaltestellen entsprechend den Vorgaben von BehiG umgebaut. Für weitere 22 % der Haltestellen ist bereits ein Umbau durch ein konkretes Einzelprojekt oder im Rahmen eines Sanierungsprojekts in Planung.

Tarifzonen

Tarifzonen VBD

Im Tarifverbund Davos können Billette und Abonnemente für einzelne Zonen gelöst werden. Neben Einzelbilletten können auch Tages- und 7-Tageskarten, sowie Monats-, Halbjahres- und Jahresabonnemente erworben werden. Seit Dezember 2023 erhalten Einheimische starke Vergünstigungen von ca. 71 % auf das Jahres- oder ca. 58 % auf das Halbjahresabonnement (vgl. Tabelle 12).

	Normaltarif (1 Zone; 2 Zonen; 3+ Zonen)		Einheimisch-Ausweis (nur für alle Zonen)	
	Erwachsene	Jugendliche (bis 14.99 Jahre)	Erwachsene	Jugendliche (bis 14.99 Jahre)
Jahresabonnement	CHF 621 CHF 747 CHF 873	CHF 459 CHF 549 CHF 639	CHF 250	CHF 180
Halbjahres- abonnement	CHF 345 CHF 415 CHF 485	CHF 255 CHF 305 CHF 355	CHF 200	CHF 150

Tabelle 12: Abonnementtarife zum Normaltarif und Einheimisch-Tarif (VBD, Fahrplan 2023/24)

Gästekarten

Zudem sind die Gästekarten von Davos und Wiesen in den Zonen 400, 410 und 420 gültig. Gäste, welche im Dischma, Clavadel, Monstein oder Wiesen logieren, erhalten eine besondere Gästekarte, welche auch im entsprechenden Seitental oder auf der Linie Wiesen – Davos gültig ist. Während der Gültigkeitsdauer berechtigt die Gästekarte zu einer beliebigen Anzahl Fahrten.

Bergbahnabonnemente

Die Bergbahnabonnemente sind von November bis April in den Zonen 400, 410, 420 und 430 gültig.

Verlustzeiten
Schienengebundener ÖV

Verlustzeiten Strassenge-
bundener ÖV

Verlustzeiten ÖV

Die Pünktlichkeit der Züge in Davos ist mit 91 % (< 3 Minuten Verspätung), beziehungsweise 97 % (≥ 5 Minuten Verspätung) sehr gut. In Landquart ist die Pünktlichkeit bei der Ankunft gut. Verspätungen treten primär an Werktagen, beziehungsweise im touristischen Spitzenverkehr an Wochenenden auf [19].

Auf der Achse Davos Dorf bis Davos Platz entstehen für die Buslinien 301, 303, 304 und 331 jeweils in die Richtung ohne Busspur teilweise hohe Verlustzeiten. Dabei zeigt sich, dass insbesondere an Samstagen im Februar 2023 morgens und Abends (blau) hohe Verspätungen auftraten (vgl. Abbildung 50). Dies ist auf den Wintersport-Tourismusverkehr, beziehungsweise auf die Behinderungen durch den MIV zurückzuführen. An Dienstagen im November (Nebensaison) traten fast nie Verspätungen auf.

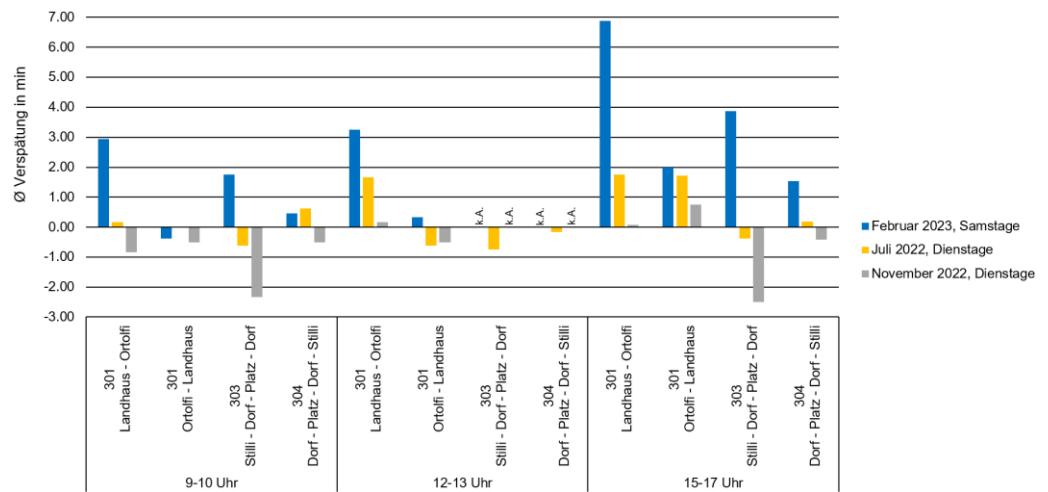


Abbildung 50: Auswertung der durchschnittlichen Verspätung der Buslinien 301, 303, 304 im 02/23, 07/22 und 11/22

Die Verspätungen entstehen aufgrund der folgenden Faktoren:

- Führung im Mischverkehr (Bus, MIV, Velo)
- Hohe MIV Belastungen auf der Promenade und Talstrasse
- Busbuchten führen zu verlängerter Fahrzeit und erschweren das Wiedereingliedern in den fliessenden Verkehr
- Führung Buslinie 1 im Gegenverkehr auf der Promenade mit engem Strassenquerschnitt (ca. 6.5 m) und hoher DTV erschwert Kreuzen der Busse
- Hochfrequentierte Fussgängerstreifen (Parsennbahn und Postplatz)
- Langer Fahrgastwechsel bei hohem Passagieraufkommen (insbesondere mit Skiausrüstung)

On-Demand ÖV

On-Demand ÖV

Ab Dezember 2024 ist durch den Kanton Graubünden und die Gemeinden Davos und Klosters ein On-Demand-ÖV-Angebot für den Binnenverkehr vorgesehen. Die «On-Demand ÖPNV»-Konzeption [27] schlägt für das Gebiet von Klosters und Davos ein gemeinsames Abend- und Nachtverkehrs-on-Demand-Angebot vor. Am Freitag, Samstag und Sonntag soll eine Flotte von 6-8 Fahrzeugen zwischen 22:00 und 06:00 Uhr den bestehenden ÖV ergänzen. Die durchschnittliche Wartezeit soll 15 Minuten betragen, maximal 30. Es wird mit wöchentlich ca. 400 Fahrten und einer durchschnittlichen Fahrtstrecke von 16 km gerechnet.

Das Projekt zielt darauf ab, die weniger zentral gelegenen Ortsteile der beiden Gemeinden besser zu erschliessen. Die Umsetzung ist für den Sommer 2025 geplant.

E-Mobilität im ÖV

E-Mobilität im ÖV

Die RhB betreibt den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr zu 100 % elektrisch.

Der Einsatz von elektrisch betriebenen Bussen gestaltet sich in Bergregionen als komplex. In Davos ist der Einsatz von Batteriebussen geplant. Allerdings sind dafür spezielle Fahrzeuge und eine Ladeinfrastruktur notwendig, was zu grossen Investitionskosten führt [30]. Im Kanton Graubünden besteht ein Förderprogramm, welches alternative Antriebstechniken finanziell unterstützt und Beiträge an die Mehrkosten der Fahrzeuge und die Ladeinfrastruktur leistet [31].

Im Jahr 2020 hat der VBD den Einsatz von E-Bussen im Winter erfolgreich getestet. Die Einführung von Elektrobussen der VBD ist für 2026/2027 vorgesehen.

PostAuto betreibt seit 2023 die ersten Elektropostautos im Kanton Graubünden. In der Agglomeration Davos ist ein Einsatz dieser Fahrzeuge allerdings noch nicht vorgesehen [32].

4.5.2 Nachfrage ÖV

Nachfrage RhB

Nachfrage ÖV heute

Die Verkehrsnachfrage in Davos unterliegt starken saisonalen Schwankungen. Im Schnitt verzeichnet die Bahnstation Davos Dorf der RhB monatlich 30'000 Personen. Die höchsten Fahrgastzahlen sind in Davos jeweils während der Skisaison von Januar bis März zu verzeichnen. In Kombination mit dem WEF werden im Januar bis zu 47'000 Fahrgäste gezählt. Eine zweite nachfragestarke Zeit mit über 40'000 Personen wird während der Sommermonate (Juli/August) verzeichnet. In den Monaten der Nebensaison sind vergleichsweise weniger Fahrgäste (15'000-20'000) unterwegs (vgl. Abbildung 51).

Außerdem ist die Nachfrage an den Wochenenden (insbesondere Freitag und Sonntag) wie in Abbildung 52 dargestellt, durch die an- und abreisenden Feriengäste und die Freizeitfahrten der Bevölkerung höher [19].

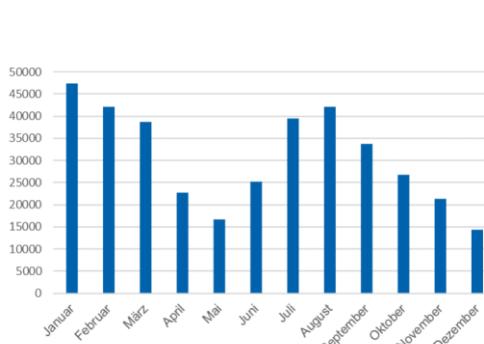


Abbildung 51: Anzahl Fahrgäste RhB ab Bahnstation Davos Dorf, Richtung Klosters (2019) [19]

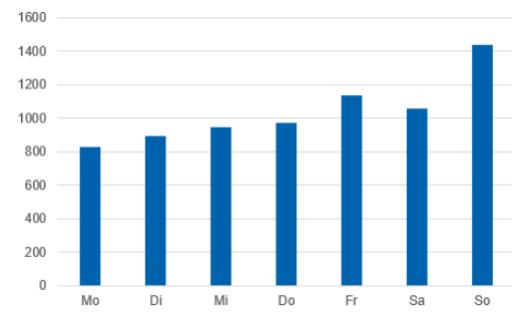


Abbildung 52: Verteilung der mittleren Anzahl Fahrgäste pro Tag über die Woche am Bahnstation Davos Dorf [19]

An Werktagen liegt die Hauptverkehrszeit jeweils zwischen 06:00-08:00 Uhr und zwischen 16:00-18:00 Uhr. Am Wochenende ist die Morgenspitze etwas weniger ausgeprägt und verschiebt sich etwas nach hinten. Somit ergeben sich zwei abgeflachte Spitzen zwischen 10:00-13:00 Uhr und zwischen 14:00-18:00 Uhr. Die RhB übernimmt somit eine wichtige (über-)regionale Funktion für den Arbeitspendlerverkehr an Werktagen. An Wochenenden fungiert die RhB jedoch primär als überregionaler Zubringer für Feriengäste und den Tagestourismus.

Nachfrage VBD

Die nachfragestärksten Buslinien im Jahr 2019 waren die Linien 301, 303 und 304 über 1 Mio, respektive 0.9 Mio und knapp 0.8 Mio Fahrgästen. Die Buslinien 308, 310, 312 und 313 sind mit unter 0.1 Mio jährlichen Fahrgästen vergleichsweise weniger stark nachgefragt [19].

Im Jahr 2023 wurden auf dem Konzessionsgebiet der VBD rund 3.7 Mio Fahrgäste transportiert (inklusive der durch Postauto betriebenen Linien 308 und 310 nach Sertig und Monstein). Davon mit der nachfragestärksten Linie 301 über 1.9 Mio, mit der Linie 303 knapp 0.65 Mio und mit Linie 304 knapp 0.6 Mio Fahrgäste. Dieses Verhältnis zeigt auch die Anzahl der Einsteiger:innen pro Monat und Linie in Abbildung 54¹¹. Die Auslastung der Fahrzeuge der VBD variiert ebenfalls stark über das Jahr. In der Wintersaison steigt insbesondere die Nachfrage der Linien 301, 303 und 304 stark an. Erstere bedient den gesamten zentralen Raum sowie die Rinerhorn-, Schatzalp- und Parsennbahn. Die Linien 303 und 304 bedienen das Zentrum im Gegenverkehr und erschliessen die Jakobshorn-, Schatzalp- und Parsennbahn.

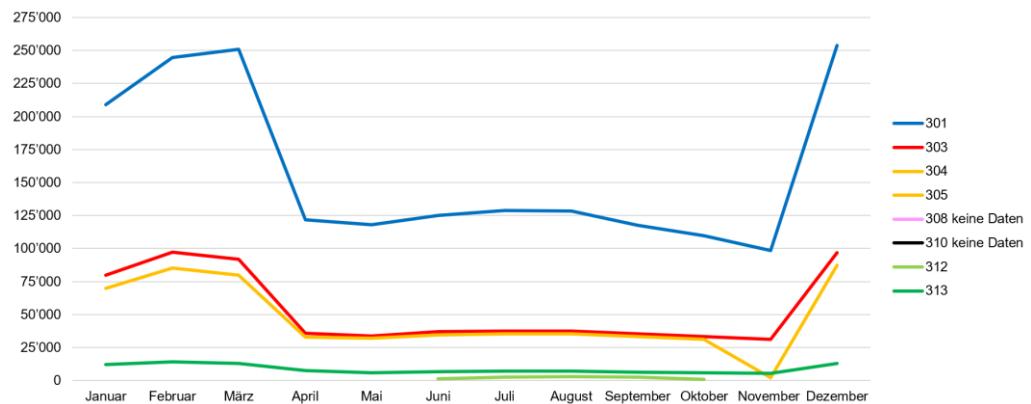


Abbildung 53: Einsteiger:innen pro Monat und Linie 2023 (Quelle: VBD, 2024)

Über das gesamte Jahr und alle Buslinien (vgl. Abbildung 54) zeigt sich in der Fahrgastfrequenz eine ausgeprägte Morgenspitze von 07:45 – 09:00 Uhr. Die (Nach-) Mittagspitze von 11:45 – 16:15 fällt etwas gemässigter aus und die Abendspitze ca. um 17:Uhr noch etwas tiefer.

¹¹ Die Anzahl der Einsteiger:innen wird durch Sensoren im Türbereich ermittelt. Für die Linien 308 (nach Sertig) und 310 (nach Monstein), welche durch Postauto betrieben werden, stehen keine Daten zur Verfügung.



Abbildung 54: Mittelwert der Einstieger:innen über alle Buslinien, Wochentage und Tagesarten 2023 (Quelle: VBD, 2024)

Busnachfrage
Promenade / Talstrasse

Analysen des GVM GR sowie der Anzahl Ein- und Aussteigenden pro Haltestelle haben ergeben, dass das durchschnittliche tägliche Fahrgastaufkommen aller Haltestellen auf der Promenade rund 6 bis 8 Mal grösser ist als auf der Talstrasse: Während an der Promenade täglich 3'100-4'500 Fahrgäste ein- und aussteigen, liegt das Fahrgastaufkommen an der Talstrasse nur bei 500-1'000 Personen. Diese Verteilung der Frequenzen lässt sich zum Teil auf das grössere öffentliche Nutzungsangebot an der Promenade sowie auf die höhere Taktdichte zurückführen. Das Zwei-Richtungs-System auf der Promenade entspricht somit der hohen Nachfrage.

Zudem lässt sich aus dieser Analyse schliessen, dass die ÖV-Nachfrage insbesondere zwischen den beiden Bahnhöfen Davos Dorf und Davos Platz hoch ist und in den weniger zentral gelegenen Ortszeiten abnimmt [19].

Heutige
Fahrzeugauslastung

Fahrzeugauslastung heute

Durch diese stark variierende Nachfrage sind die Fahrzeuge der RhB auch sehr verschieden ausgelastet. Überlastungen (Auslastung $\geq 80\%$) treten mehrheitlich während der Wintersaison (Januar – März) und während der Sommersaison (Juli – September) auf. Die absolute Spitze tritt hingegen zwischen Weihnachten und Neujahr auf. In der Nebensaison ist praktisch nie mit Überlastungen zu rechnen. Während der Spitzentunden des Arbeitspendelverkehrs an Werktagen in der Nebensaison sind die Fahrzeuge bis zu 40 % ausgelastet. Am Mittag und in der Abendspitze treten teilweise Auslastungen von bis zu 60 % auf. Während der Skisaison treten an Sonntagen von 14:00-17:00 Uhr Überlastungen mit Auslastungen von 80 – 140 % auf. Im Zeitraum des WEFs sind die Züge generell höher ausgelastet, die Spalten flachen sich allerdings etwas ab. Die mittlere Auslastung der Züge der RhB über das Jahr ist mit 28 % über alle Zugkurse tief. Die Buslinien sind primär während der Skisaison zu Betriebsbeginn der Parsennbahn aus Süden überlastet [19].

Mit der stark saisonal variierenden Nachfrage sind die Busse der VBD und von Postauto während der Wintersaison sehr stark ausgelastet. Insbesondere während der zu Beginn und Schluss der Bergbahnbetriebszeiten sind die Linien teilweise überlastet, sodass Verspätungen durch die langen Fahrgastwechsel entstehen.

Zukünftige Nachfrage

Zukünftige Nachfrage ÖV

Aufgrund der geplanten Angebotsausbauten der RhB im Rahmen von «Retica 30+» und der Verbesserung der lokalen Erschliessungsgüte durch die VBD (siehe Kapitel 4.5.3), sowie der verschiedenen weiteren Push- und Pull-Massnahmen ist davon auszugehen, dass die ÖV-Nachfrage zukünftig steigen wird. Mit der Zielsetzung der Verlagerung des MIV-Anteils am Modalsplit auf flächeneffiziente Verkehrsmittel und dem prognostizierten Bevölkerungswachstum wird die Nachfrage im ÖV steigen.

4.5.3 ÖV-Güteklassen

Hinweis: Der Kanton Graubünden verwendet für die Richtplanung eine eigene Methodik zur Berechnung der Güteklassen für die Haupt- und Nebensaison [7]. Diese Methodik unterscheidet sich von der Methodik des ARE. In diesem Kapitel wird hauptsächlich die Methodik des Kantons Graubündens verwendet.

Heutige ÖV-Erschliessungsgüte

ÖV-Güteklassen heute

Die ÖV-Güteklassen¹² (GK) zeigen basierend auf den Haltestellen und dem ÖV-Angebot auf, wie hoch die Erschliessungsgüte eines bestimmten Raums ist. Diese berücksichtigt sowohl die Fusswegdistanz als auch die Höhendifferenz.

In Abbildung 55 sind die ÖV-Güteklassen nach Fahrplan 2023 dargestellt. In Abbildung 96 im Anhang ist zudem eine detailliertere Übersicht des zentralen Raums dargestellt.

Die Erschliessungsgüte des Siedlungsgebiets in Davos ist heute sehr heterogen mit GK von B (gut) bis E (keine Erschliessung). Zudem variiert die Erschliessungsgüte mit dem unterschiedlichem ÖV-Angebot der Haupt- und der Zwischensaison. Ein grosser Teil des Siedlungsgebiets befindet sich in der ÖV-Gütekasse B (gut erschlossen). Die Gebiete mit den höchsten Einwohnerdichten konzentrieren sich vor allem entlang der Talstrasse und Promenade, sowie in den Zentren Dorf und Platz und sind mit GK B oder C erschlossen. Einzelne Wohn- /Arbeitsplatzgebiete wie der Davosersee, Teile der Gebiet Horlauben, Duchli, in den Büelen, Matta, Bolgen und Grüeni) sind maximal mit GK D erschlossen. Attraktoren wie das Regionalspital Davos, das Institut für Schnee und Lawinenforschung SLF und das Observatorium sind nur mit GK D erschlossen, während die AO Foundation und die Hochgebirgsklinik nicht erschlossen sind (GK E).

Die überregionalen Attraktoren Eisstadion und das Kongresszentrum befinden sich in der GK B. Allerdings ist die überregionale Erreichbarkeit ungenügend, da ein Umstieg Bahn-Bus zwingend ist und der Fussweg lang ist.

Während des WEF's wird in der Nähe des Areals eine provisorische RhB-Haltestelle bedient.

¹² Es wird darauf hingewiesen, dass der Kanton Graubünden für die Richtplanung eine eigene Methodik zur Berechnung der Güteklassen für die Haupt- und Nebensaison verwendet [7]. Die Methodik unterscheidet sich von der Methodik des ARE: Die Berechnung der ÖV-Güteklassen Graubünden erfolgt angelehnt an die alte VSS-Richtlinie SN 640 290 und die Berechnungsmethodik des Bundesamtes für Raumentwicklung ARE. Im Kanton Graubünden wird bei der Fusswegdistanz (anstelle der Luftlinie, wie in der Methodik des ARE) zusätzlich die Höhendifferenz berücksichtigt.

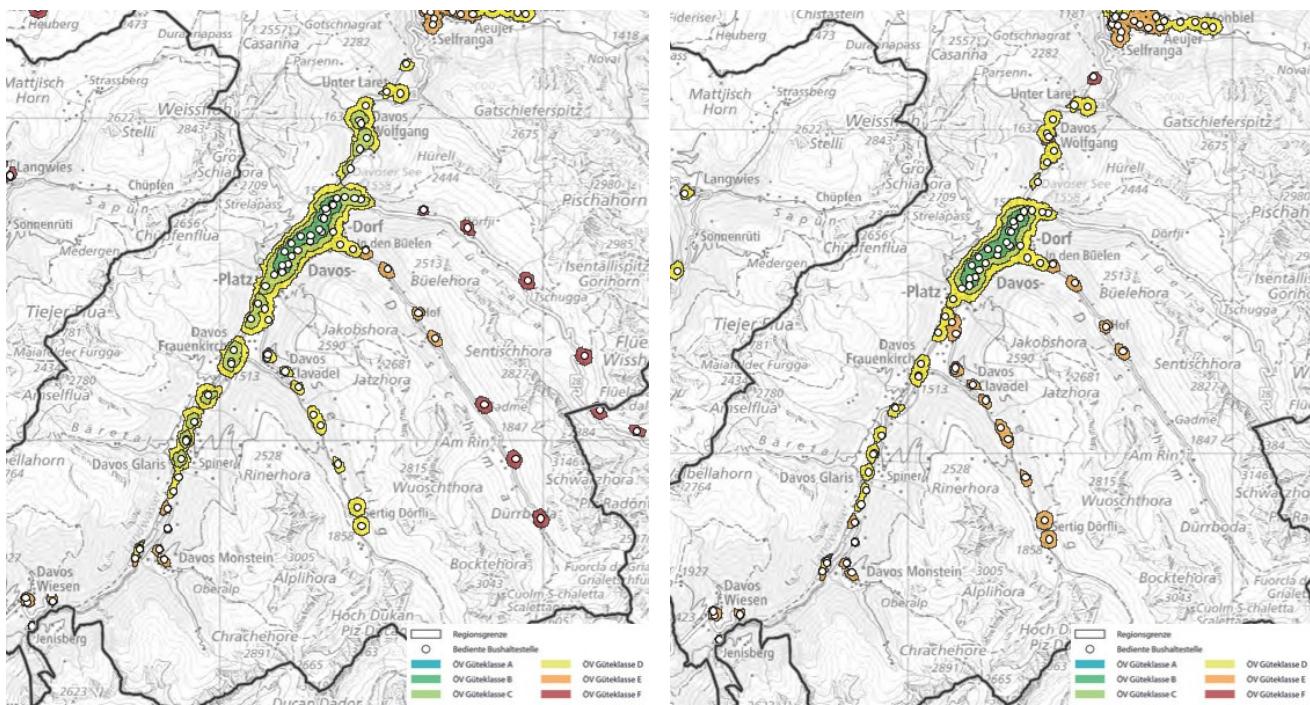


Abbildung 55: ÖV-Güteklassen 2023 (Methodik Kt. GR) in der Hauptsaison (links) und Zwischensaison (rechts) [7]

Zukünftige
ÖV-Erschliessungsgüte

Zukünftige ÖV-Güteklassen

Durch die Umsetzung der bestehenden Planungen (vgl. Kapitel 4.5.4) wird sich die ÖV-Erschliessung bis 2035 voraussichtlich verbessern. Das Amt für Energie und Verkehr des Kantons Graubünden geht in seiner Vision 2035 von folgender Erschliessungsgüte aus (vgl. Abbildung 56). In Abbildung 97 im Anhang ist zudem eine detailliertere Übersicht des zentralen Raums dargestellt.

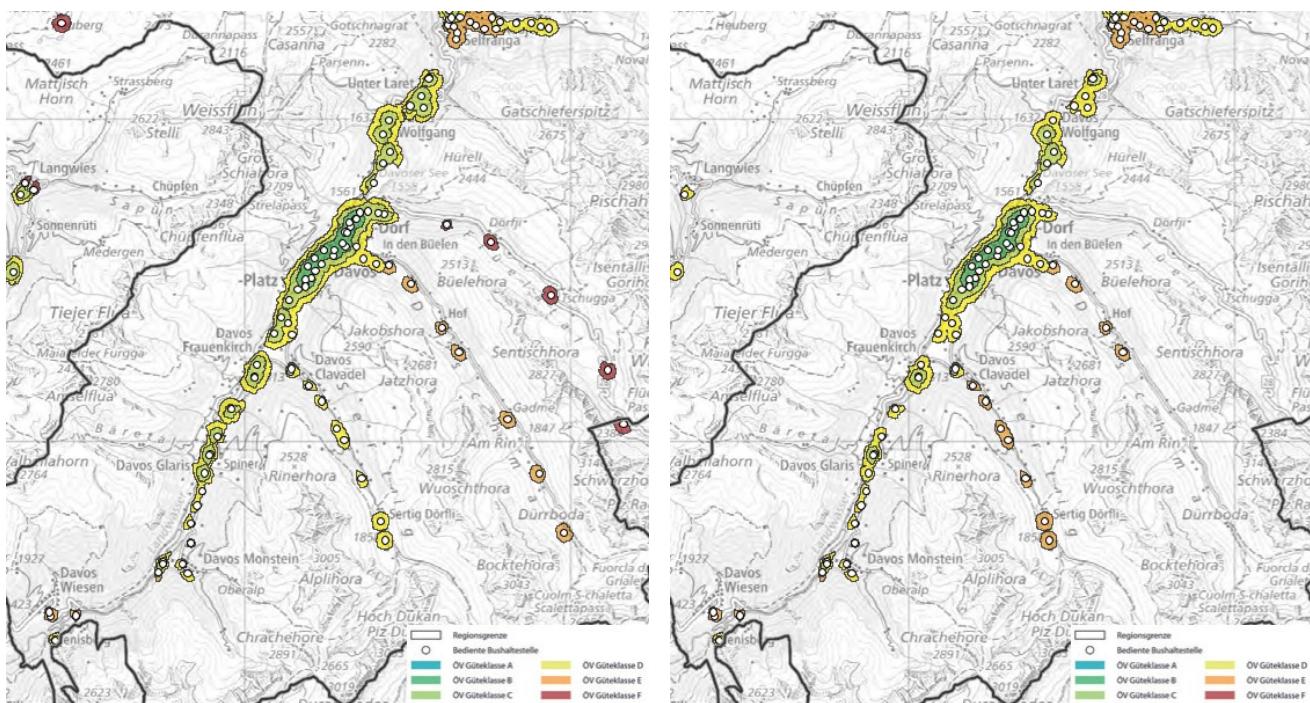


Abbildung 56: ÖV-Güteklassen 2035 (Methodik Kt. GR) in der Hauptsaison (links) und Zwischensaison (rechts) [7]

Das ÖV-Zielbild der Gemeinde Davos sieht vor bis 2030 neben den Verbesserungen des kantonalen ÖV-Angebots für das Gebiet Flüelastrasse die Erschliessungsgüte B, in den Gebieten Valbella und Spital/Färbi mindestens Erschliessungsgüte C zu erreichen. Langfristig (2040-2050) soll zudem das Gebiet See mit der Gütekategorie C, und die Gebiete Valbella und Spital/Färbi mit Gütekategorie B zu erschliessen (vgl. Abbildung 57).

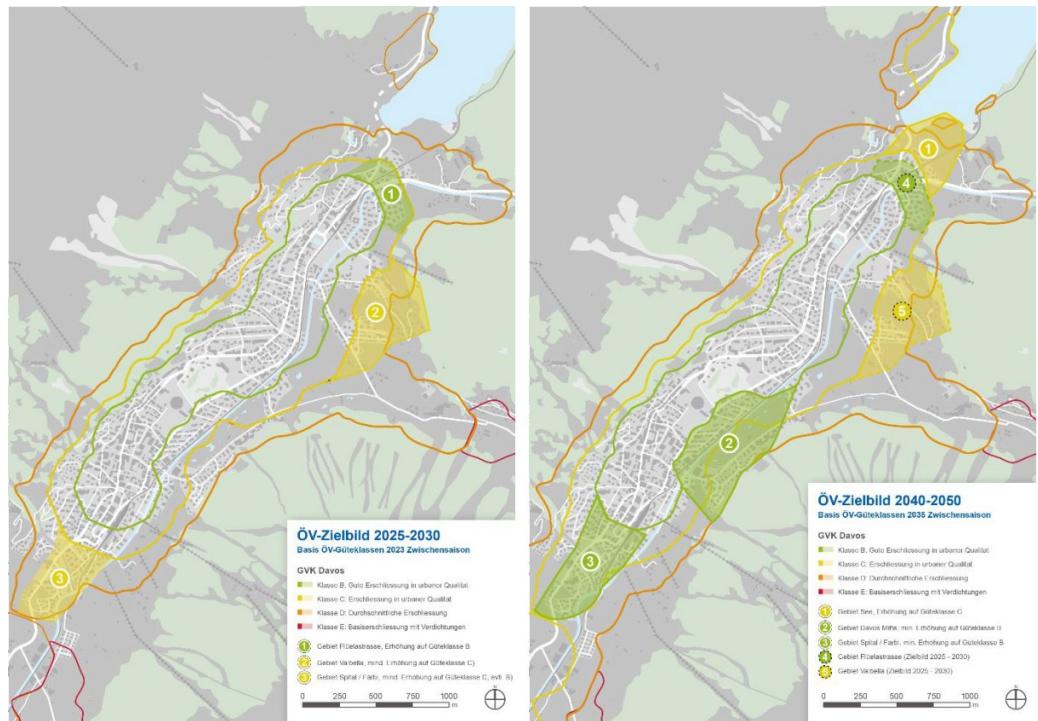


Abbildung 57: ÖV-Güteklassen Zielbild 2025/30 und 2040/50 im zentralen Raum von Davos während der Zwischensaison [19]

4.5.4 Bestehende Planungen ÖV

Zukünftiges Angebot Retica30+

Zukünftiges Angebot Retica30+

Das Angebotskonzept *Retica 30+* der RhB sieht für die Bahnlinien in der Agglomeration Davos Angebotserweiterung vor. 2024 wurden durch das Flügelzugkonzept ein integraler Halbstundentakt zwischen Landquart und Davos eingeführt. Bis 2029 soll die halbstündliche Durchbindung in Davos Platz realisiert werden. Zudem ist die Inbetriebnahme der neuen Bahnhöfe Davos Laret und Davos Monstein vorgesehen. Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe Laret und Wolfgang soll durch eine neue Buserschliessung verbessert werden. Die Realisierung der neuen Haltestelle Davos Mitte ist für den Zeitraum nach 2030 angesetzt [33].

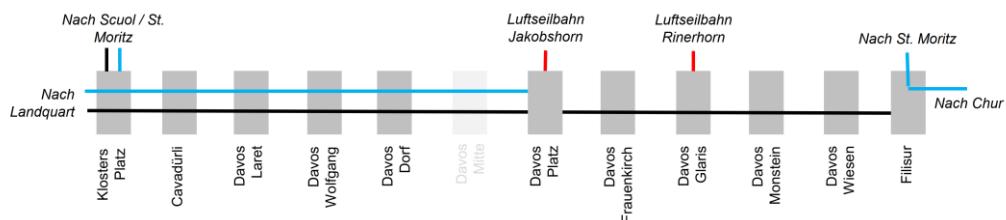


Abbildung 58: Angebot schematisch nach Fahrplan 2024 [33]

Die Bahnstation Davos Laret wird durch den Vollausbau und die Verlängerung der Buslinie 301 Glaris-Laret zur attraktiven Bahn-Bus-Verkehrsdrehscheibe erweitert. Reisende aus Richtung Landquart oder Klosters können somit direkt ohne Umweg via Davos Dorf direkt zur Hochgebirgsklinik in Davos Wolfgang reisen. Die Erschliessung von Davos Wolfgang erfolgt neu ausschliesslich durch den Bus (vgl. Abbildung 59, A).

Mit der Durchbindung in Davos Platz verkehren Züge neu durchgehend zwischen Landquart und Filisur. Dies verkürzt die Reisezeit zwischen den Ortsteilen nördlich und südlich von Davos Platz um ca. 30 min (vgl. Abbildung 59, B).

Die Bahnstation Davos Monstein wird zur Kreuzungsstation ausgebaut, was die Voraussetzung für eine halbstündliche Durchbindung des RE nach Filisur schafft. Somit erhalten sämtliche Davoser Ortsteilen einen systematischen integralen Halbstundentakt, was Grundlage für die Vision «S-Bahn Davos¹³» ist (vgl. Abbildung 59, C). Zudem werden die Albula-Verkehre systematisiert, was die Anschluss situation für die Davoser Ortsteile in Filisur verbessert. Neu besteht ein stündlicher Anschluss an den Albula-IR in Richtung St. Moritz/Chur sowie an den zukünftig 30 min versetzten Bernina- und Glacier Express nach St. Moritz/Tirano und Chur/Zermatt (vgl. Abbildung 59, D).

Die Verschiebung der Bahnstation Davos Dorf verbessert die Erschliessung der Parsennbahn durch die RhB und entwickelt die Bahnstation zur touristischen multimodalen Verkehrsdrehscheibe. Somit entschärft sich die angespannte Verkehrssituation an Spitzentagen im Bereich Davos Dorf / Parsennbahn (vgl. Abbildung 59, E). Das «Generationenprojekt» wird in Kapitel 4.4.6 genauer erläutert.

Zu einem späteren Zeitpunkt wird die Realisierung der Bahnstation Davos Mitte (vgl. Abbildung 59, F) geprüft. Voraussetzung für diesen sind unter anderem der Fiderisertunnel. Dieses Projekt muss über das Ausbauprogramm des Bundes finanziert werden und ermöglicht eine Verbesserung der Erschliessung der Kernregion von Davos.

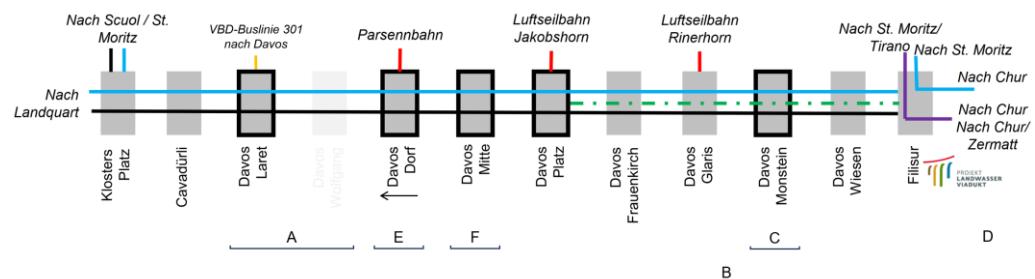


Abbildung 59: ÖV-Angebot mit Retica 30+ [33]

Die Realisierung dieses Angebotskonzepts mit einer fahrplanstabilen Durchbindung bedingt eine Anpassung der Haltepolitik, um das Kreuzen zwischen den beiden Kreuzungspunkten Davos Laret und Davos Platz zu ermöglichen. Die Halte an den Kreuzungspunkten Davos Laret und Davos Platz sind gesetzt. Aufgrund der Durchbindung nach Filisur müssen die Züge zwingend pünktlich in Davos Platz ankommen, wodurch zwischen Laret und Davos Platz aufgrund der Fahrzeit nur ein Halt möglich ist. Die in Abbildung 59 weggefallene Halt in Davos Wolfgang wäre damit nur möglich, wenn auf eine halbstündliche Bedienung von Davos Dorf verzichtet würde. Dieser Halt kann durch die Verlängerung der Buslinie 301 aufgefangen werden.

¹³ Die S-Bahn verkehrt ab 2029 durchgehend im Halbstundentakt von Landquart nach Filisur und verbindet alle fünf Bergbahn-Talstationen der Ferienregion Davos/Klosters miteinander [50].

Generationenprojekt – Verkehrsführung Busterminal

Durch die Realisierung des Generationenprojekts (vgl. Kapitel Siedlung) wird die bestehende Bahnstation Davos Dorf um rum 450 m in Richtung Davos Platz verschoben. Das strategische Verschieben der Bahnstation Davos Dorf ermöglicht damit eine attraktive Anbindung der RhB an Bus, Taxi und das neue Ortszentrum inklusive Parsennbahn.

Im Rahmen des Generationenprojekts wird auch der Busterminal frisch konzipiert. Die Busse können priorisiert in die verlängerte Bahnhofstrasse ein- und ausfahren. Die Herleitung der künftig erforderlichen Anzahl Haltekanten am Bushof Davos Dorf hat gezeigt, dass es künftig sechs behindertengerecht ausgestaltete Haltekanten (mind. 4 davon mit 18 m Länge) mit der Möglichkeit zur unabhängigen Zu- und Wegfahrt braucht. Der Busverkehr soll bei der Ein- und Ausfahrt in die Bahnhofstrasse gegenüber dem MIV priorisiert werden können, um die Verlustzeiten beim Busverkehr so gering wie möglich zu halten. Die Zu- und Wegfahrten zum Terminal werden so vorbereitet, dass zu einem späteren Zeitpunkt eine Lichtsignalanlage installiert werden kann.

Alle Haltekanten sollen nach den Vorgaben des hindernisfreien Bauens erstellt werden. Als Herausforderung dabei gilt, dass trotz der engen Platzverhältnisse die autonome Wegfahrt und wo möglich die autonome Anfahrt gewährleistet wird. Das im Masterplan aufgezeigte Platzlayout gewährleistet die Vorgaben und ist technisch umsetzbar. [34]

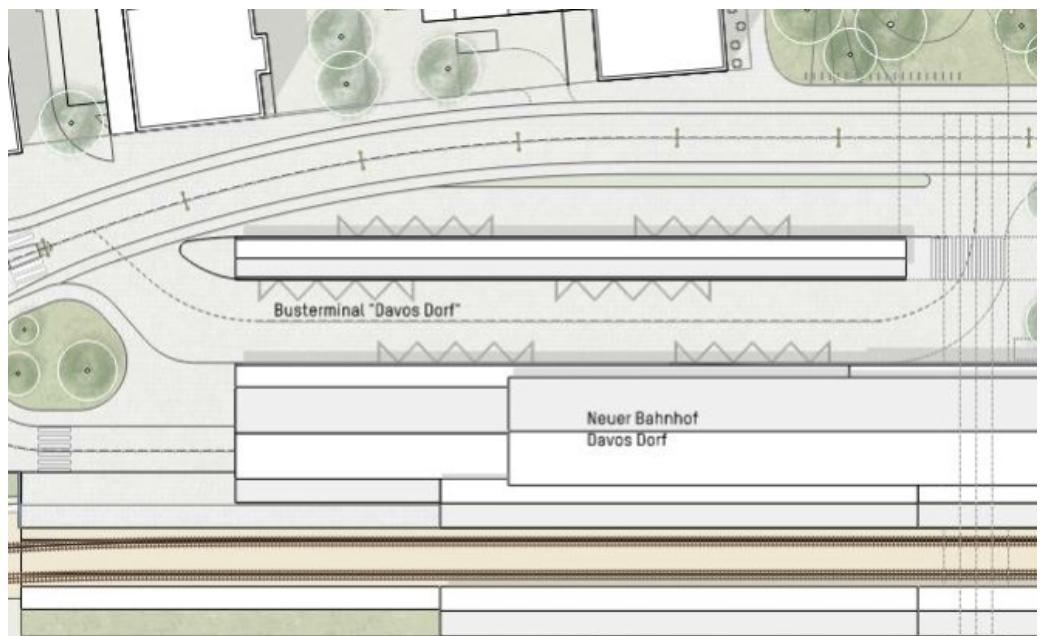


Abbildung 60: Bushof Davos Dorf,
Generationenprojekt [34]

Herausforderungen ÖV

- Stark variierende Nachfrage nach Bus und Bahn mit tiefer jährlicher Grundauslast und stark überlasteten Spitzentagen.
- Ungenügende Fahrplanstabilität Busverkehr (Verlustzeiten) durch Behinderungen an Spitzentagen / -zeiten.
 - Der Anteil elektrisch betriebener Busse an der Gesamtflotte ist heute klein.
(Die VBD plant allerdings aktuell die Einfloßtung von rein elektrisch betriebenen Bussen)
- Teilweise ungenügende (Bahn-) Erschliessung von überregional wichtigen Attraktorengebieten wie der Parseennbahn oder dem Kongresszentrum.
- Ungenügende Erschliessung kleiner Teil des Siedlungsgebiets und Entwicklungsgebieten (KrL).

4.6 Veloverkehr

Das Thema Veloabstellplätze wird im Kapitel 4.9 behandelt.

Der Veloverkehr wird in den Veloalltagsverkehr und den Velofreizeitverkehr unterteilt:

– **Alltagsverkehr:**

Der Veloalltagsverkehr hat «den Weg zum Ziel» und umfasst den Arbeits-, Ausbildungs- oder Einkaufsverkehr, aber auch Fahrten zu Freizeiteinrichtungen.

– **Freizeitverkehr:**

Der Velofreizeitverkehr hat «den Weg als Ziel» und umfasst das Velowandern, Rennvelofahren und Mountainbiken.

In der Tourismusdestination Davos spielt der Velofreizeitverkehr im Sommer aufgrund der ausgebauten Bike-Trails eine wichtigere Rolle als in anderen Agglomerationen und wird somit zu einem Bestandteil des Alltagsverkehrs.

Velowegnetz

Kommunales Velowegnetz

Das kommunale Velowegnetz für den Veloalltagsverkehr wurde 2024 im Rahmen des Fuss- und Veloverkehrskonzepts Davos [20] erarbeitet und ist gemäss kantonalem Sachplan Velo in Haupt- und Nebenverbindungen unterteilt (vgl. Abbildung 61).

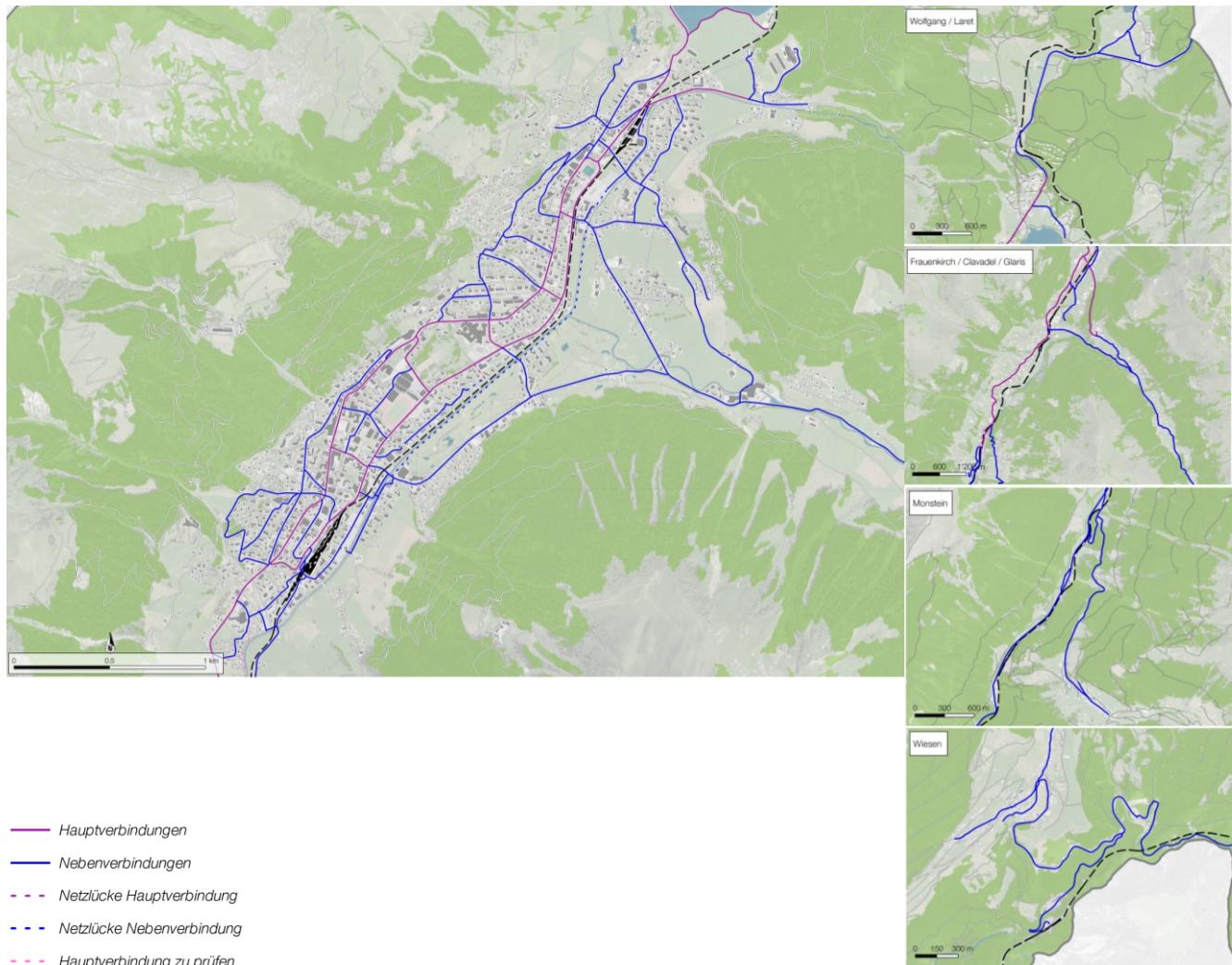


Abbildung 61: Veloverkehrsnetz [20]

Kantonales Velowegnetz

Das kantonale Velowegnetz im Kanton Graubünden ist im Sachplan Velo (revidiert 2024) festgehalten. Dieser konkretisiert die Vorgaben des kantonalen Richtplans für die Veloinfrastruktur und umfasst Projektierungsrichtlinien für den Velo-Alltagsverkehr und den Velonetzplan inkl. Parkierung [35].

Der Sachplan formuliert die folgenden Grundsätze:

- Zur Erhöhung der Sicherheit sollen wo immer möglich die verschiedenen Verkehrsmittel unter Betrachtung der Nutzungsfrequenz getrennt werden
- Die Velowegnetze sollen mit dem übrigen Verkehrsnetz verbunden werden.
- Die Gemeinden sollen bei der Realisierung neuer Verbindungen finanziell und fachlich unterstützt werden.

Velowegnetz Freizeit

Das Freizeitnetz ist für den Freizeit- und Tourismusveloverkehr bestimmt und deckt sich zu Teilen mit dem Alltagsnetz, welches als Bestandteil sowie als Zubringer zum Freizeitnetz fungiert. Das touristische Angebot in Davos ist bereits gut ausgebaut und signalisiert.

Im Norden führt die Velolandroute Prättigau 21 von SchweizMobil nach Landquart, im Süden die Graubünden-Route Nr. 6 vom Oberengadin via Filisur nach Thusis. In Davos selbst besteht keine Velolandroute von SchweizMobil.

Im Berggebiet sowie entlang der Seitentäler besteht ein ausgedehntes Mountainbike-Netz (MTB) von Filisur bis Klosters (vgl. Abbildung 62).

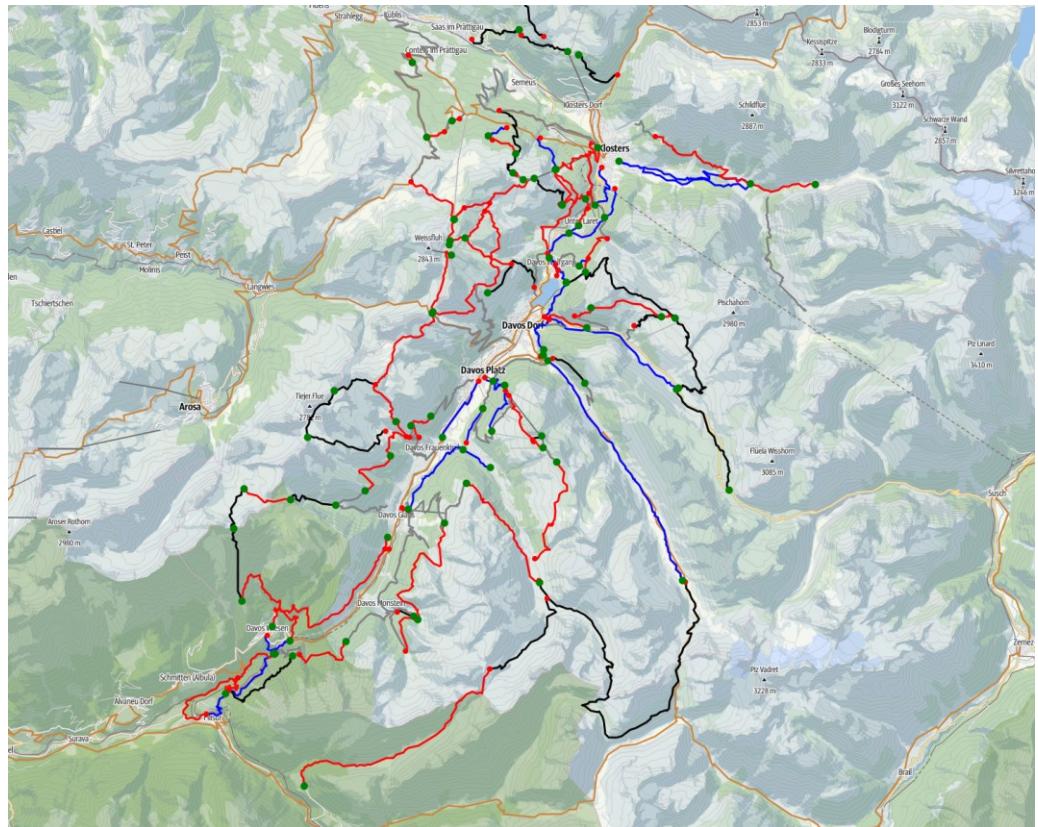


Abbildung 62: Mountainbike-Trails
(Destination Davos Klosters, 2024)

Veloanteil am Gesamtverkehr

Modalsplit im Veloverkehr

Für den Veloverkehr sind keine verlässlichen Angaben zur Nachfrage über Zählstellen vorhanden. Die Auswertung des Modalsplits zeigt, dass der Veloverkehr im Wohnortsprinzip lediglich 1.2 % der Etappendistanz ausmacht (vgl. Abbildung 33). Bei der Berücksichtigung der Etappen macht der Veloverkehr rund 5 % aus.

Schwachstellen

Im kantonalen Sachplan Velo sind im Jahr 2023 die folgenden Velo-Schwachstellen im Siedlungsgebiet von Davos erfasst:

- Bolgenstrasse: Enge und unübersichtliche Unterführung im Mischverkehr MIV/Velo
- Bahnstation Davos Platz: unübersichtliche Situation aufgrund hohem DTV und vielen Fussgängerquerungen
- Promenade: Kreuzen Bus aufgrund geringer Breite (6.5 m) der Einbahnstrasse mit Bus im Gegenverkehr schwierig
- Bahnhofstrasse, Prättigauerstrasse: hoher DTV mit geringer Strassenbreite
- Prättigauerstrasse (entlang Davosersee): Mangelhafte Veloinfrastruktur
- Totalbachstrasse (Wolfgang): nicht asphaltierter Zufahrtsweg.
- Waldweg Laret-Wolfgang: nicht asphaltierter Waldweg
- Landwasser (Golfplatz bis Bünda): Netzlücke
- Weg entlang Landwasser (Frauenkirch): Nicht asphaltierter und teilweise zu schmaler Rad-/Fussweg
- Riedweg (Glaris): Schmaler Fuss-/Veloweg ohne Fahrverbot MIV, nicht asphaltierter Feldweg

Im Rahmen des Fuss- und Veloverkehrskonzepts [20] wurde 2023 eine erneute, umfassende Schwachstellenanalyse für das Haupt- und Nebennetz (77 km) durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Analysen zeigen, dass auf mehr als der Hälfte (ca. 54 %) des Veloverkehrsnetzes hoher und mittlerer Handlungsbedarf besteht. Auch bezüglich der insgesamt 144 Knoten weisen ein Grossteil einen hohen (35 %) oder mittleren (28 %) Handlungsbedarf auf.

Strecken und Knoten mit hohem und mittleren Handlungsbedarf für den Veloverkehr aufgrund schmaler oder fehlender Infrastruktur finden sich an den folgenden Stellen:

- Davos Dorf und Platz: im zentralen Raum entlang der Hauptachsen Talstrasse und Promenade sowie Bahnhofstrasse Davos Dorf, Flüelastrasse
- Davos Dorf, entlang der Landwasser (Ostufer)
- Davos Dorf, entlang der Dischmastrasse
- Davos Wolfgang, entlang der Prättigauerstrasse
- Davos Frauenkirch, entlang der Sertigerstrasse
- Monstein Schmelzboden entlang der Sertigerstrasse
- Davos Wiesen entlang der Hauptstrasse im gesamten Siedlungsgebiet und ausserorts
- Zwischen Klosters und Davos: enge, vielbefahrene Kantonsstrasse ohne Veloinfrastruktur. (Separate Radführung in Planung)
- Zwischen Wiesen und Monstein führt die Veloverbindung durch die Zügenschlucht, welche aufgrund von Steinschlag von 2023/2024 ein Jahr lang gesperrt war. Es besteht die Möglichkeit, das Velo per Veloverlad zwischen den Bahnstationen Davos Wiesen zu transportieren.

Potenzial Veloverkehr

Abbildung 63 zeigt das qualitative Potenzial für den Veloverkehr in der Gemeinde Davos. Ein hohes Potenzial für den Veloverkehr besteht im zentralen Raum (Davos Dorf und Davos Platz) sowie im relativ flachen Talboden vom Davosersee bis Davos Frauenkirch sowie in Davos Glaris. Das Siedlungsgebiet in diesem Raum ist relativ kompakt strukturiert und beinhaltet verschiedene POI-Cluster. Ausserdem bündeln die topographischen Bedingungen die Veloverbindungen entlang dem steigungsarmen Talboden auf der

Nord-Süd-Achse. Diese Strecke von ca. 4 km kann mit dem Velo in 10-15 Minuten zurückgelegt werden, womit das Velo hinsichtlich der Unterwegszeit gegenüber dem MIV und ÖV konkurrenzfähig ist [19].

Für die weniger zentral gelegenen Ortsteile sowie die Wege dahin wird das Velo-potenzial als tief eingeschätzt [20]. Dies aufgrund der weniger dicht besiedelten Siedlungsstruktur, sowie der topographischen Verhältnisse und der grossen Distanzen zwischen den weiteren Ortsteilen. Zudem verringern die grossen Schneemengen und Vereisungen die Attraktivität des Veloverkehrs im Winterhalbjahr¹⁴.

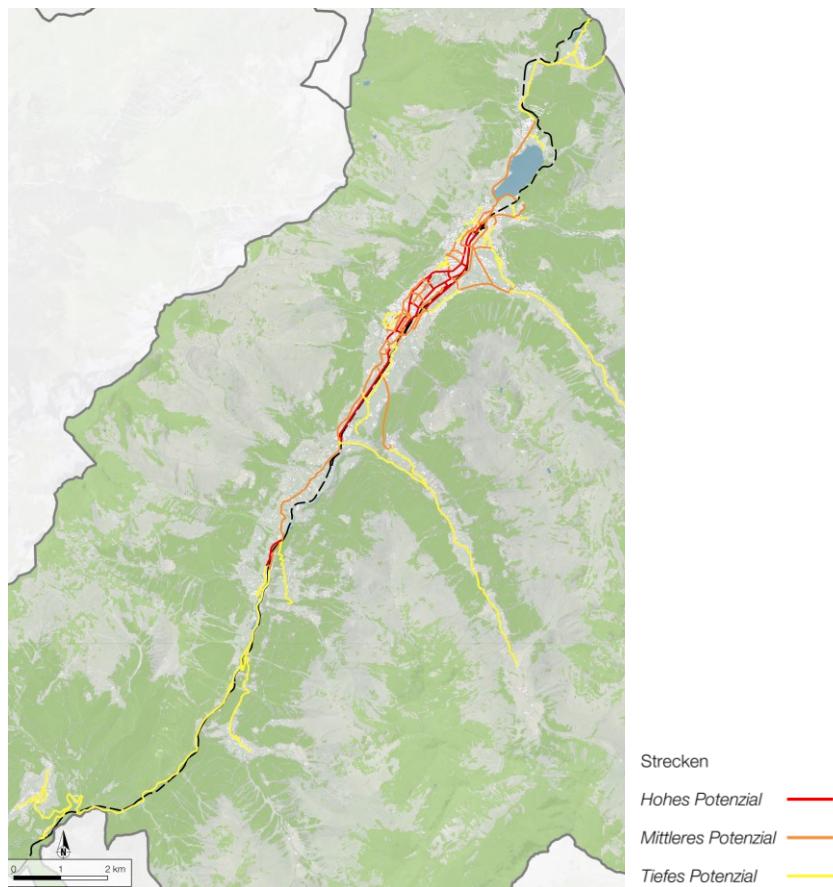


Abbildung 63: Potenzial des Veloverkehrsnetzes in Davos [20]

E-Bikes

Der Anteil an mit Elektromotor ausgestatteten Velos an allen neu verkauften ist in den letzten zehn Jahren schweizweit von knapp 4 % auf rund 20 % stark gestiegen. Dabei teilen sich die Anteile der E-Bikes auf ca. 3/4 des Typs bis 25 km/h und ca. 1/4 schnelle E-Bikes bis 45 km/h auf.

Das künftige Marktpotenzial wird auf ein Mehrfaches (ca. 3-8-fach) des heutigen Stands eingeschätzt, denn je nach Fahrmodus, Gelände und technischen Eigenschaften erreichen E-Bikes Reichweiten von bis zu 250 km. Insbesondere aufgrund des bergigen Terrains bieten E-Bikes in Graubünden ein grosses Potenzial, sodass auch künftig mit weiter steigenden Absatzzahlen und somit einem wachsenden E-Bike-Bestand gerechnet wird. [36] In der Agglomeration Davos sind E-Bikes und E-Mountainbikes neben dem Alltagsverkehr auch für den Freizeitverkehr von Bedeutung.

¹⁴ Im Jahre 2023 fand der erste Wintercycling-Kongress über die Entwicklung und Förderung des (Winter-)Velofahrens in Davos statt. Der Kongress wurde von der Gemeinde Davos, dem Kanton Graubünden und Transitec organisiert.

Herausforderungen Veloverkehr

- Der Modalsplit-Anteil des Veloverkehrs ist tief, obwohl das Potenzial für den Veloverkehr insbesondere im Sommer im zentralen Raum von Davos sehr hoch ist.
- Durch die (langen) Winter und die grossen Schneemengen sowie Vereisungen ist die Attraktivität des Veloverkehrs im Winterhalbjahr tief.
- Auf dem Haupt- und Nebennetz befinden sich diverse Schwachstellen für den Veloverkehr. (Zwischen Platz und Glaris, Wolfgang und Laret; neuralgische Punkte MIV-orientiert und mit ungenügender Sicherheit, Attraktivität und Aufenthaltsqualität entlang Promenade und Talstrasse)
- Im Velonetz bestehen Netzlücken (bspw. entlang Landwasser) und fehlende Querverbindungen.
- Es besteht Bedarf an Ladeinfrastruktur für E-Bikes und E-Mountainbikes.
- Durch den dichten Zugsverkehr sowie durch teilweise verspätete Züge kommt es heute teilweise zu längeren Schrankenschliesszeiten, wodurch auch der Veloverkehr behindert wird.

4.7 Fussverkehr

Fusswegnetz

Fuss und Wanderwege

Dem Fussverkehr steht innerhalb des Siedlungsgebiets ein mehrheitlich dichtes Netz an Fusswegverbindungen zur Verfütigung. Im Rahmen des FVV-Konzept wurde 2023 das Fusswegnetz erstmals in ein Hauptnetz und ein Basisnetz klassiert, welches das Siedlungsgebiet erschliesst (vgl. Abbildung 64) und eine zentrale Planungsgrundlage für die weitere Infrastrukturentwicklung darstellt.

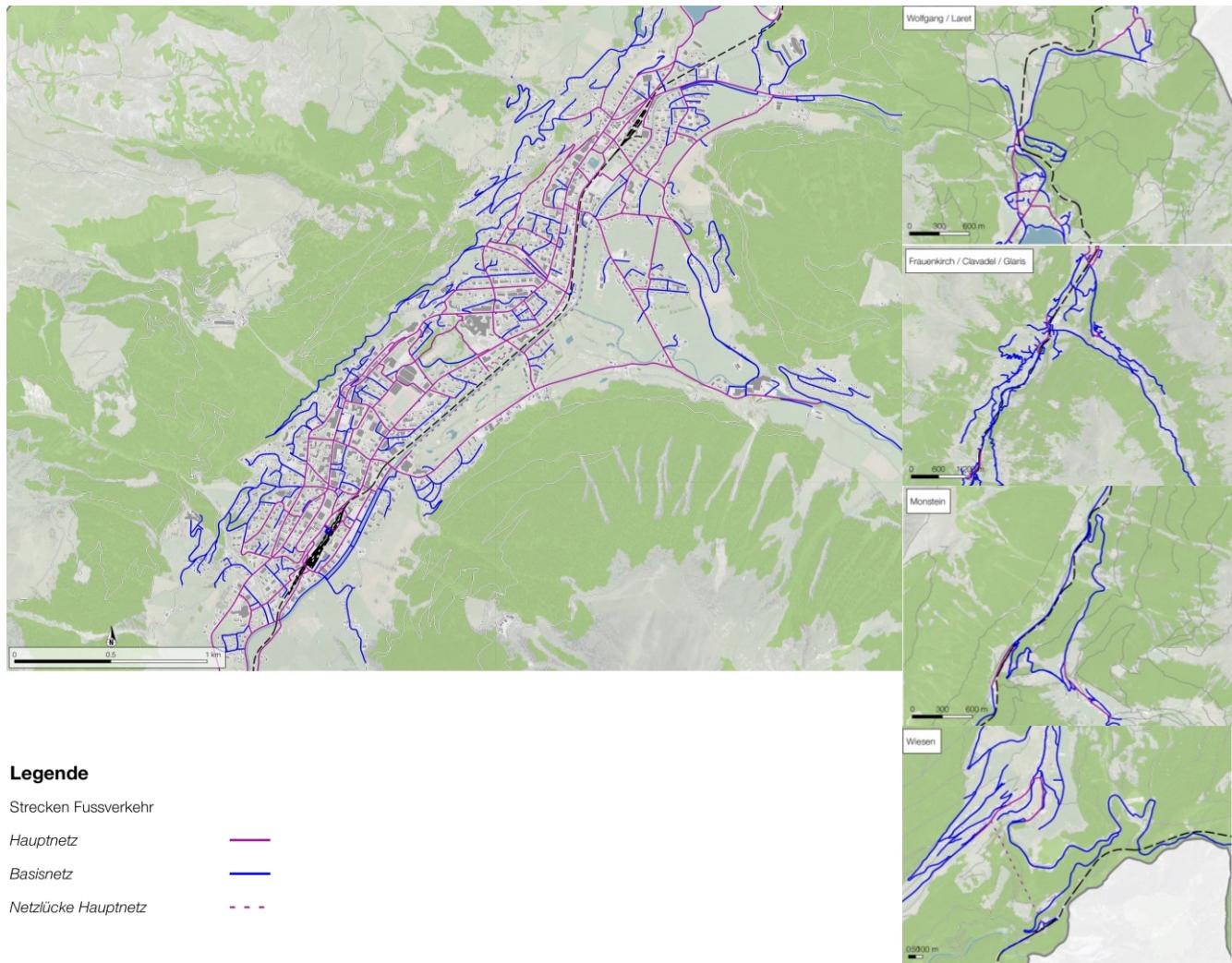


Abbildung 64: Fussverkehrsnetz Davos [20]

Wanderwege

Das Fusswegnetz im Siedlungsgebiet von Davos ist im Talboden zudem durch ein durchgängiges und vernetztes Wanderwegnetz überlagert. An beiden Talflanken bestehen zudem eine Vielzahl von Zugangspunkten zum rund 550 km langen (Alpin-) Wanderwegnetz der Davoser Bergwelt [37].

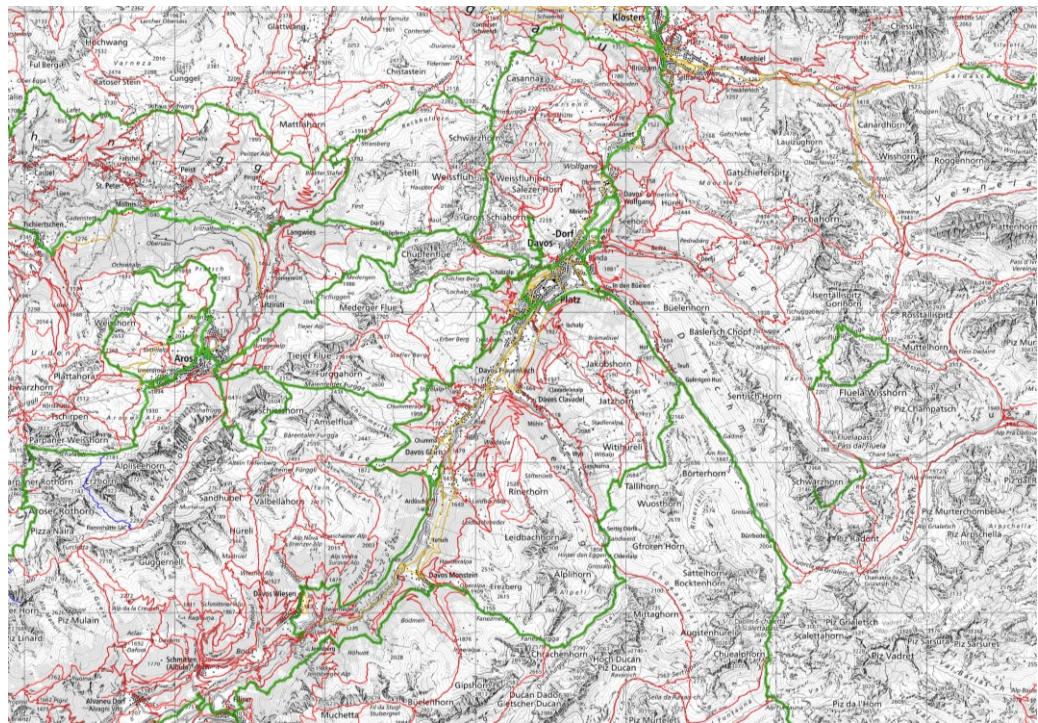


Abbildung 65: Wanderwegnetz
(Swisstopo, 2024)

Walkability

Praktisch das ganze Gebiet innerhalb der einzelnen Ortsteile ist aufgrund ihrer Grösse und guter Durchwegung in 20 Minuten¹⁵ begehbar. Aufgrund der räumlichen Verteilung und der topographischen Verhältnisse sind nur diese Ortsteile untereinander nicht innerhalb dieser Zeitspanne erreichbar:

- Sertig Dörfli – Davos Clavadel: 5.6 km, ca. 50 hm↑250 hm↓
- Davos Wiesen – Davos Monstein: 10.8 km, ca. 390 hm↑180 hm↓
- Davos Monstein – Davos Glaris: 5.0 km, ca. 80 hm↑200 hm↓
- Davos Glaris – Davos Frauenkirch: 4.5 km, ca. 75 hm↑50 hm↓
- Davos Frauenkirch – Davos Platz: 4.0 km, ca. 100 hm↑10 hm↓
- Davos Dorf – Davos Wolfgang: 3.1 km, ca. 75 hm↑10 hm↓
- Davos Wolfgang – Davos Unterlaret: 1.9 km, ca. 0 hm↑125 hm↓

Modalsplit Fussverkehr

Anteil Fussverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen

Die Auswertung des Modalsplits des Fussverkehrs (MZMV 2015) zeigt, dass rund 50 % aller Etappen der Davoser Wohnbevölkerung zu Fuss zurückgelegt werden (vgl. Abbildung 33). Der Anteil Fussverkehr an den Wegen liegt mit knapp 40 % auf einem hohen Niveau.

¹⁵ Die Walkability, beziehungsweise Erreichbarkeit zu Fuss lässt sich durch Tools wie die TravelTime (www.app.traveltime.com) abschätzen. Das Modell berücksichtigt die das vorhandene Wegnetz, Gehgeschwindigkeit und Steigung.

Potenzial Fussverkehr

Aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur und der Häufung wichtiger POI zwischen den Zentren Davos Dorf und Platz und den umliegenden Quartieren (Distanz von 500-2'000 m) hat der Fussverkehr in diesem Gebiet hohes Potenzial.

Abbildung 66 zeigt das im Rahmen des FVV-Konzept ermittelte qualitative Potenzial für den Fussverkehr im zentralen Raum von Davos. Insbesondere im Gebiet um die beiden Bahnhöfe Davos Platz und Dorf, sowie entlang der Promenade und der Landwasser und am östlichen Siedlungsrand von Davos Dorf ist das Fussverkehrspotenzial hoch. In den nicht dargestellten Ortsteilen Wiesen, Monstein, Glaris, Frauenkirch, Clavadel und Wolfgang besteht im Siedlungsgebiet jeweils mittleres Potenzial für den Fussverkehr. Einzig im Ortsteil Laret wird das Fussverkehrspotenzial entlang der Lareterstrasse hin zur Bahnstation als hoch eingeschätzt [20].

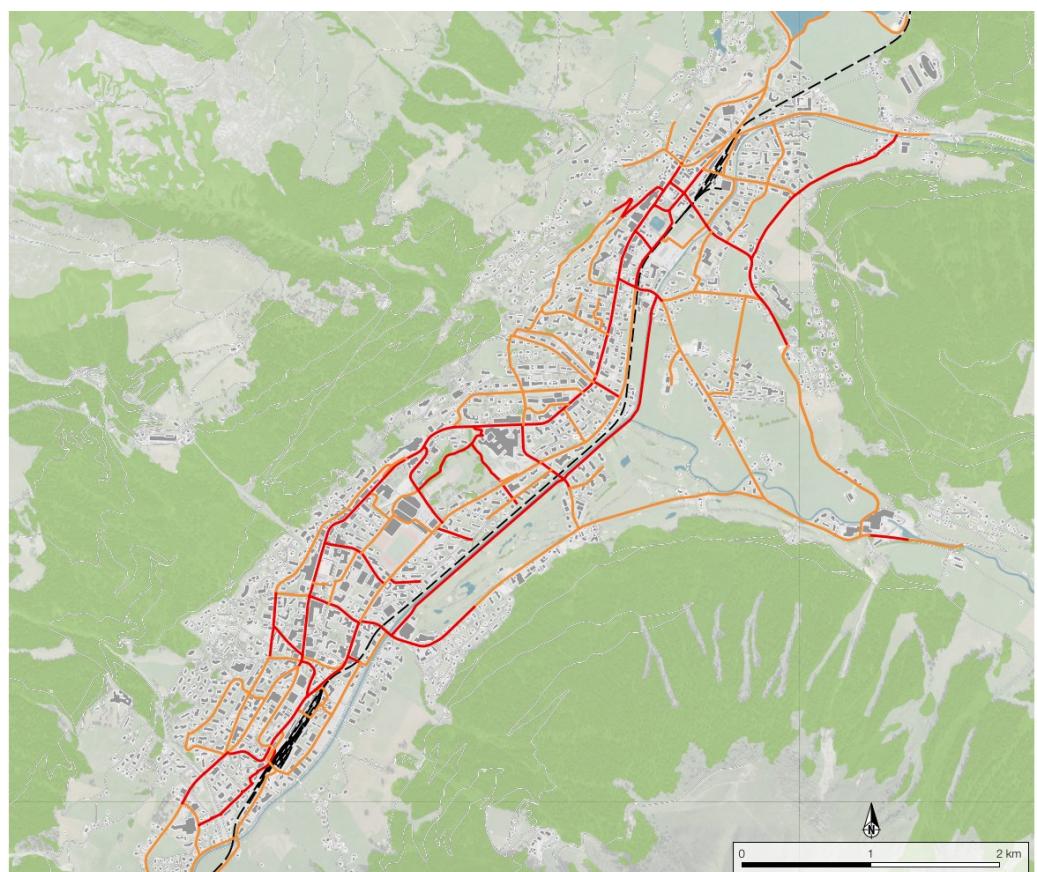


Abbildung 66: Potenzial des Fussverkehrsnetzes in Davos [20]

Schwachstellen

Der Fussverkehr gehört zu den vulnerabelsten Verkehrsteilnehmenden und bedarf daher grösseren Schutz im Strassenverkehr. Im Rahmen des Fuss- und Veloverkehrskonzepts [20] wurde eine umfassende Schwachstellenanalyse für das Hauptnetz (40 km) unter Berücksichtigung von Standards für den Fussverkehr durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Analysen zeigen, dass auf ca. 25 % des Fussverkehrsnetzes hoher und mittlerer Handlungsbedarf besteht. Beziiglich der Querungen weisen nur wenige Querungen einen hohen (20 %) oder mittleren (18 %) Handlungsbedarf auf. Viele Querungen in den Quartieren weisen keinen Handlungsbedarf auf, da hier keine Querungsinfrastruktur benötigt wird.

Unfälle mit Fussgängerbeteiligung sind in Kapitel 4.3 unter Verkehrssicherheit behandelt.

Strecken mit hohem und mittleren Handlungsbedarf für den Fussverkehr aufgrund schmaler oder fehlender Trottoirs finden sich an den folgenden Stellen:

- Davos Dorf und Platz: im zentralen Raum entlang der Hauptachsen Talstrasse und Promenade sowie Bahnhofstrasse Davos Dorf
- Davos Dorf, entlang der Landwasser (Ostufer)
- Monstein Schmelzboden entlang der Sertigerstrasse
- Davos Wiesen entlang der Hauptstrasse im gesamten Siedlungsgebiet

Querungen mit hohem und mittleren Handlungsbedarf aufgrund fehlender und mangelhafter Fussgängerstreifen oder grossen Querungsdistanzen für den Fussverkehr finden sich an den folgenden Stellen:

- Nordöstlich und südwestlich der Bahnstation Davos Dorf
- Entlang der Promenade und Talstrasse im zentralen Raum von Davos
- Davos Wiesen, entlang der Hauptstrasse
- Davos Wolfgang, entlang der Prättigauerstrasse
- Davos Frauenkirch, Bushaltestelle

Zudem schränkt die starke Belastung der Promenade und Talstrasse die Aufenthaltsqualität und Sicherheit des Fussverkehrs ein [19].

Weiter entstehen im Winter durch die Witterung der Strassen Gefahrenstellen durch Vereisungen oder erschwerte Bedingungen durch Schneemaden für den Fussverkehr auf Trottoirs und Querungen [19].

Zwischen der Bahnstation Davos, Wiesen und dem Siedlungsgebiet von Wiesen sowie entlang der Landwasser im zentralen Raum von Davos bestehen ausserdem Netzlücken für den Fussverkehr [20].

Herausforderungen Fussverkehr

- Es bestehen diverse Schwachstellen und Netzlücken für den Fussverkehr.
- In den langen, intensiven Wintern entstehen witterungsbedingt Gefahrenstellen oder erschwerte Bedingungen für den Fussverkehr.
- Durch lange Schliesszeiten an Bahnschranken werden einige Fusswegverbindungen behindert.

4.8 Motorisierter Individualverkehr

Hinweis: Das Thema Parkierung wird im Kapitel 4.9 behandelt.

4.8.1 Struktur Strassenennetz

Die Agglomeration Davos wird durch die drei kantonalen Hauptstrassen H28a Prättigauerstrasse aus Norden, H28b Flüelapassstrasse nach Osten und der H471b Landwasserstrasse nach Süden erschlossen. Die drei Strassen treffen am Knoten in Davos Dorf aufeinander (vgl. Abbildung 67). Die Flüelapassstrasse ist dabei während der Wintermonate von Januar bis ca. Mai gesperrt.

Die Ortsteile Davos Wiesen, Glaris, Frauenkirch, Wolfgang und Laret werden direkt durch die Hauptstrassen H28a und H471b erschlossen. Die Hauptstrassen verlaufen dabei jeweils durch den Ortsteil und sind mit Tempo 50 signalisiert. Die Ortsteile Monstein, Clavadel und Laret sind durch Verbindungsstrassen erschlossen. Sertig wird bis Büel durch eine Verbindungsstrasse, anschliessend durch eine Gemeindestrasse erschlossen. Dischma ist bis Teufi durch eine Verbindungsstrasse und weiter bis Dürrboden durch eine Gemeindestrasse erschlossen.

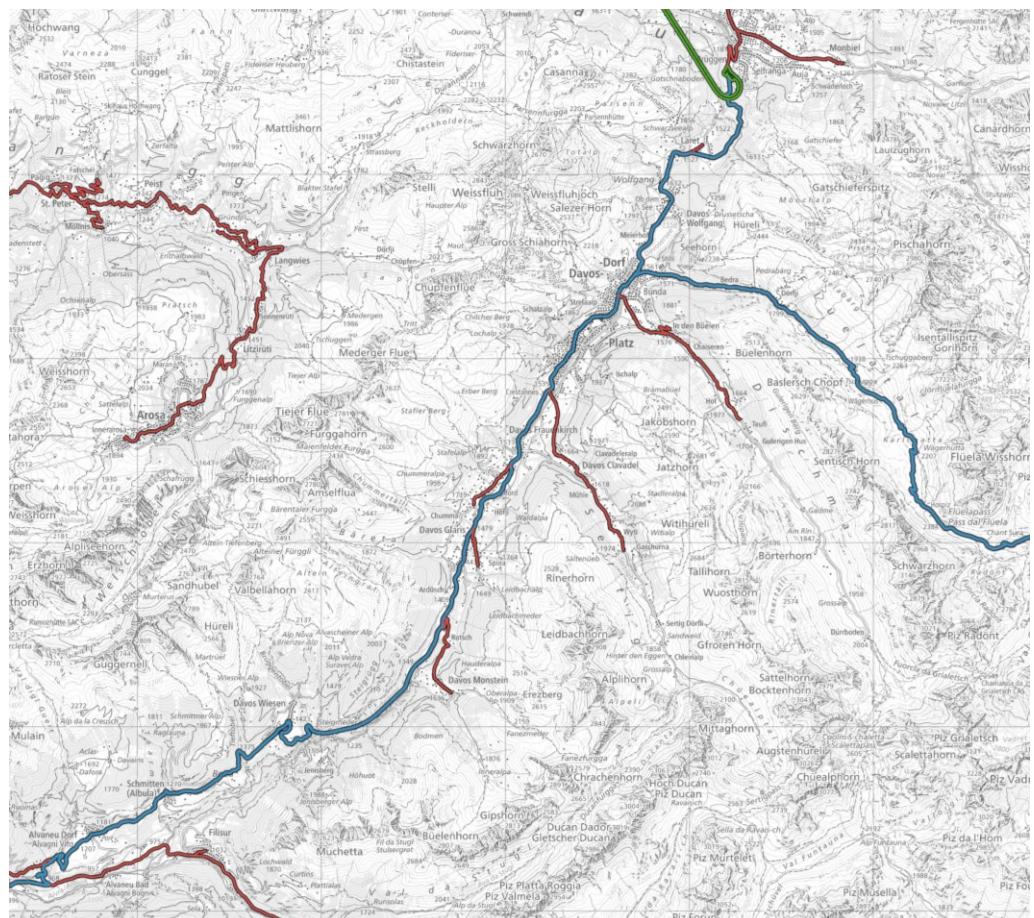


Abbildung 67: Strassenklassierung
(Geoportal GR 2024), Gemeindestrassen
nicht dargestellt

Einbahnssystem

Der zentrale Raum von Davos ist über das Einbahnssystem (ausgenommen Bus und Velo) der Promenade und der Talstrasse erschlossen, welches gleichzeitig auch die einzige durchgehende Nord-Süd-Verbindung durch Davos darstellt. Auf einer Strecke von ca. 3 km wird der Verkehr zwischen den Bahnhöfen Davos Dorf und Platz in Richtung Norden auf der Talstrasse (Gemeindestrasse), in der Gegenrichtung auf der Promenade (Kantonsstrasse) geführt (vgl. Kapitel 4.4.1).

Verkehrssystem
Generationenprojekt

Die neue Linienführung der Bahnhofstrasse trägt wesentlich zur Klärung der Verkehrssituation in Davos Dorf bei. Mit der direkten Linienführung bis zum neuen Kreisel Talstrasse/Bahnhofstrasse/Promenade werden die Anschlüsse an die Bahnstation, das Seehofseeli und die übrigen öffentlichen Nutzungen sichergestellt. Der Engpass vor der Parsennbahn wird beseitigt und der Verkehrsfluss deutlich verbessert.

Insgesamt kann für den motorisierten Individualverkehr eine Leistungssteigerung im Verkehrsnetz erreicht werden. Dies wird einerseits durch die Entflechtung des Velo- und Fussverkehrs erreicht. Die Zufahrten zu den Sportanlagen und die Verbindung zwischen Busterminal und Bahnstation sind optimal aufeinander abgestimmt. Auch die Anordnung des Busterminals sorgt für kurze Wege und ermöglicht einen störungsfreien Betrieb im Bereich des Kreisels und der Bahnstation. Die Quartierverbindung ermöglicht zudem eine kreuzungsfreie Querung der Bahnhofstrasse.

Andererseits unterstützt insbesondere die Anordnung der Parkierungsanlagen den Betrieb und die Sicherheit für den MIV. Mit dem Wegfall der zahlreichen oberirdischen Anlagen entfällt der Parksuchverkehr und die Linksabbiegebeziehungen in die Abstellanlagen werden aufgehoben.

Der Verkehrsfluss wird deutlich verbessert. Die Anbindung an die Einstellhallen, der Verkehrskreisel sowie die Umlegung der Bahnhofstrasse verhindern künftig auch in Spitzenstunden grössere Staubildungen. Die Anschlussknoten innerhalb des Projektperimeters erhalten auch in den absoluten Verkehrsspitzen während der Hauptsaison eine ausreichende Leistungsfähigkeit.

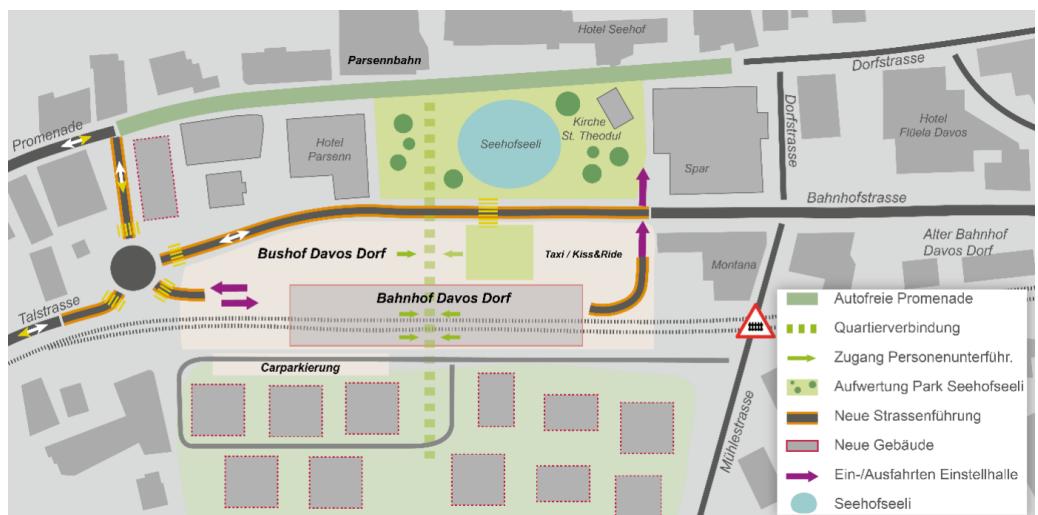


Abbildung 68: Geplantes Verkehrsregime Generationenprojekt [19]

Leistungsfähigkeit
Verkehrsknoten

Durch die Konzentration der Parkierung und das veränderte Verkehrsregime im Rahmen des Generationenprojekts (vgl. Kapitel 4.4.6) wird zukünftig nur noch das dahinterliegende Siedlungsgebiet, nicht aber das neue Quartier, über den Bahnübergang Mühlestrasse erschlossen. Die Mühlestrasse ist heute am Knoten Mühle-/Bahnhofstrasse zeitweise überlastet – insbesondere während absoluter Spitzenzeiten und bei geschlossener Bahnschranke. Im Hinblick auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen der Überbauung Valbella (vgl. Kapitel 4.2.5) ist zu berücksichtigen, dass etwa zwei Drittel des Verkehrs über die Mühlestrasse erfolgen sollen, was an einem Werktag etwa 305

Fahrten entspricht. Bezuglich des geplanten Kreisverkehrs am Bahnhofplatz wurde festgestellt, dass er eine gute Verkehrsqualität aufweist (QSV: B). Selbst wenn der Bahnübergang Mühlestrasse geschlossen ist und der Mehrverkehr über eine Unterführung über den Bahnhofplatz geleitet wird, kann der Kreisverkehr den Mehrverkehr bewältigen (QSV: C). Mit dieser neuen Verkehrsführung wird sich das Verkehrsaufkommen am Bahnübergang Mühlestrasse stark reduzieren (ca. -40 %), da die mehrfrequentierten, öffentlichen Parkfelder der Parsennbahn neu direkt über die Bahnhofstrasse erschlossen sind.

Anschluss Stilli

Der Kanton Graubünden plant seit längerem einen Anschluss Flüelastrasse-Stilli¹⁶ («Flüela-Bypass») im Bereich der Salezer-Galerie (vgl. kantonaler Richtplan), sodass der Rückstau auf der Hauptstrasse (vgl. Kapitel 4.8.2) nicht mehr durch das Siedlungsgebiet und den Niveau-Bahnübergang führt. Aktuell wird ein Variantenstudium durchgeführt. Die Planung wird aufgrund der Ergebnisse dieser Studie, welche voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2025 vorliegen, weitergeführt.

4.8.2 Nachfrage und Auslastung

Verkehrszählstellen

Die Auswertung der automatischen Verkehrszählstellen des ASTRA im Kanton Graubünden (vgl. Abbildung 69) zeigt, dass sich die Verkehrsmengen an den Zählstellen 237 (Davos Laret), 169 (Flüela/Tschuggen) und 239 (Davos/Landwasser-Tunnel) in den letzten 10 Jahren kaum verändert hat. Einzig an der Zählstelle 241 (Klosters/Mezzavieva) wurde ein Zuwachs der Verkehrsmengen beobachtet. Auch am Autoverlad Vereina stiegen die Verkehrszahlen in den letzten Jahren [38].

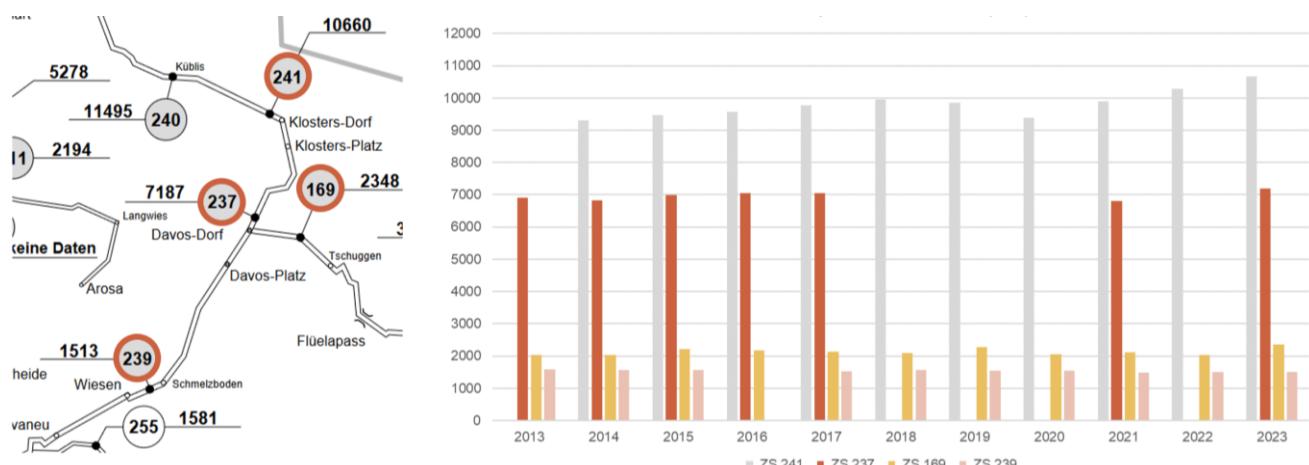


Abbildung 69: Entwicklung MIV (DTV) an automatischen Verkehrszählern (ASTRA) von 2013 bis 2023

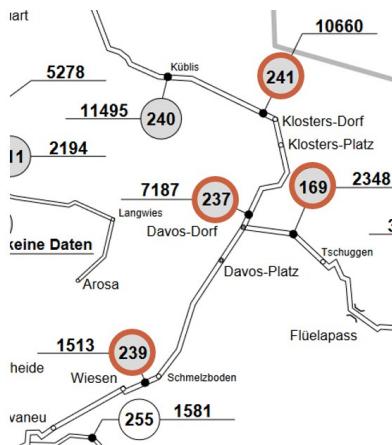
Die in Kapitel 4.4.2 beschriebenen starken saisonalen Schwankung des Verkehrsaufkommens zeigen sich insbesondere auf dem Strassennetz von Davos. Während der Tourismus-Hauptsaison und dem WEF ist das Verkehrsaufkommen hoch und das Strassennetz aus- / beziehungsweise überlastet. Beim Ende von Veranstaltungen wie beispielsweise Hockey-Matches, oder beim Schliessen der Skigebiete kommt es punktuell zu einem sprunghaften Anstieg des Verkehrsaufkommens.

Prognose Verkehrs-mengen NPVM

Für die Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung wird das nationale Personenverkehrsmodell (NPVM) hinzugezogen. Der Vergleich der Daten aus dem NPVM mit den Zählstellen zeigt, dass das NPVM die MIV-Belastung heute tendenziell zu tief einschätzt. (vgl. Tabelle 13) Es ist davon auszugehen, dass insbesondere die Spitzenbelastungen im NPVM zu wenig berücksichtigt sind. Für 2050 zeigt das NPVM auf praktisch

¹⁶ Kantonaler Richtplan: Vororientierung, 28.TS.02

tisch allen Abschnitten einen leichten Rückgang der Belastung. Dies widerspricht dem aktuellen Trend und muss kritisch betrachtet werden. Da das Verkehrssystem in Spitzenzeiten an den wichtigen Knoten seine Kapazitätsgrenzen erreicht hat, ist allerdings davon auszugehen, dass die Zunahme der letzten Jahre nicht in derselben Intensität fortgeschrieben werden kann.



Nr.	DTV 2017 (Zählstelle)	DTV 2023 (Zählstelle)	NPVM 2017 DTV	NPVM 2050 DTV
241	9'765	10'660	8'900	8'700
237	7'050	7'187	6'200	5'700
169	2'125	2'348	1'600	2'000
239	1'530	1'513	1'300	1'200
Total	20'470	21'708	18'000	17'600
Total Davos (169, 237, 239)	10'705	11'048	9'100	8'900

Tabelle 13: Gegenüberstellung Zählstellen und NPVM (Quelle: NPVM, Zählstellen: TBA GR (2023), Eigene Auswertung)

Rückstau an niveaugleichen Bahnübergängen

Rückstau an niveaugleichen Bahnübergängen.

Durch verspätete Züge kann es an den niveaugleichen Bahnübergängen Dischma-, Mühle-, Flüela- und Sandstrasse zu längeren Schliesszeiten der Bahnschranken kommen. Dadurch entstehen teilweise lange Rückstaus vor dem Übergang, was den Busverkehr behindert und die Verkehrssicherheit des Fuss- und Veloverkehrs einschränkt.

Durch die Infrastruktur- und Fahrplananpassungen im Rahmen von Retica 30+ soll die Fahrplanstabilität der RhB verbessert werden, wodurch sich auch die Schliesszeiten für Fuss-, Velo- und motorisierten Verkehr etwas verkürzen sollten (vgl. Kapitel 4.5.4). Zudem wird der Bahnübergang Mühlestrasse durch das neue Verkehrs- und Parkierungsregime und die Veränderung des Fahrtzwecks im Rahmen des Generationenprojekts stark entlastet (-40 %) und für den Fuss- und Veloverkehr entsteht mit der Unterführung (Quartierverbindung) ein attraktives Alternativangebot. Am Bahnübergang Dischma sind durch die Optimierung der Verkehrsführung ebenfalls eine Verbesserung der Situation geplant.

4.8.3 Elektromobilität

CO2-neutraler Tourismus

Der Bericht zum CO2-neutralen Tourismus in Graubünden des Wirtschaftsforums Graubünden [23] formuliert eine Strategie zum klimaneutralen touristischen Verkehr. Ein wichtiger Ansatzpunkt dabei ist die Unterstützung zum Umstieg auf E-Mobilität. Mit der Dekarbonisierung des MIV wird angestrebt, die durch den Verkehr erzeugten Treibhausgasemissionen gemäss der Energiestrategie 2050 des Bundes zu senken und so die Luftschatstoffemissionen stark zu reduzieren (vgl. Kapitel 4.4.8).

Bestand und Zulassung Elektroautos

Der Anteil an hybrid- oder elektrisch betriebener Fahrzeuge ist in den letzten Jahren stetig gestiegen. Im Jahr 2015 betrug der Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen im Kanton Graubünden 1.55 %. Der Anteil am gesamten Fahrzeugbestand lag bei 0.27 %. Bei den im Jahr 2023 neu zugelassenen Personenwagen machten Verbrenner rund 42.65 % aus, Normal- oder Plug-in-Hybride Fahrzeuge rund 36.67 % und rein elektrisch betriebene Fahrzeuge 20.68 % [39]. Bis zum Jahr 2035 soll sich der Anteil der Neuzulassungen auf 42.36 % ausweiten, sodass knapp jede zweite Autoneuzulassung in Graubünden ein Elektrofahrzeug sein wird [36].

Der Anteil an elektrisch und hybrid-elektrisch betriebenen Personenwagen ist in der Agglomeration Davos anteilmässig leicht höher als der Schweizer Durchschnitt.¹⁷ Wie Tabelle 14 zeigt, lag der Anteil (hybrid-)elektrischer Fahrzeuge im Jahr 2020 bei knapp 1.9 % [40].

	Davos			Schweiz		
	Total	[%]	pro 1'000 EW	Total	[%]	pro 1'000 EW
Verbrenner	5'835	98.13	538.6	4'576'387	98.55	527.8
Batterie-Elektrisch	69	1.16	6.4	43'396	0.93	5.0
Plug-in-Hybrid	42	0.71	3.9	23'788	0.51	2.7

Tabelle 14: Bestand Personenwagen Davos und Schweiz im Jahr 2020 [40]

Öffentliche Schnellladestationen

Im zentralen Raum von Davos stehen diverse öffentliche Ladestationen für Elektroautos zur Verfügung (vgl. Abbildung 70). Ausserhalb des dargestellten Kartenausschnitts stehen ausserdem im RehaZentrum in Davos Clavadel und in Davos Glaris weitere Schnellladestationen zur Verfügung. Eine detaillierte Auflistung der öffentlichen Ladestationen kann dem Anhang (Tabelle 27) entnommen werden.

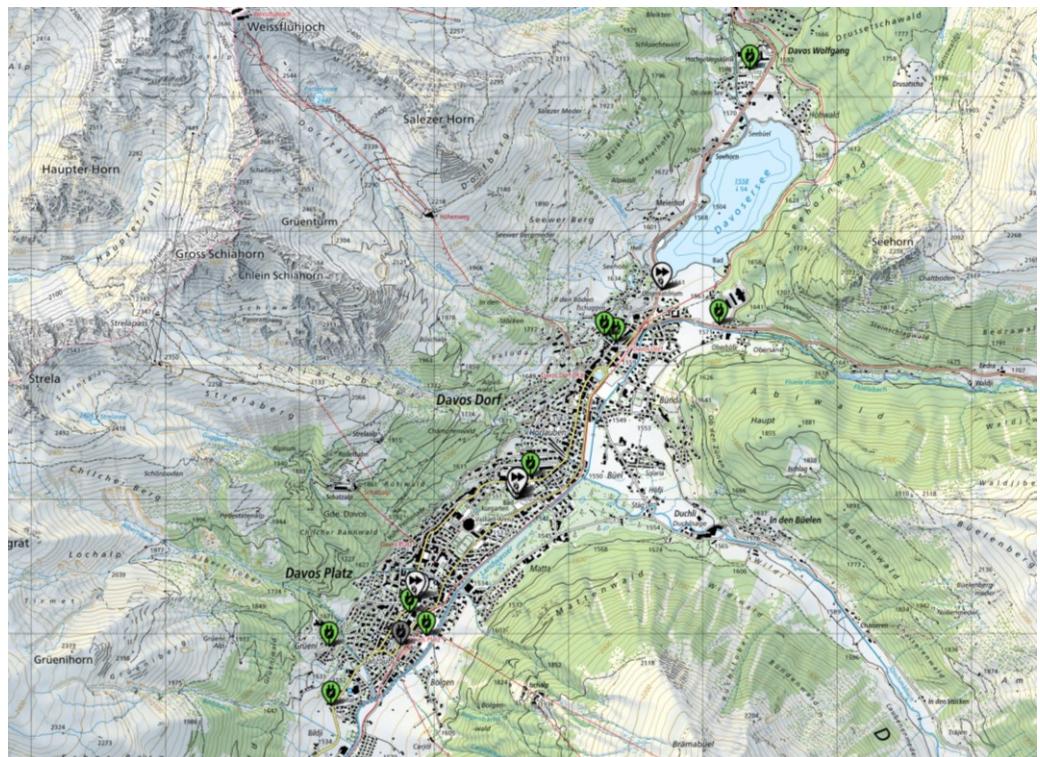


Abbildung 70: Schnellladestationen für Elektroautos im zentralen Raum von Davos (Stand Mai 2024), Quelle: swisstopo

¹⁷ Angaben zur tatsächlichen Fahrleistung liegen nicht vor.

Gemäss einer Analyse aus dem Jahr 2021 [40] variiert die Anzahl Ladevorgänge an den unterschiedlichen Ladestationen stark: Die Ladestationen an der Seepromenade und beim Rathaus zeigen eine gute Ausnutzung, jene beim Kongressparkplatz und beim Migros Dorf eine mittlere Ausnutzung und die Ladestation bei Raiffeisen eine geringe Ausnutzung. Hier wird allerdings hervorgehoben, dass sich der Markt aktuell noch in einer frühen Entwicklungsphase befindet und zukünftig mit einer stärkeren Nachfrage zu rechnen ist.

Die Analyse hat ergeben, dass für die Gemeinde aktuell kein dringender Handlungsbedarf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur besteht. Bei Privaten bestand allerdings eine Nachfrage nach mehr Ladestationen. Diese Lücke wird unter anderem durch den aktuellen Ausbau durch die DKB geschlossen. Somit kann sowohl die Nachfrage von Einheimischen, sowie von Tages- als auch von Mehrtagestourist:innen bedient werden.

Zukünftiger Bedarf an Ladeinfrastruktur

Der Kanton Graubünden schätzt im Masterplan Ladeinfrastruktur E-Mobilität [36], dass der Bedarf an Ladestationen (je nach Entwicklungsszenario) in der Region Prättigau / Davos im Jahr 2035 bei rund 730 Langsamlad- und 410 Schnellladestationen liegt. Dabei sind die Segmente der erforderlichen Ladestationen unterschiedlich verteilt: knapp die Hälfte der Stationen ist bei Hotels und Kurbetrieben bereitzustellen. Als weitere wichtige Standorte sind Restaurants, Grossparkplätze, Skigebiete und entlang der Strassen.

Das saisonal stark unterschiedliche Verkehrsaufkommen in der Agglomeration Davos zeigt sich auch bei der Nachfrage nach Ladeinfrastruktur. Während die Anzahl Ladevorgänge an den Spitzentagen um den Faktor 4 bis 6 steigt, wäre eine auf diese Nachfrage ausgebaute Ladeinfrastruktur unter dem Jahr überdimensioniert und nicht wirtschaftlich. Hier bieten attraktive Ladeangebote für Hotelgäste (über Nacht) und mobile Ladestationen zur Verstärkung während der Spitzentage Potenzial [40]. Bei der Erweiterung soll dabei der Fokus auf Ladestationen mit einer hohen Ladeleistung (Schnellladestationen) gelegt werden.

Das 2022 erarbeitete Ladeinfrastrukturkonzept zeigt den Bedarf an privaten und öffentlichen Ladestationen bis ins Jahr 2050 auf. Neben knapp 3'380 privaten Heimladestationen und 93 Ladestationen am Arbeitsort für Pendler:innen und Flottenfahrzeuge besteht im öffentlichen Raum Bedarf für knapp 100 öffentlich zugängliche Ladestationen im Wohnquartier, rund 55 Ladestationen an POI und knapp 20 Schnellladestationen. Diese konzentrieren sich (vgl. Abbildung 71) insbesondere auf Davos Dorf und Platz.

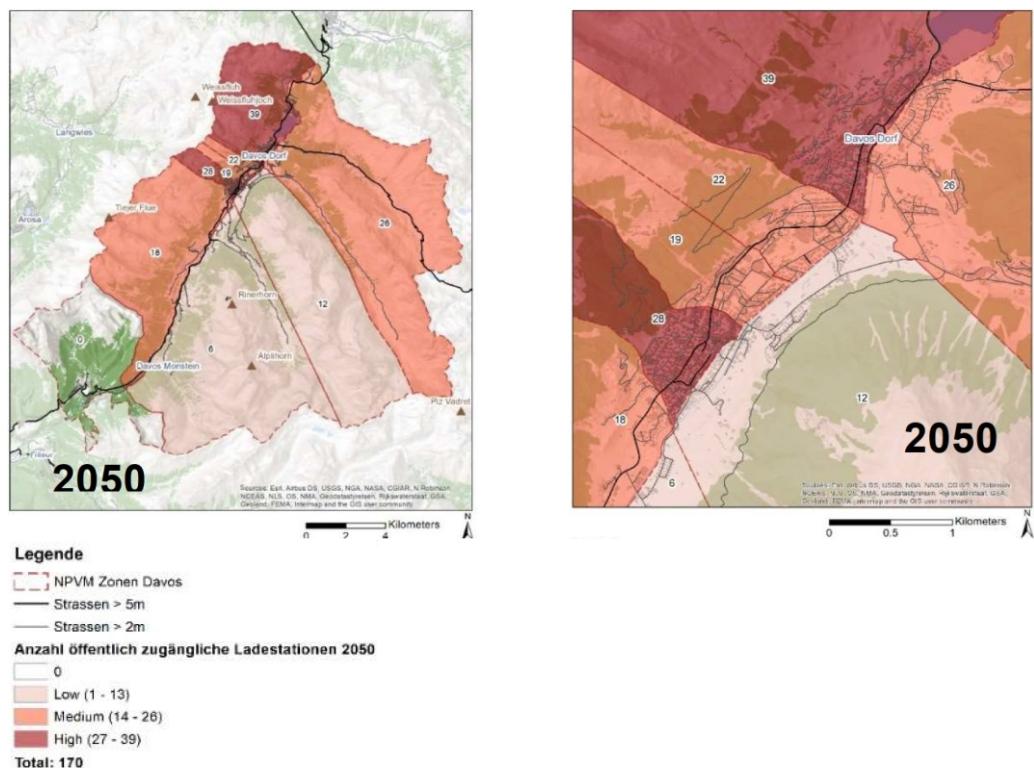


Abbildung 71: Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladestationen in Davos für das Jahr 2050 [40]

Das Ladeinfrastrukturkonzept sieht vor, die Ladeinfrastruktur bei kommunalen Gebäuden und auf öffentlichen Parkplätzen der Gemeinde zu verbessern. Zudem hat der kleine Landrat beschlossen, bei Anschaffung von kommunalen Neu- oder Ersatzfahrzeugen batterieelektrische Fahrzeugtypen zu wählen [19].

Herausforderungen MIV

- Die Auslastung des Strassennetzes variiert saisonal sehr stark mit grossen Spitzen bei Anlässen und zu Schliesszeiten der Skigebiete
- Die teils hohe Verkehrsbelastung führt punktuell zu Fahrzeitverlängerungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs. Zudem schränkt dies die Attraktivität des Fussverkehrs und des Aufenthalts entlang von stark belasteten Strassen ein.
- Die MIV-Belastung hat in den letzten Jahren zugenommen. Für das Jahr 2050 geht das NPVM von einer Abnahme der MIV-Belastung aus. Dies ist vor dem Hintergrund des hohen Anteils von schwer prognostizierbarem Tourismusverkehr kritisch zu hinterfragen.

4.9 Ruhender Verkehr

Ladestationen für private Elektroautos werden im Kapitel 4.8.3 behandelt, Ladestationen für E-Bikes im Kapitel 0.

4.9.1 Öffentliche Parkierung MIV

Angebot öffentliche Parkierung

In der Gemeinde Davos stehen rund 3'200 öffentliche Parkfelder zur Verfügung (Stand 2022). Die drei grössten Parkierungsanlagen «Parkhaus Silvretta» mit 470 PF, «Parcenn» mit 420 PF und «Jakobshorn» mit 341 PF gelten als halböffentliche Parkierung, da die Anlagen in Privatbesitz sind.

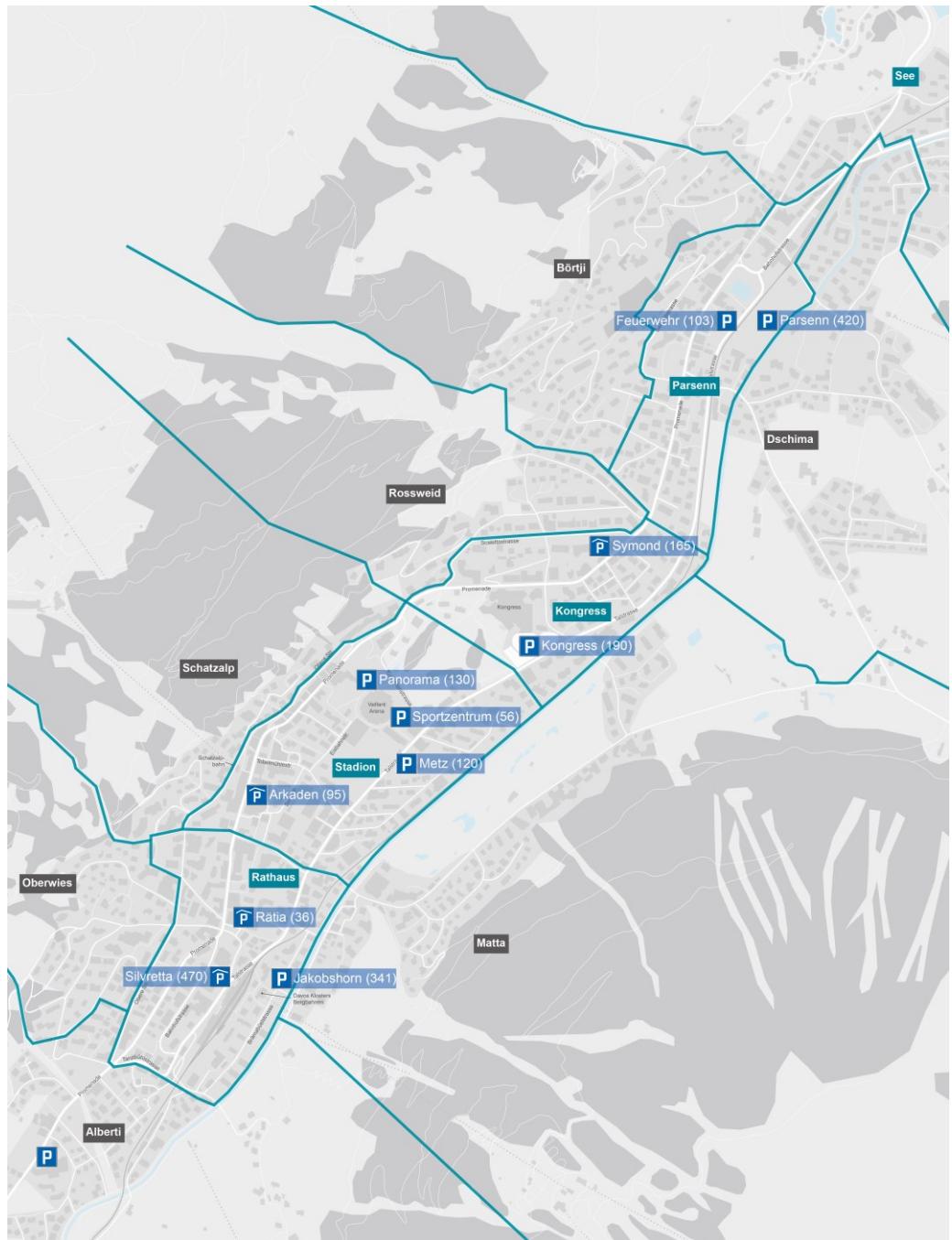


Abbildung 72: Übersicht der grossen öffentlichen und halböffentlichen Parkierungsanlagen in Davos [41]

Nachfrage
öffentliche Parkfelder

Im Zusammenhang mit der hohen Verfügbarkeit von privaten Parkfeldern (vgl. Kapitel 4.9.2) übersteigt das öffentliche Parkplatzangebot während einem Grossteil des Jahres den Bedarf. Allerdings führen die starken saisonalen Schwankungen im Tourismusverkehr dazu, dass die Nachfrage bei absoluten Spitzentagen oder Veranstaltungen (ca. 15 – 20 Tage / Jahr) grösser ist als das Angebot. Diese hohe Parkfeldverfügbarkeit führt somit zu einer hohen Attraktivität des MIV und einem hohen Verkehrsaufkommen im Siedlungsgebiet. Zudem führt die jeweils schnelle Entleerung der Parkierungsanlagen beim Ende von Grossanlässen oder der Schliessung der Skigebiete am Abend zu einem sprunghaften Anstieg des Verkehrsaufkommens und somit zu einer teilweisen Überlastung der Anschlussknoten.

Eine Auswertung der Auslastung der Parkierungsanlagen 2022/23 zeigt, dass die Auslastung der bestehenden Parkierungsanlagen insbesondere während der Vorsaisonzeit (November), Altjahreswoche (während des Spenglercups) und während der Sportferien (Februar) stark ausgelastet sind. Aufgrund der unterschiedlichen Zusammensetzung an Tages- und Feriengästen sowie weiteren Faktoren ist die Nachfrage in den verschiedenen Parkierungsanlagen allerdings sehr unterschiedlich, sodass verschiedene Parkierungsanlagen komplett voll sind, während in anderen Anlagen noch Kapazitäten bestehen [41].

Parkierungskonzept

Das alte Parkierungskonzept der Gemeinde Davos (2005) entspricht nicht mehr den aktuellen Zielsetzungen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Basierend auf den Stossrichtungen des neuen KrL [4] wurde für den Zentrumsbereich zwischen See und Spital ein neues Parkierungskonzept [41] erarbeitet. Das Konzept beabsichtigt, eine nachhaltige Verkehrsabwicklung zu fördern und das Strassennetz zu entlasten. Dazu umfasst es die folgenden Stossrichtungen:

- Optimiertes Angebot:
Angebot im zentralen Raum wird überprüft und optimiert
- Verlagerung in bestehende Tiefgaragen:
bestehende Strassenparkplätze werden in bestehende Tiefgaragen verlegt und so gebündelt.
- Verfügbarkeit mit Parkleitsystem erhöhen:
Durch das Parkleitsystem (vgl. Kapitel 4.4.5) werden die Parkfelder effizienter genutzt
- Ausrichtung auf Normalfall:
Trotz den saisonalen Schwankungen und starken Spitzentagen wird das Parkplatzangebot auf den Normalfall ausgelegt, sodass Überkapazitäten vermieden werden können.
- Einheitliche Bewirtschaftung:
Die Bewirtschaftung ist einheitlich und angebotsorientiert geregelt. Parksuchverkehr wird durch die Minimierung der Unterschiede zwischen den Anlagen reduziert.
- Grundsätze für Veloparkierung:
vgl. Kapitel 0

Optimierte Angebot

Die heutigen Parkplätze Jakobshorn und Parsenn liegen an einer zentralen und sehr gut erschlossenen Lage. Das KrL sieht vor, diese Standorte als Wohnnutzung von hoher Dichte in Kombination mit touristischer Nutzung zu entwickeln. Zudem soll ein angemessener Anteil preisgünstiger Wohnnutzungen realisiert werden. Das Parkierungskonzept schlägt für die Zentrumszonen Rathaus, Stadion, Mitte, Kongress, Parsenn und See Massnahmen zur Parkfeldreduktion vor.

Ausrichtung auf den Normal-Bedarf

Überlaufparkplätze

Parkplatzbewirtschaftung

Das KrL sieht vor, die öffentliche Parkierung auf den Normal-Bedarf auszurichten und durch eine bessere, zentrale Anordnung in Kombination mit einem Parkleitsystem den Suchverkehr besser zu lenken und reduzieren. Für die saisonale erhöhte Nachfrage an Spitzentagen sollen Überlauf-Parkplätze angeboten werden.

Zur Bedienung der erhöhten Parkplatznachfrage an den Spitzentagen kann der dezentral gelegene Parkplatz Davosersee genutzt werden [19].

Das bestehende Parkplatzgesetz (2009) regelt die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkierung in Davos. Die Gebühren liegen dabei zwischen CHF 0.20 und 5.00 pro Stunde. Für die Langzeitparkierung stehen digitale Parkkarten (Wochen-, Monats-, Halbjahres- oder Jahresparkkarten) zur Verfügung. Diese sind auf gebührenpflichtigen Gemeindeparkplätzen (mit Ausnahme der Bahnhöfe, Spar Dorf, Rathaus und Spital) gültig.

Das Vollzugsreglement (2020) zum Parkplatzgesetz legt die Parkiergebühren und die maximale Parkzeit für die verschiedenen Kurz- und Langzeitparkplätze in der Gemeinde fest [42].

Es ist vorgesehen, beide Reglemente zu überarbeiten, um die Tarifierung und Parkzeiten anzupassen und zu vereinheitlichen. Zudem soll eine Unterscheidung nach Anwohnenden und Besuchenden vorgenommen werden, da Fahrzeuge mit Besucher-parkkarte mehr bewegt werden und somit zu mehr Verkehr führen [41].

4.9.2 Private Parkierung MIV

Privates Parkplatzangebot

Zur Anzahl der privaten Parkplätze besteht keine genaue Statistik, es wird aber von ca. 11'000 Parkfeldern in der Gemeinde ausgegangen, wovon die Mehrheit in privaten Einstellhallen untergebracht ist. Es wird davon ausgegangen, dass die Verteilung der privaten Parkplätze ungefähr mit der Bevölkerungsdichte korreliert. Über die Auslastung der privaten Parkfelder liegen keine Daten vor [41].

Parkplatzpflichtbedarf

Das Baugesetz der Gemeinde Davos (Stand 2023) regelt die Anzahl der Pflichtparkplätze im Rahmen von Bauvorhaben (vgl. Tabelle 15). Zwei Drittel der Abstellplätze sind gedeckt und wenn möglich unterirdisch anzulegen [43].

In Tabelle 15 sind die Vorgaben zum Pflichtbedarf für Parkplätze in Davos im Vergleich zur VSS-Norm 40 281 dargestellt.

	BG Davos	VSS-Norm 40 281
Wohnbauten	1 PP pro Wohnung < 4 Zimmer 2 PP pro Wohnung \geq 4 Zimmer	1 PP pro 100m ² BGF oder 1 PP pro Wohnung
Besucherparkplatz	1 PP bei < 6 Wohnungen (entspricht bis zu 17 % der Bewohner-PP) 2 PP bei \geq 6 Wohnungen	Zusätzlich 10% der Bewohner-PP
Gewerbe	1 PP / 3 Arbeitsplätze	1.2 PP / 100m ² BGF
Bürobauten / Dienstleistung	1 PP / 25 m ²	2.5-3.0 PP / 100m ² BGF \triangleq 0.6-0.75 PP / 20 100m ² BGF
Verkaufslokale	1 PP / 20 m ²	5-10 PP / 100m ² VF \triangleq 1-2 PP / 20m ² VF
Hotel / Restaurant / Pensionen	1 PP / 4 Fremdenbetten und 1 PP / 15 m ² Restaurantfläche	0.1-0.5 PP / 1 Fremdenbett und 0.2 PP / Sitzplatz

Tabelle 15: Vorgaben Pflichtparkplätze Baugesetz Davos und VSS-Norm 40281

Anpassung des Parkplatz-
pflichtbedarfs

Das Parkierungskonzept sieht als Massnahme vor, das Baugesetz der Gemeinde Davos zu überarbeiten, um die Grundsätze für das künftige Angebot der privaten Parkierung zu regulieren. Dabei sollen die folgenden Anpassungen vorgenommen werden [41]:

- Die Anzahl Pflichtparkplätze werden durch die Einführung einer Bandbreite mit Minimum und Maximum reduziert. Die bisherigen Werte werden neu als Maximum übernommen. So kann flexibler auf die jeweiligen örtlichen Begebenheiten reagiert werden.
- Berücksichtigung der ÖV-Gütekasse bei der Festlegung der Pflichtparkplätze: In Gebieten mit guter ÖV-Erschliessung liegt das Maximum der Pflichtparkplätze tiefer als in schlechter erschlossenen Ortsteilen.
- Das Unterschreiten des Mindestbedarfs wird durch Mobilitätskonzepte ermöglicht. Diese müssen aufzeigen, wie die Mobilität der Bewohnenden ohne negative Auswirkungen auf die umliegende öffentliche Parkierung gewährleistet werden kann.

4.9.3 Car-Parkierung

Teil des für Davos relevanten Tourismusverkehrs ist auch die Anreise per Reisecar (vgl. Abbildung 38 in Kapitel 4.4.2).

Reisebusse können ganzjährig auf dem Parkplatz Panorama neben dem Eisstadion und im Sommer zusätzlich im Sommer auf dem Parkplatz Metz parkiert werden.

Für die Carparkierung stehen sowohl Car-Tages-, Wochen- und -Halbjahresparkkarten zur Verfügung.

Im Rahmen des Generationenprojekts wird ein neues Verkehrskonzept für Reisebusse zur An- und Abreise nach Davos Dorf geplant. Südlich der Bahnstation Davos Dorf sind vier Haltekanten für Reisebusse vorgesehen, welche ein zeitgleiches Ein- und Aussteigen garantieren. Durch die Lage an der Bahnstation und dem direkten Zugang zur unterirdischen Quartierverbindung können Reisende die Bergbahn Parsenn erreichen, ohne eine stark befahrene Strasse queren zu müssen.



Abbildung 73: Standortbestimmung Haltekanten Reisebusse [34]

Es ist geplant, ein Konzept über die Car-Parkierung in der Gemeinde Davos zu erarbeiten.

4.9.4 Veloabstellplätze

Angebot Veloparkierung

Bike+Ride

Das Angebot der Veloparkierung in Davos ist heute nicht ausreichend und die Ausgestaltung der Anlagen teilweise ungenügend [20].

Aufgrund des hohen Potenzials des Veloverkehrs (vgl. Kapitel 0) insbesondere im zentralen Siedlungsgebiet besteht Bedarf, das Veloabstellplatzangebot zu erweitern.

Veloabstellplätze auf öffentlichem Grund

An den Bahnstationen Davos Platz und Davos Dorf sind witterungsgeschützte Veloabstellplätze vorhanden. Das Angebot entspricht in Bezug auf die Anzahl und Ausgestaltung allerdings nicht dem Bedarf (vgl. Kapitel 4.4.6).

Das Parkierungskonzept [41] führt zur kurzfristigen Verbesserung des Veloabstellplatzangebots im zentralen Raum die Umnutzung von MIV-Strassenparkfeldern als Massnahme auf. Die Parkfelder können dazu mit mobilen Anlehnbügeln ausgestattet werden, welche im Winter zwecks Schneeräumung teilweise demontiert werden können.

Zudem wurde die Veloparkierung über die gesamte Gemeinde beurteilt und ein Konzept für die strategische Anordnung und Ausgestaltung erarbeitet. Dies beinhaltet auch die Berücksichtigung von Ladestationen für E-Bikes sowie abschliessbare und überdachte Veloparkierungsanlagen.

Veloabstellplätze auf privatem Grund

Pflichtbedarf
Veloabstellplätze

Das Baugesetz der Gemeinde Davos macht heute keine Vorgaben zur Realisierung von Veloabstellplätzen. Mit der Überarbeitung des kommunalen Baugesetzes sollen Vorgaben zur Erstellungspflicht von Veloabstellplätzen bei Bauvorhaben gemacht werden [41].

Herausforderungen Ruhender Verkehr

- Es besteht ein grosses öffentliches und privates Parkplatzangebot, was die Nutzung des Autos attraktiv macht.
- Auch zu Spitzenzeiten sind Parkierungskapazitäten vorhanden. Teilweise befinden sich diese Kapazitäten allerdings nicht bei den stark nachgefragten Orten.
- Das Baugesetz erlaubt wenig Flexibilität bezüglich des Parkfeldpflichtbedarfs bei Bauvorhaben. Ein Unterschreiten des Pflichtbedarfs bei guter ÖV-Erschliessung ist nicht möglich.
- Es stehen zu wenige Veloabstellplätze zur Verfügung und die Ausgestaltung ist teilweise ungenügend.
- Das Baugesetz macht keine Vorgaben zur Mindestanzahl Veloabstellplätze.

4.10 Güterverkehr

Güterverkehrsinfrastruktur

Die verkehrliche Anbindung von Davos im (inter-)nationalen Strassen- und Schienennetz hat zur Folge, dass praktisch kein Gütertransitverkehr durch den Agglomerationsperimeter erfolgt (vgl. Abbildung 74). Aber Davos stellt als regionales Zentrum und wichtiges Tourismusgebiet einen wichtigen Zielort des Güterverkehrs dar.

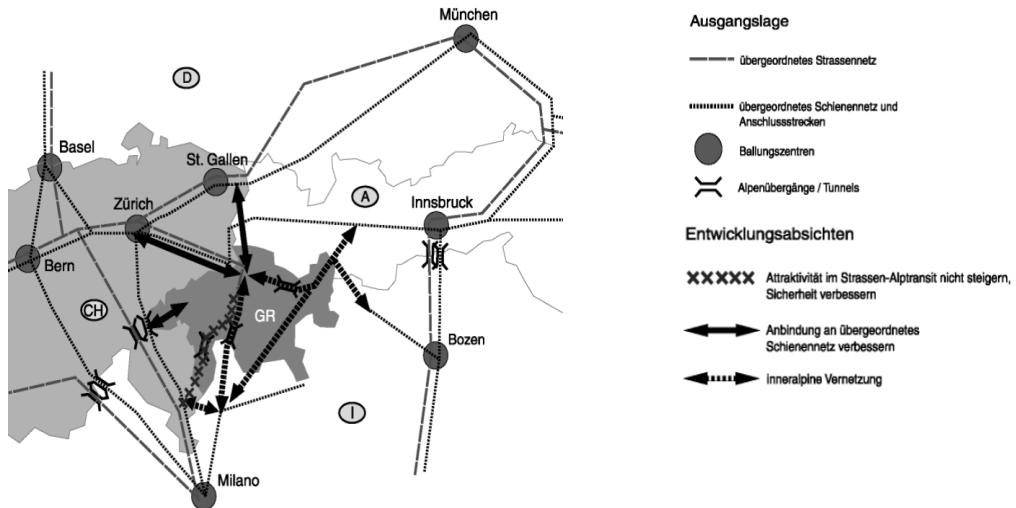


Abbildung 74: Verkehrliche Anbindung, Güterverkehr [44]

Güterverkehrsmengen

Die 2013/14 transportierten Güterverkehrsmengen in die Agglomeration Davos verteilen sich ungefähr gleichmässig auf den Quell- und Zielverkehr und machen jeweils knapp 5 % des kantonalen Güterverkehrsaufkommens aus (vgl. Abbildung 74).

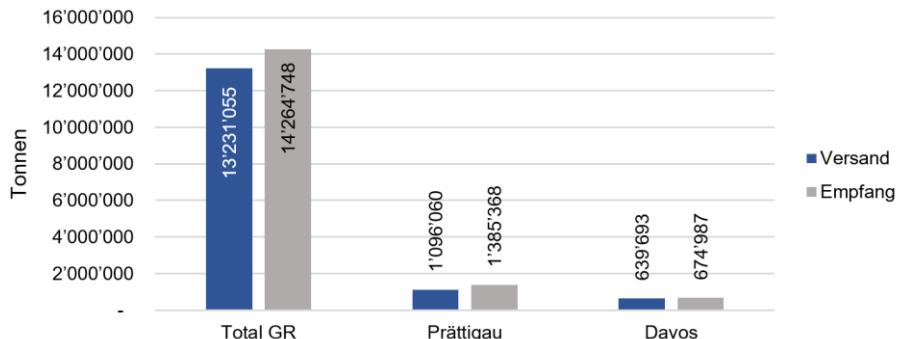


Abbildung 75: Güterverkehrsaufkommen in Tonnen nach Region 2013/14 (Mengengerüst Güterverkehr GR 2017, [44])

Der Binnengüterverkehr teilt sich im kantonalen Durchschnitt auf rund 96 % Strassen- und 3 % Schienengüterverkehr auf [44].

Schienengüterverkehr

Der Schienengüterverkehr innerhalb des Kantons Graubünden erfolgt primär über das Meterspur-Schienennetz der RhB. Der Güterumschlag zwischen den SBB und der RhB erfolgt meist am Güterumschlagszentrum in Landquart. Für den kombinierten Verkehr besteht in Davos Platz die Möglichkeit, Container und Wechselbehälter umzuschlagen. Zudem bestehen in Davos Dorf, Davos Platz (Anschlussgleis Islen der Gemeinde Davos) und Davos Frauenkirch kundenbezogene Güterbahnhöfe mit Anschlussgleis [44]. Für die übrigen Ortsteile ist der Güterumschlag per Schienengüterverkehr nicht möglich.

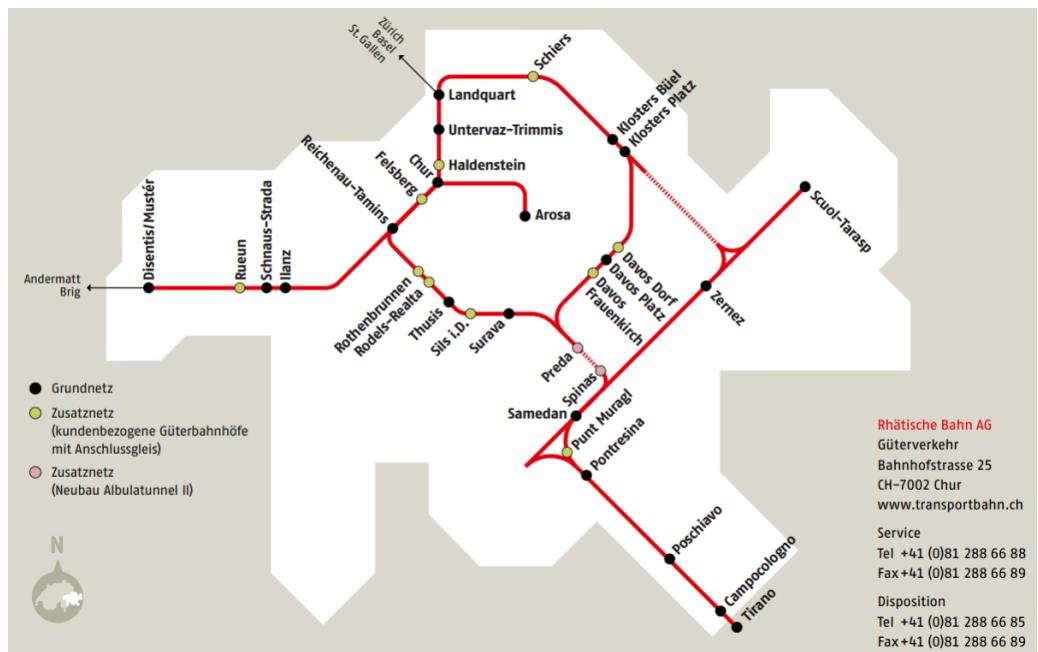


Abbildung 76: Bedienungspunkte Güterverkehr RhB (Rhätische Bahn in [44])

Zwischen Klosters und Davos Platz wurden im Jahr 2016 28'822 Nettotonnen Güter durch die RhB transportiert. Die Auswertung der Transportströme der RhB zeigt, dass zwischen Davos Platz und Filisur keine Güter transportiert werden.

WEF auf der Schiene

Im Jahr 2024 wurden zum ersten Mal Logistik-Transporte des WEF auf die Schiene verlegt, welche bis anhin ausschliesslich per LKW transportiert wurden. Nach den positiven Erfahrungen dieser Probetransporte soll der Teil der transportierten Güter für das WEF-Jahrestreffen 2025 deutlich erhöht werden. So sollen die stark beanspruchten Bündner Strassen weiter entlastet werden. Künftig sollen auch Sattelauflieger soweit möglich per Bahn transportiert und gerade auch längere LKW-Fahrten aus dem Ausland durch Transporte auf der Schiene ersetzt werden. Strassengüterverkehr

Strassengüterverkehr

Das Referenzszenario der Verkehrsperspektiven Schweiz [45] geht für die MS-Region Davos von einem stetigen Wachstum der Fahrzeugeleistung des Strassengüterverkehrs von ca. 10 % bis ins Jahr 2040 aus.

Referenzszenario MS-Region Davos (62)	2010	2020	2030	2040
Fahrleistung [Mio. Fzg-km]	2	2	2	3
Absolute Veränderung [Mio. Fzg-km]	2010-2020: 0	2020-2030: 0	2030-2040: 0	2010-2040: +1
Relative Veränderung [%]	2010-2020: +9.8%	2020-2030: +10.5%	2030-2040: +8.8%	2010-2040: +32.0%
Anteil der MS-Region an der nationalen Fahrleistung [%]	0.031%	0.028%	0.025%	0.034%
Anteil am Gesamtverkehr (PV+GV) [%]	5.5%	5.9%	6.2%	6.5%

Tabelle 16: Strassengüterverkehr nach MR-Regionen im Referenzszenario Verkehrsperspektiven 2040 [45]

Umwegfahrten
Schwerverkehr

Die Unterführungen Bolgen-, Ski- und Mattastrasse in Davos Platz weisen heute eine lichte Höhe von 3 m auf und eignen sich somit nicht für alle LKWs. Dies führt dazu, dass für den Güterverkehr teilweise erhebliche Umwege durch das Siedlungsgebiet erfolgen [19]



Abbildung 77: Übersicht niveaugleiche und -freie Querungen RhB [19] und Umweg Schwerverkehr (blau)

Herausforderungen Güterverkehr

- Sehr hoher Anteil Strassengüterverkehr am Modalsplit.
- Umwegfahrten durch das Siedlungsgebiet aufgrund zu geringer lichter Höhen von Bahnunterführungen in Davos Platz.

5 Zukunftsbild

5.1 Raumkonzept Schweiz

Das Raumkonzept Schweiz [46] zeigt die angestrebte räumliche Entwicklung der Schweiz auf und definiert nationale und räumlich differenzierte Handlungsansätze. Die Gemeinde Davos liegt in den Ostalpen und wird im Raumkonzept dem Alpinen Handlungsraum zugeordnet. Diesem wird aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten und der Struktur der Städte, ländlichen Zentren und Tourismusgebieten die grösste Heterogenität zugesprochen. Das Raumkonzept Schweiz nennt für die Agglomeration Davos die folgenden Handlungsansätze:

Die bestehende Kooperation im funktionalen Raum soll weiter gefördert werden. Da es sich bei der Agglomeration Davos um eine einzige Gemeinde mit wenigen funktional benachbarten Gemeinden handelt, vereinfacht dies die Planung.

Davos ist als Zentrum eines grossen alpinen Tourismusgebiets definiert. Das touristische Angebot der grossen und kleineren touristischen Zentren sind als Gesamtsystem zu entwickeln und komplementär aufeinander abzustimmen und gemeinsam zu vermarkten. Als international wichtiges Tourismuszentrum muss die Agglomeration Davos rasch erreichbar sein.

An gut erschlossenen Lagen sind die Rahmenbedingungen für regionale Arbeitsplätze in Gewerbe, Dienstleistung, Industrie und Tourismus zu schaffen. Die Ortschaften in den Seitentälern müssen und mit einem Grundangebot an Gütern, Dienstleistungen und Arbeitsplätzen gesichert werden.

Für den Erhalt der alpinen Landschaft werden die Chancen und Risiken neuer touristische Anlagen gegeneinander abgewogen, die Erschliessung unberührter Landschaften wird vermieden.

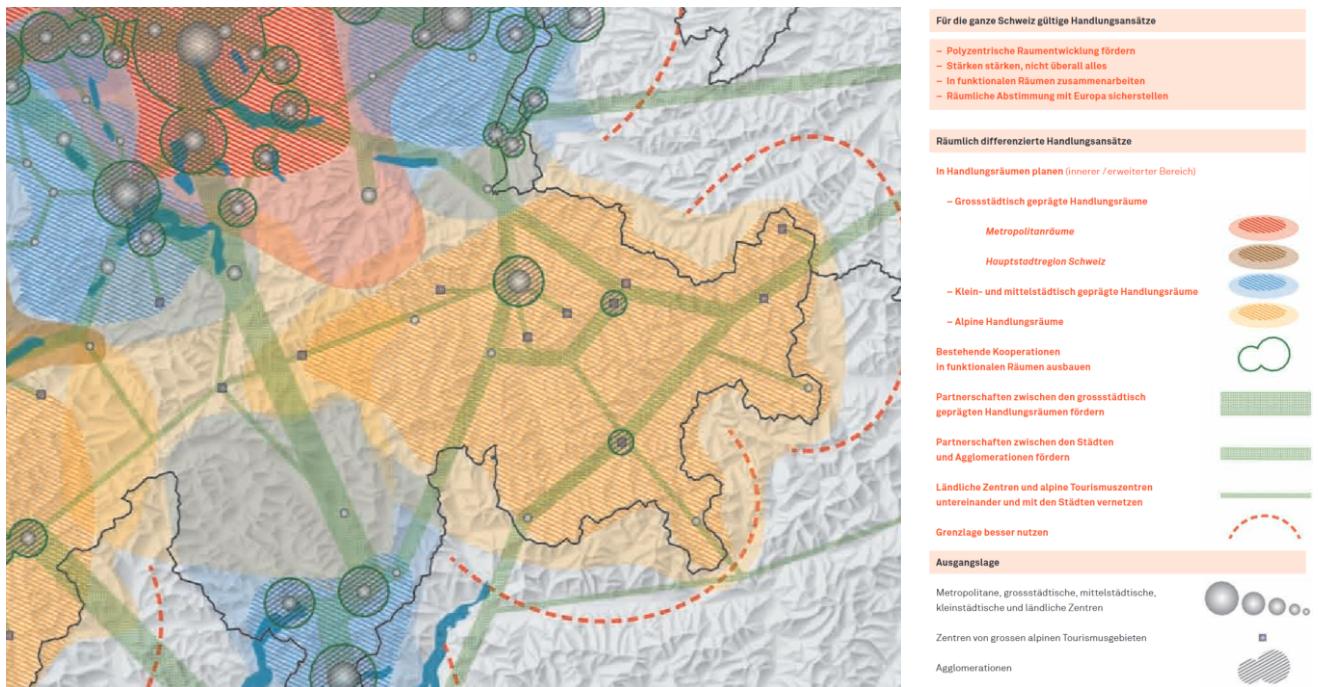


Abbildung 78: Raumkonzept Schweiz – Ausschnitt Graubünden [46]

5.2 Raumkonzept Kanton Graubünden

Die Agglomeration Davos ist im Raumkonzept des Kantons Graubünden [3] als Zentrum mit internationaler Ausstrahlung definiert. Die Agglomeration liegt inmitten des Raumtyps «Touristischer Intensiverholungsraum». Das Siedlungsgebiet im Talboden wird zusätzlich vom Raumtyp «Suburbaner Raum» und der Zentrale Raum Davos Dorf / Platz vom Typ «Urbaner Raum» überlagert. Die Eigenschaften der Raumtypen sind in Kapitel 4.1 detailliert erläutert.

Für das AP5G Davos sind die folgenden Stossrichtungen des kantonalen Raumkonzepts von hoher Relevanz:

- Reserven in Form ehemaliger Höhenkliniken für die Stärkung der Davoser Leitbranchen und die Förderung von standortunabhängigen Wirtschaftszweigen nutzen.
- Stärken der Wissens- und Forschungsstadt durch Ausbau der Zusammenarbeit im Gesundheitswesen, bei den Sport- und Bewegungswissenschaften (Forschung und Spital) sowie im Bereich Umwelt, Energie, Schnee- und Klimaforschung.
- Stärken der touristischen Kooperationen im Raum Davos-Klosters (Destination Davos-Klosters).
- Fördern der Qualität in der Ausstattung zugunsten der Entwicklung von Davos und Klosters als Wohnorte für unterschiedliche Bevölkerungssegmente (alpine Stadt).
- Pflegen und erhalten des Kulturlandschaftscharakters in den Seitentälern und der Naherholungsangebote in und rund um die Hauptsiedlung.
- Verbessern der ÖV-Erreichbarkeit von Davos auf der Achse Landquart-Davos.

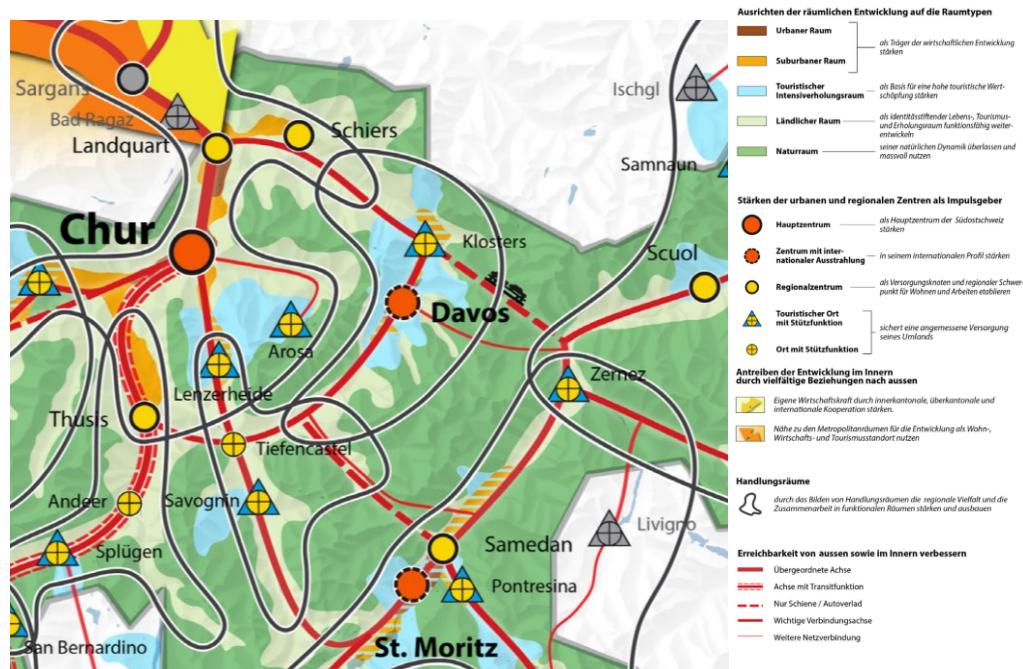


Abbildung 79: Raumkonzept Graubünden – Ausschnitt Agglomeration Davos [3]

5.3 Regionales Raumkonzept Region Prättigau/Davos

Die Alpenstadt Davos ist in der Raumentwicklungsstrategie des regionalen Raumkonzepts Prättigau/Davos [1] als Zentrum mit internationaler Ausstrahlung klassifiziert. Zusammen mit dem Raum Klosters wird der Tourismusraum durch Kooperation weiterentwickelt und verstärkt auf den Ganzjahrestourismus ausgerichtet.

Für das AP5G Davos sind die folgenden Zielsetzungen des regionalen Raumkonzepts zentral:

- Davos ist der stärkste Forschungs- und Kongressstandort mit wissens- und innovationsbasierter Wirtschaft im Alpinen Raum.
- Die Tourismusdestination Davos/Klosters hat einen hohen Bekanntheitsgrad in den Fernmärkten und kann die touristischen Infrastrukturen ganzjährig gut auslasten.
- Das Gewerbe in Davos verfügt über geeignete Flächen für die betriebliche Weiterentwicklung.
- Der öffentliche Verkehr ist für Pendlende und Gäste attraktiv. Die Ortschaften am Berg und in den Seitentälern sind gut erreichbar. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Freizeit- und Berufsverkehr (ÖV und MIV) ist gestiegen.
- Die Region verfügt über eine durchgehende Radroute.
- Die grossen, zusammenhängenden Natur- und Kulturlandschaften sind für einen sanften Tourismus in Wert gesetzt.

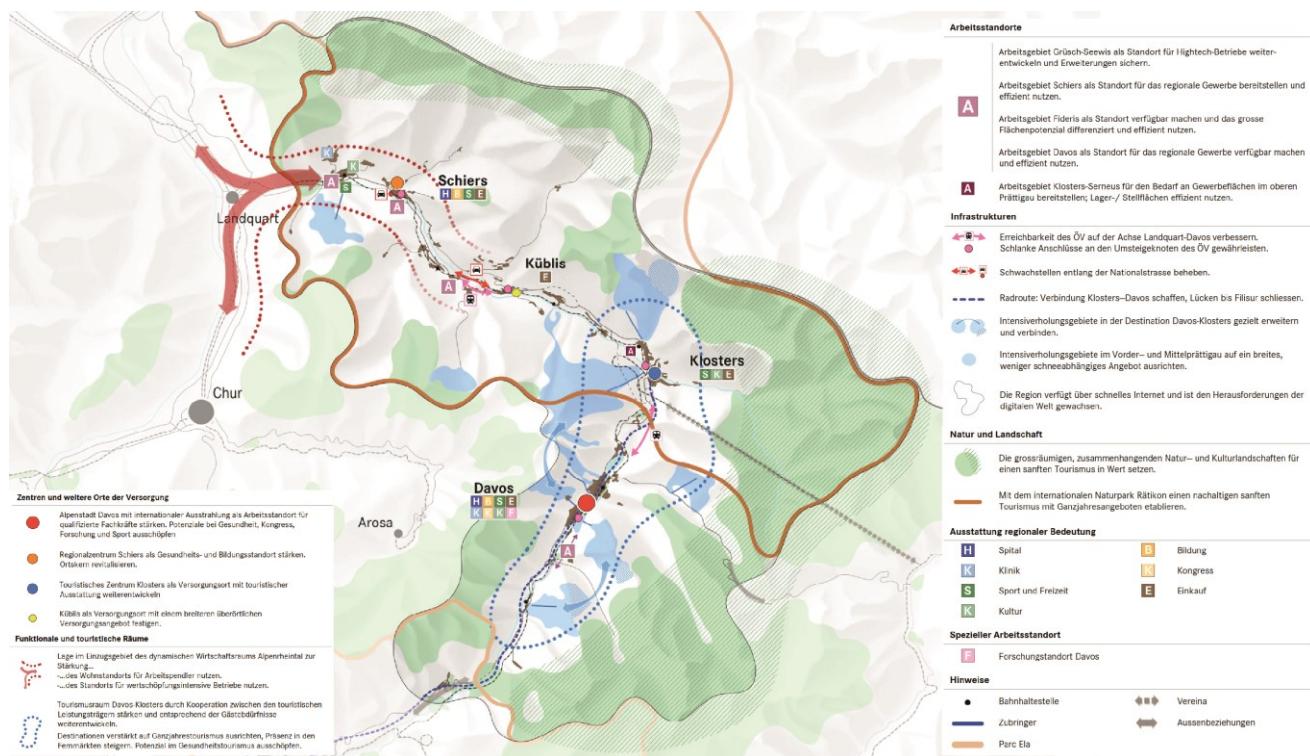


Abbildung 80: Raumentwicklungsstrategie, Regionales Raumkonzept Region Prättigau/Davos, Juni 2020

5.4 Zukunftsbild Agglomeration Davos 2040

Das Wichtigste in Kürze

Das Zielbild des GVK [19] formuliert folgende Vision für die Gemeinde Davos:

Die Bevölkerung von Davos und seine Gäste sind mobil und bewegen sich sicher durch die Gemeinde. Nachhaltige Verkehrsformen sind die bevorzugten Verkehrsmittel und ermöglichen geringere Emissionen und eine hohe Stadt- und Lebensqualität. Alle Quartiere sind gut mit dem ÖV erschlossen und an das ausgebaute Fuss- und Velowegnetz angebunden. Die beiden Bahnhöfe Dorf und Platz und der neu geplante Bahnstation Mitte sind attraktive, multimodale Drehscheiben, die verschiedene Verkehrsmittel verbinden. Durch dieses attraktive Angebot erhöht sich der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs und der ÖV wird vermehrt genutzt. Der Verkehrsfluss ist durch eine Tempo 30-Zone und ein Parkleitsystem auch auf den Hauptachsen optimiert. Dies führt zu einer Verkehrsberuhigung der Zentren, einer besseren Verkehrssicherheit und attraktiven Aufenthaltsflächen, Flaniermeilen und Freiräumen.

Im Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms wird aufgezeigt, welche zukünftigen Strukturen von Verkehr und Siedlung die Agglomeration Davos unter Berücksichtigung der Landschaft anstrebt.

Das Siedlungsgebiet ist entsprechend den kantonalen Raumtypen entwickelt und kann das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufnehmen. Der urbane Raum verfügt über eine Zentrumsfunktion und bietet ein durchmisches Nutzungsangebot an. Im suburbanen Raum finden sich dichte, qualitätsvolle Wohngebiete, die Identität und historisch geprägte Baukultur im ländlichen Raum wird geschützt. Wichtige Attraktoren sind (über)-regional gut mit dem ÖV erschlossen. Die Entwicklungsgebiete Wohnen und Arbeiten sind entwickelt. Die Abwanderung der Bevölkerung aufgrund von fehlendem Erstwohnraum wird gestoppt. Die Identität der baukulturhistorisch geprägten Räume im ländlichen Raum ist geschützt und erhalten.

Siedlungsfreiräume sind gesichert und aufgewertet und bieten der Bevölkerung und Tourist:innen Naherholungsmöglichkeiten. Die Kulturlandschaft ist durchgängig und strukturreich ausgeprägt, insbesondere geschützte Landschaften weisen eine hohe Biodiversität auf. Habitate sind vernetzt, die Trennwirkung durch Infrastruktur wurde wo möglich minimiert. Gebiete touristischer Intensiverholung sind in die Landschaft eingebettet. Die Fliessgewässer Landwasser und Dischma sind in Wert gesetzt.

Siedlung und Verkehr sind gut aufeinander abgestimmt und fördern die Bevorzugung von nachhaltigen Mobilitätsformen. Dabei sind die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Ortsteile berücksichtigt. Die Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs werden genutzt und die entsprechende Infrastruktur, beziehungsweise das notwendige Angebot Bus / Bahn zur Verfügung gestellt. Innerhalb der Ortsteile sind der Fuss- und Veloverkehr für Kurz- und Mittelstrecken häufig genutzte Verkehrsmittel. An wichtigen POI und an den Verkehrsdrehscheiben stehen genügend Veloabstellplätze zur Verfügung. Überregional erschliesst die RhB Davos in beide Richtungen im Halbstundentakt. Durch die optimale Lage der Bahnhöfe sind alle wichtigen Zentren sowie die Bergbahnen gut erschlossen. Das Busangebot ist auf die Bahnverbindungen abgestimmt und verkehrt durch Priorisierung fahrplanstabil. Die bedarfsoorientierte Feinerschliessung durch ÖV-Zusatzangebote in den Ortsteilen wurde verbessert. Durch Mobilitätsmanagement wird die Verlagerung des Modalsplit zugunsten der flächeneffizienten Verkehrsmittel gezielt unterstützt. An Verkehrsdrehscheiben werden multimodale Wegeketten ermöglicht, der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ist einfach und attraktiv. Auf den Hauptverkehrsachsen innerorts wird der MIV siedlungsverträglich geführt, Wohngebiete und das Zentrum sind verkehrsberuhigt gestaltet. Durch aktive Parkplatzbewirtschaftung wird Parksuchverkehr vermindert und der öffentliche Raum effizienter gestaltet. Der Güterverkehr wird im Rahmen der Möglichkeiten auf die Schiene verlagert effizient gestaltet. Umwegfahrten sind minimiert.

Strukturbild

Aufgrund der Struktur der Agglomeration Davos werden der funktionalräumliche Zusammenhang und die wesentlichen Rauminhalte im Strukturbild, einer abstrahierten Form des Zukunftsbilds, auf schnell lesbare Weise aufgezeigt (vgl. Abbildung 81).

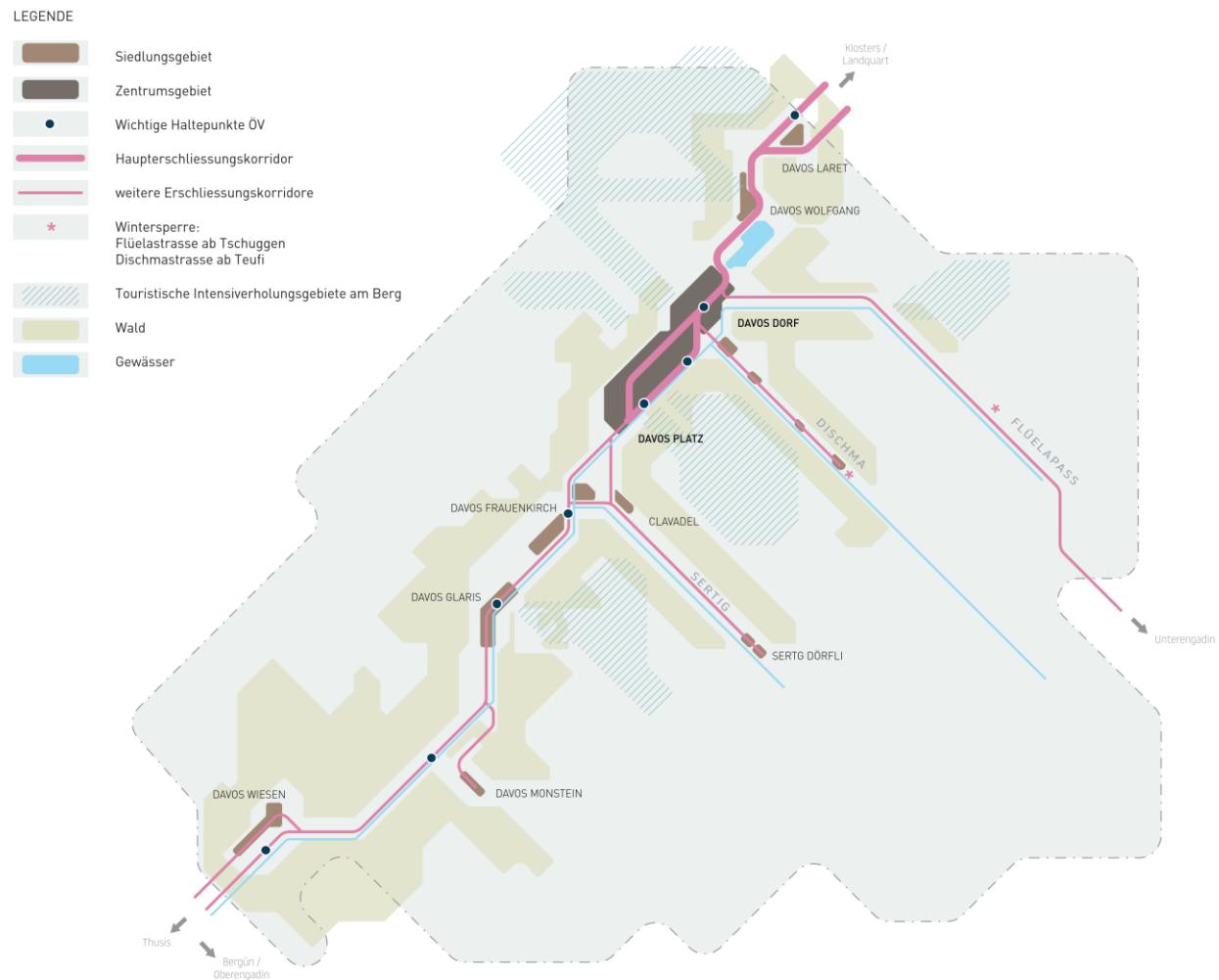


Abbildung 81: Strukturbild Agglomeration Davos 2040 (eigene Darstellung)

Zukunftsbild

Das Zukunftsbild (Abbildung 82) stellt den angestrebten Zustand in der Agglomeration Davos in rund 15 – 20 Jahren dar. Der Legendeninhalt wird nachfolgend erläutert.

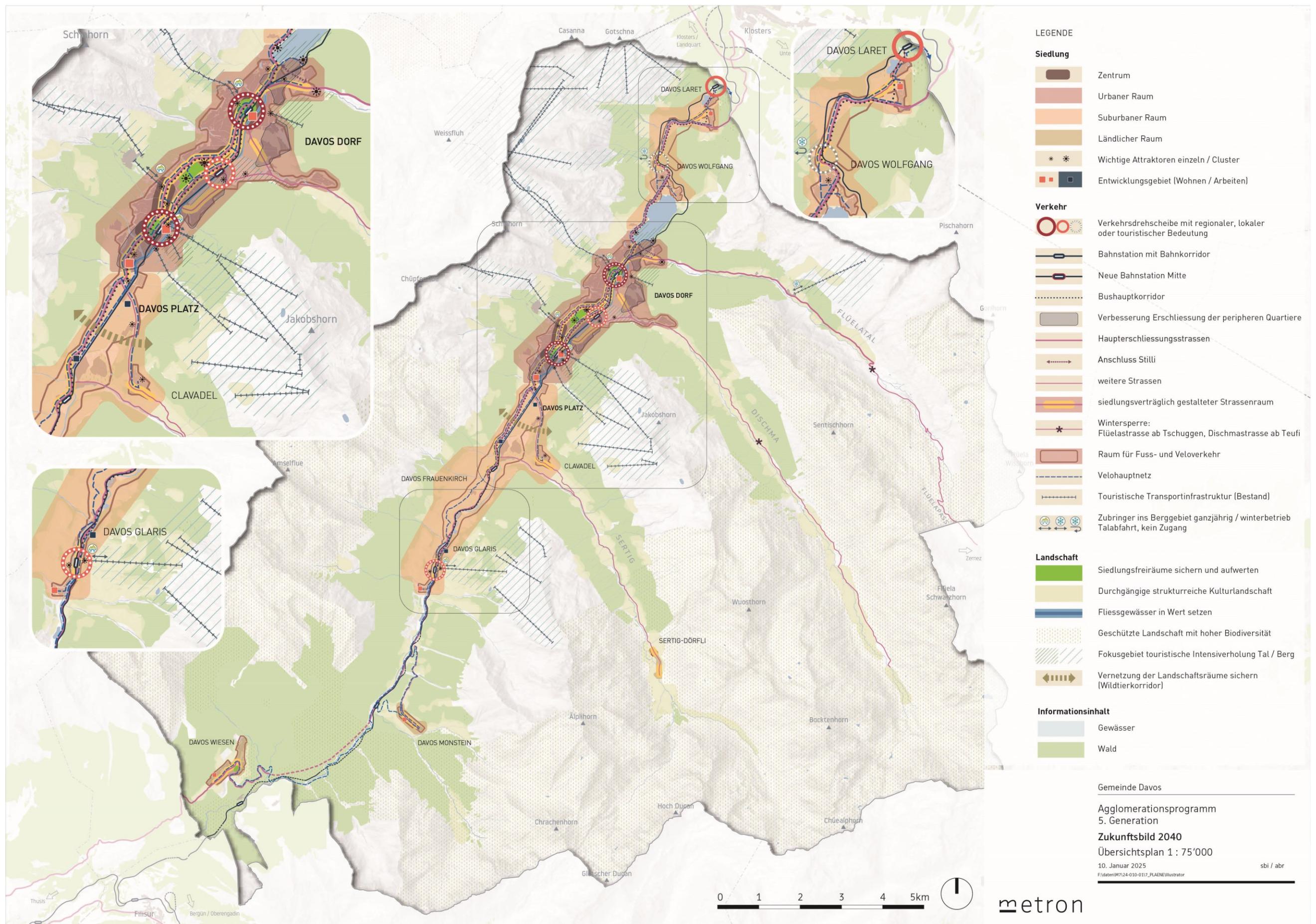


Abbildung 82: Zukunftsbild Agglomeration Davos 2040 (eigene Darstellung)

5.4.1 Siedlung

Zusätzlich zu den im Zukunftsbild (Abbildung 82) verorteten Zielsetzungen sind für die Agglomeration Davos weitere, generelle Zielsetzungen für den Bereich Siedlung festgehalten (u.a. im GVK [19]), welche nicht im Zukunftsbild verortet sind:

Wohnraum

Das Ziel der Wohnraumstrategie ist es, zur Verfügbarkeit von ausreichend, geeignetem und wirtschaftlich tragbarem Erstwohnraum für die dauerhaft ansässige Bevölkerung beizutragen. Außerdem soll saisonal angestellte Fachkräfte, welche für den Wirtschaftsstandort relevant sind, ein angemessenes Angebot an Wohnraum zur Verfügung stehen. Die Wohnraumstrategie sieht folgende Ziele vor.

- Es wird genügend Wohnraum bereitgestellt, um der Abwanderung entgegenzuwirken und um das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufzunehmen zu können.
- Es wird geeigneter Wohnraum bereitgestellt, um eine langfristig nachhaltige und vielfältige Entwicklung der Bevölkerung zu fördern.
- Es wird wirtschaftlich tragbarer Wohnraum für alle Einwohner:innen bereitgestellt.
- Die Gemeinde und die privaten und gemeinnützigen Akteur:innen tragen gemeinsam dazu bei, dass die obigen Ziele erreicht werden. Sie arbeiten dazu in einem offenen Dialog zusammen und tauschen sich aus.

Innenentwicklungsstrategie

Die Innenentwicklungsstrategie trägt dazu bei, die Innenentwicklung an gut erschlossenen Lagen voranzutreiben, indem geeignete Areale unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten verdichtet und die Reserven im Bestand mobilisiert werden, dabei wird bedarfsorientierter Wohnraum geschaffen.

Legende	Beschreibung
	<p>Raumtypen Die Siedlung ist innerhalb des Siedlungsgebiets weiterentwickelt, qualitätvoll in ihre Umgebung eingebettet und bietet attraktive Siedlungsfreiräume. Die schwerpunktmaßige Entwicklung ist auf den zentralen Raum zwischen Laret und Frauenkirch konzentriert. Kleinere Entwicklungen finden vor allem in Wiesen und Monstein statt. Die Siedlung besteht aus unterschiedlichen Raumtypen, welche folgende Charakteristiken ausweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Urbaner Raum: Ein Grossteil der Innenentwicklung findet zwischen Davos Dorf und Platz statt und sichert das Gewicht dieser Räume als zentraler Raum. Die Räume verfügen über regional wichtige Zentrumsangebote, qualitätsvolle und verdichtete Wohngebiete, konzentrierte Arbeitsplatzgebiete, eine emissionsarme Erschliessung und attraktive Freiräume. Die sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr stärkt die Bedeutung des urbanen Raums als regionales Zentrum mit wichtigen Funktionen für das gesamte Siedlungsgebiet. – Suburbaner Raum: Der suburbane Raum grenzt an die dichten Räume von Davos Dorf bis Davos Platz an. Es sind qualitätsvolle Wohngebiete mit angemessenen baulichen Dichten vorzufinden, die Siedlungsausdehnung ist stabilisiert. Zum suburbanen Raum zählen v.a. die Ortsteile Laret, Wolfgang, Frauenkirch und Glaris. – Ländlicher Raum: Die Identität der baukulturhistorisch geprägten Räume wird geschützt und erhalten. Die massvoll mögliche Entwicklung an den peripheren Lagen nimmt Rücksicht auf die bestehenden Strukturen und steigert gesamthaft die Ortsbildqualität. Der Fokus liegt auf der Bereitstellung von attraktiven Wohnangeboten und allfälliger Lokalversorgung. Zum ländlichen Raum zählen v.a. die Ortsteile Wiesen, Monstein, Laret und Sertig Dörfli.
	
	
	<p>Zentren Davos Dorf, Mitte und Platz sind Zentren mit hoher Dichte und einer hohen Attraktivität im öffentlichen Raum. Durchmischte Nutzungen bieten Raum für Wohnen, Arbeiten und Freizeit in nächster Umgebung und stärken das Prinzip der kurzen Wege in den kompakten Zentren.</p>

Legende	Beschreibung
	<p>Wichtige Attraktoren Wichtige Zielorte, welche (über-)regional relevant sind und hohe Besuchsfrequenzen anziehen, sind zweckmäßig situiert und gut mit dem ÖV, dem Velo und/oder zu Fuss erschlossen. Dazu zählen beispielsweise die Talstationen der Bergbahnen, Sport- und Freizeiteinrichtungen oder Veranstaltungsstandorte wie das Kongresszentrum.</p>
	<p>Entwicklungsgebiete Wohnen und bestehende Reserven Über die EG Wohnen im urbanen Raum werden wichtige Baulandreserven der Innenentwicklung mobilisiert und Überbauungen mit Fokus auf eine hohe, aber dennoch angemessene Dichte realisiert. Die Gebiete sind gut auf den Verkehr abgestimmt, an den öffentlichen Verkehr angebunden und bieten sichere und engmaschige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. Zu den EG Wohnen zählen die Gebiete Areal Färbi, Jakobshorn- und Parsennparkplatz, Valbella (priorisierte Entwicklung). Zudem werden die bestehenden Reserven Ortolfi (Glaris) im suburbanen und die Entwicklungsgebiete Monstein und Wiesen im ländlichen Raum (sanfte Entwicklung) mobilisiert.</p>
	<p>Entwicklungsgebiete Arbeiten Die EG Arbeiten haben zweckmässige Profile und sind effizient ausgenutzt. Die arbeitsplatz- und publikumsintensiven Einrichtungen sind attraktiv an den öffentlichen Verkehr und das Velonetz angebunden sowie mit vielfältigen Mobilitätsangeboten ausgestattet, um die nachhaltige Fortbewegung zu ermöglichen und zu fördern. Die Abstimmung der EG Arbeiten mit der bedarfsgerechten Mobilität findet in Zusammenarbeit mit den Unternehmen statt. Zu den EG Arbeiten gehören die Gebiete EG Islen, EG Tannen, AO-Foundation.</p>

5.4.2 Landschaft und Umwelt

Legende	Beschreibung
	<p>Siedlungsfreiräume sichern und aufwerten Davos verfügt über eine Vielzahl von Siedlungsfreiräumen (innere Landschaft) welche gut erschlossen und attraktiv sind. Über qualitative Längs- und Querverbindungen sind die Freiräume miteinander verknüpft und der Talboden (mit der Walserischen Kulturlandschaft, den Landschaften des Golfplatzes, der Landwasser, der Dischma und dem Davosersee) ans Stadtgebiet angeschlossen und erlebbar gemacht. Die Aufenthaltsqualität entlang der Strassenräume ist in Wert gesetzt. Kennzeichnend für die Grünräume im Siedlungskontext sind Strukturreichtum und ein adäquates Landschaftsbild. Die räumlichen und verkehrlichen Strukturen sind den Herausforderungen des Klimawandels angepasst (Siedlungsstrukturen, öffentliche Räume, Freiräume etc.).</p>
	<p>Durchgängige strukturreiche Kulturlandschaft Der durchgängige Kulturlandschaftsraum ist das verbindende Element des Talbodens und landschaftliche Besonderheit. Sie ist Zeugin der walserischen Besiedlung und deren Bewirtschaftungsformen und zeigt ein Wechselspiel zwischen ertragsstarken Futterwiesen, extensiven Blumenwiesen und gepflegten Weiden mit gut unterhaltenen Infrastrukturen und Habitatstrukturen. Sie ist vor Verbauung geschützt und dient als landwirtschaftlicher Produktionsraum, struktur- und artenreiche Landschaftskammer und Naherholungsraum. Artenreiche Landschaftskämmern (Feldgehölze, Hecken, Fliessgewässer) und grosse zusammenhängende Flächen bleiben erhalten und sind möglichst wenig von Infrastrukturen zerschnitten (z.B. Strassen, Hochspannungsleitungen) bzw. die Infrastrukturen sind sehr gut ins landschaftliche Erscheinungsbild integriert und kompatibel mit der landwirtschaftlichen Produktion. Die Auswirkungen unvermeidlicher Eingriffe werden möglichst vermindert bzw. kompensiert.</p>
	<p>Fliessgewässer in Wert setzen Der Gewässerraum des Davosersees und der Landwasser kann seine natürlichen Funktionen, aber auch jene als Erholungsraum für Menschen und den Hochwasserschutz erfüllen. Es sind Revitalisierungsmassnahmen für die Wiederherstellung ökologischer Funktionen umgesetzt, natürliche Dynamik wird wo möglich zugelassen. Auch die Öffentlichkeit hat vermehrten/verbesserten Zugang zu See- und Flussufern durch punktuelle Orte am Wasser zum Aufenthalt, für Aktivitäten, Spiel, Erlebnis und Kunst erhalten.</p>
	<p>Fokusgebiet touristische Intensiverholung Tal/ Berg Die Intensiverholungsgebiete des Tourismus ermöglichen durch erfolgte Instandsetzung und Aufwertung der vorhandenen Erholungsfreiräume, punktuell vorgenommene Erweiterungsmassnahmen und gezielte Besucher:innen-Lenkung ermöglichen eine intensive Nutzung ohne den Druck auf die Landschaft zu erhöhen. Der Tourismus respektiert die ökologischen Grenzen und ordnet Bauten und Anlagen optimal in die Landschaft ein.</p>

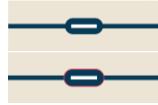
Legende	Beschreibung
	Geschützte Landschaft mit hoher Biodiversität Rechtlich geschützte Natur- und Landschaftsgebiete bleiben erhalten. Weniger strukturreiche Landschaften werden gezielt aufgewertet. Die Gebiete bleiben freigehalten und ungestört durch naturnahen Tourismus
	Vernetzung der Landschaftsräume sichern (Wildtierkorridor) Naturnahe Grün- und Freiraumverbindungen vernetzen Landschaftsräume als Habitate von Tieren und Pflanzen. Ein Verbund von Habitateen bildet eine Grundlage für den Erhalt und die Förderung der Biodiversität durch den Genetischen Austausch und die räumliche Anpassung auf sich ändernde Umwelteinflüsse.

5.4.3 Verkehr

Zusätzlich zu den im Zukunftsbild (Abbildung 82) verorteten Zielsetzungen sind für die Agglomeration Davos weitere, generelle Zielsetzungen für den Bereich Verkehr festgehalten (u.a. im GVK [19]):

- Die 4-V-Strategie gilt als Grundpfeiler in der Verkehrsplanung. Sie umfasst das Vermeiden von Verkehr, das Verlagern vom MIV auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, das Vernetzen verschiedener Verkehrsmittel (bspw. an VDS) und die verträgliche Abwicklung des Gesamtverkehrs (inkl. Güterverkehr).
- Die Dekarbonisierung des Gesamtverkehrs ist ein Ziel nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene. Durch die Elektrifizierung des ÖV, des MIV und des Güterverkehrs werden die negativen Lärm- und Schadstoffemissionen der fossil betriebenen Fahrzeuge reduziert.
- Die Mobilitätsvision Davos 2040 (Abbildung 95 im Anhang) verortet verschiedene Ziele und Massnahmen im zentralen Raum der Gemeinde Davos.
- Nachhaltige Verkehrsformen (Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV) sind die bevorzugten Verkehrsmittel im zentralen Raum.
- Es besteht eine durchgehende (ohne Umstieg in Davos Platz) Bahnverbindung zwischen Filisur und Landquart im Halbstundentakt.
- Die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung ermöglicht ein effizienteres Nutzen der vorhandenen Parkermöglichkeiten. Einzelne, oberirdische Parkplätze werden in grösseren Parkierungsanlagen gebündelt, sodass die bestehenden Parkflächen im öffentlichen Raum dem FVV und Gewerbe zur Verfügung stehen. Der Parksuchverkehr wird durch ein intelligentes Parkleitsystem minimiert.
- Die Verkehrsteilnehmenden und ihre Sicherheit werden nicht durch parkierte Reisecars beeinträchtigt.
- Das Mobilitätsmanagement umfasst eine bessere Organisation, neue Angebote und eine optimalen Information der Verkehrsteilnehmenden und führt so zu einer Förderung der ÖV- und FVV-Nutzung

Legende	Beschreibung
	Verkehrsdrehscheiben An VDS ist der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln attraktiv gestaltet und ermöglichen multimodale Wegeketten. Generell erfüllt jede Haltestelle des öffentlichen Verkehrs eine gewisse VDS-Funktion. In Davos werden drei Haupttypen von VDS ausgeschieden: <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsdrehscheibe mit regionaler Bedeutung (regional Typ IV) Die Hauptdrehscheiben der Region (Davos Platz und Dorf) entsprechen dem ARE-Typ IV, bieten Anbindung an den regionalen ÖV sowie die Umsteigebeziehungen Bahn-Bahn, Bahn-Bus, ÖV-Velo. Zudem bestehen Sharingangebote – Verkehrsdrehscheibe mit lokaler Bedeutung Die lokalen VDS Laret, Mitte und Glaris haben eine lokale, vernetzende Funktion und ermöglichen den Umstieg Bahn-Bus – Verkehrsdrehscheibe mit touristischer Bedeutung An touristischen VDS bestehen die Hauptzugänge ins Berggebiet und weitere touristische Gebiete. Im Fokus steht primär der Umstieg vom ÖV auf die Bergbahnen.

Legende	Beschreibung
	<p>Bahnkorridor mit Bahnstation / neuer Bahnstation Mitte Die RhB bindet die Agglomeration Davos im Norden in Richtung Landquart, wo der Anschluss an den Fernverkehr nach Chur, Zürich und St.Gallen besteht. In Klosters besteht auch Anschluss an die Verbindung ins Unterengadin. Nach Süden erschliesst der Bahnkorridor Davos über Filisur in Richtung Thusis und ins Oberengadin. Zudem verbindet die Bahnlinie die Ortsteile Wiesen, Glaris, Frauenkirch, Platz, Dorf und Laret miteinander. Der Bahnstation Davos Dorf wird im Rahmen des Generationenprojekts verschoben. Das neu etablierte Zentrum Mitte und die Nutzungen und Quartiere werden langfristig (voraussichtlich nach 2040) durch eine neue Bahnstation Mitte erschlossen.</p>
	<p>Bushauptkorridor Auf dem Bushauptkorridor überlagern sich verschiedene wichtige Buslinien. Der Korridor erschliesst Siedlungsraum effizient und attraktiv mit einem fahrplanstabilen, störungsfreien Busbetrieb und optimalen Anschlüssen an und von der Bahn.</p>
	<p>Verbesserung Erschliessung der peripheren Quartiere Die ÖV-Erschliessung im zentralen Raum (See, SLF, Spital) wird durch ein Ausbau des Busangebots verbessert.</p>
	<p>Haupterschliessungsstrasse Die entlang der Täler verlaufenden Haupterschliessungssachsen Promenade und Talstrasse verbinden die verschiedenen Ortsteile von Davos miteinander und bündeln die Verkehrsströme. Im zentralen Raum von Davos nehmen die beiden Hauptstrassenachsen den Durchgangsverkehr auf und halten Verkehr aus den Quartieren fern. An niveaugleichen Bahnübergängen werden Bus-, Fuss- und Veloverkehr nicht durch lange Rückstaus beeinträchtigt.</p>
	<p>Weitere Strassen Die kantonalen Verbindungsstrassen binden die Ortsteile Monstein, Clavadel und Laret an die Hauptstrasse an Langfristig ist ein Anschluss Flüelastrasse - Stilli geplant.</p>
	<p>Wintersperre Die Flüelastrasse ist im Winter nur bis Tschuggen befahrbar, der Flüelapass ist gesperrt. Die Dischmastrasse ist im Winter nur bis Teufi befahrbar.</p>
	<p>Siedlungsverträglich gestalteter Straßenraum Die Straßenräume der Verkehrsachsen innerhalb des Siedlungsgebiets sind siedlungsverträglich gestaltet. Die Straßenraumgestaltung unterscheidet sich von den ausserorts gelegenen Abschnitten und beinhaltet eine attraktive Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem dient der Strassenraum neben seinen verkehrlichen Funktionen auch dem Aufenthalt. Die unterschiedlichen Anforderungen der Verkehrsteilnehmenden sind aufeinander abgestimmt. Die Lärmimmissionen im Siedlungsgebiet befinden sich durch ein angepasstes Geschwindigkeitsregime auf einem verträglichen Niveau.</p>
	<p>Velohauptnetz Das Velohauptnetz vernetzt die Ortsteile, wichtige Points of Interest und die ÖV-Haltestellen miteinander. Velofahrende können sich sicher, attraktiv und auf möglichst direkten Wegen fortbewegen. Die Infrastruktur weist einen hohen Ausbaustandard auf.</p>
	<p>Raum für Fuss- und Veloverkehr Wohngebiete und Zentren sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität verkehrsberuhigt. Die Ortszentren sind in allen Ortsteilen auf den Fussverkehr ausgerichtet und weisen hohe Standards bezüglich ihrer Dimensionierung, Ausgestaltung und Sicherheit auf. Es besteht ein sicheres, engmaschiges und attraktives Fusswegnetz. Das Alltags-Velonetz erschliesst das Siedlungsgebiet, Arbeitsorte und ÖV-Haltestellen. Die Routenführung ist sicher, attraktiv und wird direkt geführt. An den ÖV-Haltestellen und POI bestehen ausreichend Veloabstellanlagen mit hoher Qualität.</p>
	<p>Zugang zu touristischer Intensiverholung Die Talstationen der Bergbahnen fungieren als Zubringer ins touristische Intensiverholungsgebiet am Berg und führen in der Hauptsaison zu einem hohen Personenaufkommen. Zu den wichtigsten Zubringern gehören die Talstationen der Jakobshornbahn, Parsennbahn, Schatzalpbahn (inkl. Carjöl) und der Rinerhornbahn in Glaris. Die geplante Beschäftigungsbahn in Davos Wolfgang ist nicht als Zubringer ins Berggebiet ausgelegt. Ausser der Schatzalpbahn haben die Bergbahnen für das Siedlungsgebiet keine Erschliessungsfunktion.</p>

5.5 MOCA-Indikatoren: Zielsetzung 2040

Im AP5G sind gemäss RPAV [47] zu den fünf «Monitoring und Controlling Agglomerationsverkehr» (MOCA) überprüfbare Zielsetzungen zu definieren: zum Modalsplit, den Unfällen, der Dichte der Einwohner:innen und Beschäftigten nach ÖV-Güteklassen und der Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen. Für diese Indikatoren werden quantitative Zielwerte festgesetzt, deren Erreichen durch die Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr sowie durch die erarbeiteten Massnahmen verfolgt wird.

MOCA-Indikator 1: Modalsplit Anteil MIV

Anzahl verunfallte Personen pro 1'000 Personen Präsenzbevölkerung reduzieren

Definition	Prozentualer Anteil des MIV am Modalsplit in Bezug auf die Tagesdistanz senken	
Entwicklung	2010	46.3 %
	2015	68.3 %
	2021	74.6 %
Ziel	2040	65.0 %
Begründung	Durch die geplanten infrastrukturellen Massnahmen (Generationenprojekt, verschiedene Fuss- und Veloinfrastruktur, etc.) sowie die gezielte Siedlungsentwicklung an mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen wird die Attraktivität der flächeneffizienten Verkehrsmittel verbessert. Zudem wird die durch die Wohnraumknappheit ausgelöste Abwanderung der Bevölkerung durch die Förderung von bezahlbarem Wohnraum reduziert. Im Zusammenhang mit den weiteren Push- und Pull-Massnahmen wie der gezielten Parkplatzbewirtschaftung und Mobilitätsmanagement wird der Modalshift weiter beeinflusst. Außerdem verbessert sich das ÖV-Angebot und die Qualität mit «Retica 30+» und der Verbesserung des Busangebots. Es ist zu betonen, dass der in Davos sehr relevante Tourismusverkehr in dieser Metrik zu wenig berücksichtigt wird (vgl. Kapitel 4.4.2).	

MOCA-Indikator 2: Anzahl Unfälle pro 1'000 Personen

Anzahl verunfallte Personen pro 1'000 Personen Präsenzbevölkerung reduzieren

Definition	Anzahl verunfallte Personen pro 1000 Personen Präsenzbevölkerung (= Einwohner + ½ Arbeitsplätze)	
Entwicklung	2014	2.38
	2017	1.83
	2021	1.95
Ziel	2040	1.60
Begründung	Ziel ist einerseits die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Dies gelingt durch die Bereitstellung von sicherer Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr, durch siedlungsverträgliche Tieftemporegime innerhalb des Siedlungsgebiets und den in MOCA 1 angestrebten Reduktion des MIV-Anteils am Modalsplit.	

MOCA-Indikator 3: Einwohner:innen nach ÖV-GK

Einwohner:innen nach ÖV-Güteklassen (GK) – Erhöhung des Anteiles in den GK A und B

Definition	Qualität der Erschliessung der Wohnbevölkerung mit dem ÖV			
Entwicklung	2014	54 % GK A+B	25 % GK C	21 % GK D + keine GK
	2017	44 % GK A+B	33 % GK C	23 % GK D + keine GK
	2022	47% GK A+B	30 % GK C	23 % GK D + keine GK
Ziel	2040	55% GK A+B	25% GK C	20 % GK D + keine GK
Begründung	<p>Ziel ist einerseits die Erhöhung der Bevölkerungsdichte im Bereich der Güteklassen A und B aber auch der Erhalt dieser Dichte langfristig. Durch die angestrebte und vorgegebene Verdichtung des Siedlungsgebiets und die Schaffung von zusätzlichem, bezahlbarem Wohnraum an gut erschlossener Lage ist davon auszugehen, dass der Bevölkerungsanteil in den GK A und B, sowie die absolute Bevölkerungszahl zunehmen wird. Insbesondere im Raum zwischen Davos Platz und Dorf wird mit einem merklichen Bevölkerungswachstum gerechnet. Durch den neuen Bahnstation Davos Dorf und das ausgebauten Busangebot verbessert sich die Erschliessungsgüte im urbanen Raum (vgl. ÖV-Zielbild Abbildung 57).</p> <p>Durch den Bahnausbau (Davos Mitte) wird das ÖV-Angebot nach 2040 zusätzlich verbessert.</p>			

MOCA-Indikator 4: Beschäftigte nach ÖV-GK

Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen (GK) – Erhöhung des Anteiles in den GK A und B

Definition	Qualität der Erschliessung der Arbeitsplätze mit dem ÖV			
Entwicklung	2014	68 % GK A+B	15 % GK C	17 % GK D + keine GK
	2017	60 % GK A+B	22 % GK C	18 % GK D + keine GK
	2021	60 % GK A+B	20 % GK C	20 % GK D + keine GK
Ziel	2040	70% GK A+B	20% GK C	10 % GK D + keine GK
Begründung	<p>Der Anteil der Beschäftigten in gut oder sehr gut erschlossenen Gebieten wird sich durch die Innenverdichtung und die angestrebte Nutzungsdurchmischung erhöhen. Die Entwicklungen der Bahnhofsumfelder werden zudem dazu beitragen, dass sich die Beschäftigtenanzahl um Verkehrsknoten mehrt. Weiter werden die ausgeschiedenen Arbeitsplatzgebiete gezielt entwickelt. Durch den neuen Bahnstation Davos Dorf und das ausgebauten Busangebot verbessert sich die Erschliessungsgüte im urbanen Raum (vgl. ÖV-Zielbild Abbildung 57).</p> <p>Durch den Bahnausbau (Davos Mitte) wird das ÖV-Angebot nach 2040 zusätzlich verbessert.</p>			

MOCA-Indikator 5: Dichte der überbauten WMZ

Dichte der überbauten WMZ – Dichte der überbauten WMZ erhöhen

Definition	Anzahl Einwohner und Beschäftigte (in Vollzeitäquivalenten, VZÄ) pro Hektare			
Entwicklung	2012	56.9		
	2017	56.6		
	2022	53.1		
Ziel	2040	60		
Begründung	<p>Durch die angestrebte Verdichtung wird die Dichte in der WMZ weiter zunehmen. Aufgrund des bestehenden hohen Zweitwohnungsanteils sowie des fehlenden, bezahlbaren Wohnraums und der daraus resultierenden Abwanderung von Familien ist das Ziel der überbauten Dichte der WMZ moderat angesetzt. Durch die gezielte Entwicklung von Wohnraum und Arbeitsplatzgebieten, Innenentwicklungsstrategie und der Förderung von bezahlbarem Wohnraum gemäss Wohnraumstrategie wird die Dichte der überbauten WMZ erhöht.</p>			

6 Handlungsbedarf

Das Wichtigste in Kürze

In der Agglomeration Davos bestehen übergeordnete Herausforderungen, welche Auswirkungen auf die Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr haben:

Übergeordnete Herausforderungen

- Saisonale Schwankungen der Raumnutzenden und somit des Verkehrsaufkommens
- Spezielle Anforderungen des Tourismusverkehrs
- Hoher Anteil an Zweitwohnungen

Aus der Differenz zwischen Analyse, Entwicklungstrends und dem Zukunftsbild leitet sich folgender konkreter Handlungsbedarf ab:

Handlungsbedarf Siedlung

- HB-S1 Bisher wenig konzentrierte Siedlungsentwicklung nach Innen
- HB-S2 Fehlender Erstwohnraum
- HB-S3 Bedarf für Arbeitsplatzgebiete

Handlungsbedarf Landschaft

- HB-L1 Potenzial der öffentlichen Siedlungsfreiräume ist nicht ausgeschöpft
- HB-L2 Beeinträchtigte Ökomorphologie und Hochwasserschutz der Gewässer
- HB-L3 Vernetzung und Schutz des Naturlandschaftsraumes ist erschwert
- HB-L4 Eingeschränkte Lebensraumvielfalt in der Kulturlandschaft

Handlungsbedarf Verkehr

- HB-GV1 Hoher MIV-Anteil am Modalsplit
- HB-GV2 Mangelhafte Vernetzung der Verkehrsmittel
- HB-GV3 Ungenügende regionale Erreichbarkeit von Attraktoren
- HB-GV4 Wenig umgesetztes Mobilitätsmanagement
- HB-GV5 Kein Verkehrsmanagement vorhanden
- HB-GV6 Mangelhafte Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden
- HB-GV7 Mangelhafte Siedlungsverträglichkeit des Strassenraums
- HB-GV8 Hoher Ausstoss von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen des Gesamtverkehrs
- HB-GV9 Konflikte der Car-Parkierung im Zentralen Raum
- HB-ÖV1 Teilweise unattraktive Standorte von Bahnstationen und wenig attraktiver Umstieg zwischen Klosters und Filisur sowie zwischen den südwestlichen Ortsteilen und Davos Dorf
- HB-ÖV2 Ungenügendes Busangebot in den peripheren Quartieren und Ortsteilen
- HB-VV1 Viele Schwachstellen im Velowegnetz
- HB-VV2 Fehlende Velocabstellplätze
- HB-FV1 Netzlücken, mangelhafte Querungen und Trottoirs im Fusswegnetz
- HB-MIV1 Saisonale stark belastetes Strassennetz
- HB-MIV2 Mangelhafte Bewirtschaftung und hoher Flächenverbrauch der Parkierung
- HB-GÜ1 Tiefer Anteil Schienengüterverkehr und Umwege durch das Siedlungsgebiet

Relevanz des Handlungsbedarfs

Der ausgewiesene Handlungsbedarf wird bezüglich seiner Relevanz für das AP5G eingestuft. Eine Einstufung tiefer Relevanz bedeutet, dass der Handlungsbedarf nur bedingt im Rahmen des vorliegenden Agglomerationsprogramms gelöst werden kann, nicht aber dass generell kein Handlungsbedarf in der Agglomeration Davos besteht.

Tiefe Relevanz:

- ● ● Es besteht Handlungsbedarf. Dieser kann nur bedingt im Rahmen des Agglomerationsprogramms angegangen werden.

Mittlere Relevanz:

- ● ● Es besteht Handlungsbedarf, welcher im Rahmen des Agglomerationsprogramms angegangen werden kann.

Hohe Relevanz:

- ● ● Es besteht dringender Handlungsbedarf, welcher unter anderem durch Massnahmen des Agglomerationsprogramms gelöst werden kann.

6.1 Übergeordnete Herausforderungen

In der Agglomeration Davos bestehen übergeordnete Herausforderungen, welcher Auswirkungen auf die Bereiche Siedlung, Landschaft und Natur sowie auf den Verkehr haben. Dieser Handlungsbedarf ist eng verknüpft mit der touristischen Bedeutung der Destination Davos.

- **Saisonale Schwankungen der Raumnutzenden und somit des Verkehrsaufkommens**

Aufgrund der Haupt- und Nebensaison schwanken die Anzahl Raumnutzenden und das daraus resultierende Verkehrsaufkommen stark. Diese Saisonalität ist typisch für touristische Regionen und soll/kann an sich auch nicht verändert werden. Diese Schwankungen haben allerdings Auswirkungen auf andere Bereiche, wie beispielsweise die Wohnungsverfügbarkeit oder die Strassenauslastung, welchen mit Massnahmen begegnet werden muss.

- **Spezielle Anforderungen des Tourismusverkehrs**

Der Tourismusverkehr in Bergregionen unterscheidet sich in seinen Anforderungen und Bedürfnissen stark vom Alltagsverkehr. So ist beispielsweise der Ausrüstungs- und Gepäcktransport ein wichtiger Bestandteil des Tourismusverkehrs von Davos, sowohl im Winter (Ski-Ausrüstung) wie auch im Sommer (z.B. Velos). Tagesgäste wie auch Feriengäste wählen u.a. aufgrund des (teilweise umständlichen) Gepäcktransports das Auto zur Anreise nach Davos.

Bereits heute bestehen in Davos verschiedene, allerdings meist kostenpflichtige Gepäcktransportangebote. Eine Ausweitung des Angebots wird von verschiedenen Stellen geprüft. Ausserdem ist aufgrund der Zunahme des Bike-Tourismus in Davos die Velomitnahme im ÖV zu verbessern.

Die kantonale Langsamverkehrsstrategie ist aktuell in Erarbeitung.

- **Hoher Anteil an Zweitwohnungen**

Durch die touristische Ausrichtung der Agglomeration Davos sowie die bis ins Jahr 2012 wenig regulierte Erstellung von Zweitwohnungen besteht in Davos heute ein hoher Anteil an Zweitwohnungen. Auch wenn der Bau von weiteren Zweitwohnungen seit der Annahme der Zweitwohnungsinitiative einem Moratorium untersteht, werden Erstwohnungen weiterhin zu Zweitwohnungen umgenutzt, wodurch diese der ansässigen Bevölkerung nicht mehr zur Verfügung stehen.

6.2 Siedlung

HB-S1 – Bisher wenig konzentrierte Siedlungsentwicklung nach Innen

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – 36 ha der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sind nicht überbaut. Die mobilisierbare Kapazitätsreserve der WMZ wird auf mind. 850 Einwohner:innen geschätzt. – Der Überbauungsgrad der Wohnzonen ist mit 76 % tief. – Es wird eine Bevölkerungszunahme von rund 1'000 Personen prognostiziert. – Die Bauzonenreserven in Wiesen übersteigen den Bedarf.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Die Innenentwicklung ist an gut erschlossenen Lagen vorangetrieben, indem Areale auf den Ort bezogen verdichtet und die Reserven im Bestand mobilisiert werden. – Zu den EG Wohnen zählen folgende Gebiete: Areal Färbi, Jakobshorn- und Parsennparkplatz, Valbella (priorisierte Entwicklung); Reserven Ortolfi (Glaris) und Entwicklungsgebiete Monstein und Wiesen (sanfte Entwicklung) – Über die Entwicklungsgebiete Wohnen werden wichtige Baulandreserven der Innenentwicklung mobilisiert und mit Fokus auf eine hohe, aber dennoch angemessene Dichte für realisiert. Die Gebiete sind gut auf den Verkehr abgestimmt, an den öffentlichen Verkehr angebunden und bieten sichere und engmaschige Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr. – Die bestehenden Reserven im Bestand sind mobilisiert.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Siedlung und Verkehr sind besser aufeinander abzustimmen: Siedlungsentwicklung an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten. Mittels EG Wohnen an geeigneten Standorten ist die Siedlungsentwicklung zu lenken und zu verdichten. ► Im Rahmen der Nutzungsplanung ist die Bauzone gemäss den kantonalen Vorgaben zu überprüfen. ► Die ausgeschiedenen Entwicklungsgebiete Wohnen sind gemäss KrL und Innenentwicklungsstrategie [10] zu entwickeln.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

HB-S2 – Fehlender Erstwohnraum

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Es fehlt wirtschaftlich bezahlbarer Erstwohnraum für Familien, Senior:innen und Arbeitnehmende mit tiefem Einkommen. Die Leerwohnungsziffer liegt bei 0.2 %. – Der Anteil Zweitwohnungen liegt mit 58.6 % auf einem sehr hohen Niveau. – Der Zweitwohnungsanteil ist seit 2017 bis 2024 um weitere 2.6 % angestiegen, der Anteil Erstwohnungen ist gesunken. – Der Anteil altrechtlicher Wohnungen liegt bei 95 %. Diese sind dem Zweitwohnungsmarkt zugänglich. – Die Zahl der Raumnutzenden schwankt saisonal.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Es wird geeigneter Erstwohnraum bereitgestellt, um eine langfristig nachhaltige und vielfältige Entwicklung der Bevölkerung zu fördern und der Abwanderung entgegenwirken zu können. – Areale sind ortsbezogen verdichtet und die Reserven im Bestand mobilisiert. – Es wird wirtschaftlich tragbarer Wohnraum für alle Einwohner:innen bereitgestellt. – Die Gemeinde und die privaten und gemeinnützigen Akteur:innen tragen gemeinsam dazu bei, dass die obigen Ziele erreicht werden. Sie arbeiten dazu in einem offenen Dialog zusammen und tauschen sich aus.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Förderung von bezahlbarem Wohnraum gemäss Wohnraumstrategie [6] ► Reduktion der Umwandlung von Erst- zu Zweitwohnungen gemäss Wohnraumstrategie [6]
Relevanz für AP5G	 Tiefe Relevanz / Daueraufgabe, kann nur bedingt im Rahmen des AP angegangen werden.

HB-S3 – Bedarf für Arbeitsplatzgebiete

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – In den Arbeitszonen bestehen fast keine Bauzonenreserven mehr. – Im KrL sind mit Tannen und Islen zwei strategische Arbeitsstandorte ausgeschieden. – An der Clavedelerstrasse ist eine Erweiterung der AO-Foundation geplant.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Die EG Arbeiten haben zweckmässige Profile und sind effizient ausgenutzt durch Entwicklungen, unter anderem auch in die Höhe. Die arbeitsplatz- und publikumsintensiven Einrichtungen sind attraktiv an den öffentlichen Verkehr und das Velonetz angebunden sowie mit vielfältigen Mobilitätsangeboten ausgestattet, um die nachhaltige Fortbewegung zu ermöglichen und zu fördern.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Die für die Gemeindeentwicklung wichtigen strategischen Arbeitsorte sind priorität zu entwickeln.
Relevanz für AP5G	 Mittlere Relevanz

6.3 Natur und Landschaft

HB-L1 – Potenzial der öffentlichen Siedlungsfreiräume ist nicht ausgeschöpft

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Im Siedlungsraum (hauptsächlich Davos Dorf und Platz) existieren zahlreiche öffentliche Freiräume bei den Siedlungsauftritten, an den Siedlungsrändern, entlang der Promenade und innerhalb des Siedlungsgefüges, deren Natur- und Erholungswert gering ist. – Die Freiräume sind untereinander nicht vernetzt.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Davos verfügt über gut erschlossene, miteinander und in den Talboden verknüpfte öffentliche Freiräume. – Die Freiräume sind attraktive Naherholungsorte und sind auf die Herausforderungen des Klimawandels angepasst. – Als lineare Freiräume bieten auch Strassenräume mit ihren ausbuchtenden Plätzen Aufenthaltsqualität an.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Bestehende Freiräume/Plätze/Strassenbereiche aufwerten. ► Ergänzung eines linearen Freiraumes mit Aufenthaltsorten im Talboden. ► Die Freiräume der Wohnorte Wiesen, Monstein, Glaris, Laret werden freigehalten und als Aufenthaltsorte erkannt.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

HB-L2 – Beeinträchtigte Ökomorphologie, Hochwasserschutzfunktion und Zugänglichkeit der Gewässer

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Einige Gewässerabschnitte befinden sich in naturfremdem Zustand, wodurch der natürliche Gewässerhaushalt, die Artenvernetzung und der Hochwasserschutz beeinträchtigt sind. – Die Bachabschnitte im Siedlungsraum sind nicht erlebbar.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Die Gewässer sind ökologisch aufgewertet. Damit profitiert auch die Bevölkerung von attraktiven Naherholungsräumen.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Die Gewässer Flüelabach, Dischmabach und Sertigbach sind stellenweise gemäss Revitalisierungsstrategie des Kantons Graubünden aus dem Jahr 2014 zu revitalisieren. ► Verbaute Abschnitte der Landwasser innerhalb des Siedlungsraumes sind zu revitalisieren. ► Am Landwasser sind (mitunter in Kombination mit revitalisierten Uferbereichen) Räume der Erholung und Erlebbarkeit zu schaffen.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

HB-L3 – Vernetzung und Schutz des Naturlandschaftsraumes ist erschwert

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Existenz sehr vieler regionaler bis nationaler Natur- und Landschaftsschutzflächen. – Druck auf die Natur- und Kulturlandschaft ist enorm und steigt hauptsächlich durch den intensiven Tourismus weiter an. – Die ökologische Vernetzung ist beeinträchtigt. – Der Wald nimmt grosse Fläche im Raum Davos ein und hat viele Funktionen zu vereinigen. – Biodiversität im Siedlungsraum hat grosses Potenzial.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Naturnahe Landschafts- und Freiraumverbindungen vernetzen Landschaftsräume als Habitate von Tieren und Pflanzen. – Die Schutzgebiete sind vollumfänglich erhalten und nicht isoliert.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Schutzgebiete und Vorranggebiete für Natur und Landschaft sind weiterhin zu sichern. ► Für die ökologische Vernetzung der Lebensräume funktioniert die Wechselbeziehung zwischen Siedlungsfreiräumen, strukturreicher Kulturlandschaft im Talboden, dem Wald als Bindeglied zu den hauptsächlich höher gelegenen Landschafts- und Naturschutzräumen. ► Auch Siedlungen sind als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu entwickeln.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

HB-L4 – Eingeschränkte Lebensraumvielfalt in der Kulturlandschaft

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none">– Im Raum Davos schmückt das intensiv bewirtschaftete Kulturland grosse Flächen des Talbodens aus.– Solch bewirtschaftete Talböden sind in der Biodiversitätsstrategie Graubünden analysiert worden mit dem Fazit, dass die Trendwende im Biodiversitätsverlust noch lange nicht erreicht ist – speziell in Tallagen.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none">– Der durchgängige Kulturlandschaftsraum ist das verbindende Element des Talbodens und zugleich eine Artenreiche Landschaftskammer.– Er verbindet Siedlung mit Wald und Landschaftsraum und erfüllt Vernetzungsfunktionen.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none">► In der Kulturlandschaft Lebensraumvielfalt schaffen.► Wechselbeziehungen zwischen den Biotopen durch Strukturvielfalt sind in der offenen Kulturlandschaft zu begünstigen.
Relevanz für AP5G	 Mittlere Relevanz Zukunftsfrage, kann aber nicht im Rahmen des AP gelöst werden. Mögliche Planungsinstrumente: Im aktuellen Vernetzungsprojekt sind Vernetzungslücken zu verorten und die resultierenden Massnahmen zukünftig aktiv anzugehen

6.4 Verkehr

6.4.1 Gesamtverkehr

HB-GV1 – Hoher MIV-Anteil am Modalsplit

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr ist hoch, insbesondere im Freizeit-/Tourismusverkehr. Die Verkehrsnachfrage variiert über das Jahr stark. Der ÖV ist für die touristische Anreise teils nicht konkurrenzfähig (Reisezeit, Umsteigevorgänge, Komfort, Gepäcktransport etc.).
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> Nachhaltige Verkehrsformen (Fuss- und Velo-Verkehr sowie ÖV) sind die bevorzugten Verkehrsmittel der Gemeinde. Die 4-V-Strategie umfasst das Vermeiden von Verkehr, das Verlagern vom MIV auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, das Vernetzen verschiedener Verkehrsmittel und die verträgliche Abwicklung des Gesamtverkehrs.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> Der MIV-Anteil am Gesamtverkehr ist zugunsten der flächeneffizienten Verkehrsmittel zu verlagern und zu reduzieren. Das (über-)regionale Potenzial des ÖV sowie des Fuss- und Velo-Verkehrs im Zentrum ist auszuschöpfen.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

HB-GV2 – Mangelhafte Vernetzung der Verkehrsmittel

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> Das Angebot an multimodalen Wegeketten ist wenig ausgebaut und wenig attraktiv. Der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ist teilweise mit langen Aufenthalten und längeren Fusswegen verbunden. Die beiden Busterminals in Platz und Dorf sind wenig attraktiv gestaltet. Es besteht kein Velo-Sharing. (<i>Es ist aktuell ein Sharing-System in Planung</i>) Es besteht einzig in Davos Platz ein Car-Sharingangebot. Das Veloabstellplatzangebot an Bahnstationen (Bike+Ride) ist an den Stationen Laret, Wolfgang, Dorf, Platz, Frauenkirch und Glaris ungenügend.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> An Verkehrsrehrscheiben (VDS) ist der Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln attraktiv gestaltet und ermöglichen multimodale Wegeketten. Generell erfüllt jede Bahnstation des öffentlichen Verkehrs eine gewisse VDS-Funktion. Verkehrsrehrscheiben mit regionaler Bedeutung (regional Typ IV): Die Hauptrehrscheiben der Region (Davos Platz und Dorf) bieten Anbindung an den regionalen ÖV sowie die Umsteigebeziehungen Bahn-Bahn, Bahn-Bus, ÖV-Velo. Zudem bestehen Sharingangebote Verkehrsrehrscheiben mit lokaler Bedeutung: Die lokalen VDS Laret, Mitte und Glaris haben eine lokale, vernetzende Funktion und ermöglichen den Umstieg Bahn-Bus Verkehrsrehrscheiben mit touristischer Bedeutung: An touristischen VDS bestehen die Hauptzugänge ins Berggebiet und weitere touristische Gebiete. Im Fokus steht primär der Umstieg vom ÖV auf die Bergbahnen. Die 4-V-Strategie umfasst das Vermeiden von Verkehr, das Verlagern vom MIV auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, das Vernetzen verschiedener Verkehrsmittel und die verträgliche Abwicklung des Gesamtverkehrs.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> Die Verkehrsrehrscheiben sind entsprechend ihrer Typisierung weiterzuentwickeln. Das Car- und Velo-Sharing-Angebot ist im zentralen Raum an den Standorten Davos Platz und Davos Dorf auszubauen. Es sind bedarfsgerechte Veloabstellplätze an Verkehrsrehrscheiben anzubieten. Neue Busterminals (insb. Platz und Dorf) werden aufwärtskompatibel ausgebaut, sodass auch für einen zukünftigen Ausbau des Busangebots ausreichend Haltekanten vorhanden sind.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

HB-GV3 – Ungenügende regionale Erreichbarkeit von Attraktoren

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Verschiedene (über-) regional wichtige Zielorte sind ungenügend mit der Bahn erschlossen, sodass ein Umstieg von der Bahn auf den Bus erforderlich ist, oder die letzte Strecke zu Fuß zurückgelegt werden muss. Dazu zählen die Parcennbahn, das Eisstadion, das Kongresszentrum, das Spital, der Davosersee und das SLF. – Die Bahnstation Wiesen ist vom Siedlungsgebiet Wiesen schlecht erreichbar.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Die Bahnstation Davos Dorf wird im Rahmen des Generationenprojekts verschoben und die Parcennbahn in Fussdistanz von der Bahnstation erschlossen. – Das neu etablierte Zentrum Mitte und die Nutzungen Kongress- und Eisstadion sowie anliegende Quartiere werden durch eine neue Bahnstation Mitte erschlossen. – Es besteht eine durchgehende Verbindung (ohne Umstieg in Davos Platz) zwischen Flisur und Landquart im Halbstundentakt (Retica30+). – Die ÖV-Erschließung im zentralen Raum (See, SLF, Spital) wird durch ein Ausbau des Busangebots verbessert.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► (Über-) regional wichtige Zielorte (bspw. Kongresszentrum, Eisstadion, sowie die Parcennbahn, das Spital, der Davosersee und das SLF) sind optimal mit dem ÖV und kurzen Umsteigebeziehungen zu erschliessen. Wo möglich ist eine Verbindung ohne Umstieg von der Bahn auf den Bus zu bevorzugen.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

HB-GV4 – Wenig umgesetztes Mobilitätsmanagement

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Das GVK sieht verschiedene Massnahmen zum Mobilitätsmanagement vor. – Massnahmen zur aktiven Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens von Einheimischen und Gästen, wie eine einheitliche Bewirtschaftung der Parkplätze, das Etablieren einer einheitlichen Mobilitätsplattform oder der Ausbau des Gepäcktransportangebots sind noch wenig umgesetzt.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Das Mobilitätsmanagement umfasst eine bessere Organisation, neue Angebote und eine optimale Information der Verkehrsteilnehmenden. Dies führt zu einer Förderung der ÖV- und FVV-Nutzung. – Die 4-V-Strategie umfasst das Vermeiden von Verkehr, das Verlagern vom MIV auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, das Vernetzen verschiedener Verkehrsmittel und die verträgliche Abwicklung des Gesamtverkehrs.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Vertiefung und Umsetzung der im Rahmen des GVK erarbeiteten Massnahmenvorschläge. Dazu gehören die Umsetzung eines Velo-Sharings oder auch der Aufbau einer Mobilitätsplattform. ► Etablieren einer Fokusgruppe für die aktive Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im Tourismusverkehr
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

HB-GV5 – Kein Verkehrsmanagement vorhanden

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Es besteht zurzeit kein Verkehrsmanagement und nur punktuell eine Buspriorisierung. – Aufgrund der punktuellen Überlastung des Strassennetzes zu Spitzentagen / -zeiten wird der Busverkehr behindert und kann nicht fahrplanstabil verkehren. – Es war bisher kein Parkleitsystem vorhanden, sodass bei einer vollständigen Belegung erheblicher Parksuchverkehr entstand. Dieses wird im Jahr 2024/2025 realisiert und die bestehenden, grösseren Parkierungsanlagen werden integriert. – An niveaugleichen Bahnübergängen entstehen teilweise lange Rückstaus, welche den Bus-, Fuss- und Veloverkehr beeinträchtigen.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Der Parksuchverkehr wird durch ein intelligentes Parkleitsystem minimiert und durch eine einheitliche Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze reduziert. – An niveaugleichen Bahnübergängen werden Bus-, Fuss- und Veloverkehr nicht durch lange Rückstaus beeinträchtigt.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Das neu realisierte Parkleitsystem ist periodisch zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen oder zu erweitern. ► Der strassengebundene ÖV ist gegenüber dem MIV zu priorisieren (vermehrte Umsetzung durch Fahrbahnhaltestellen im Innerortsbereich). ► Prüfen von längerfristigen Dosierungsmassnahmen für den MIV in Zusammenarbeit mit dem Kanton (z.B. bei der Einfahrt nach Davos aus dem Prättigau oder bei der Ausfahrt von Parkhäusern).
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

HB-GV6 – Mangelhafte Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Die Anzahl der verunfallten Personen ist über die letzten Jahre leicht gesunken. Im Hinblick auf die erwartete Zunahme der Verkehrsmengen, sowie des touristischen Veloverkehrs muss die Sicherheit der (vulnerablen) Verkehrsteilnehmenden dennoch weiter verbessert werden.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Wohngebiete sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität verkehrsberuhigt. Die Ortszentren sind in allen Ortsteilen auf den Fussverkehr ausgerichtet und weisen hohe Standards bezüglich ihrer Dimensionierung, Ausgestaltung und Sicherheit auf. Es besteht ein sicheres, engmaschiges und attraktives Fusswegnetz. Das Alltags-Velonetz erschliesst das Siedlungsgebiet, Arbeitsorte und ÖV-Haltestellen, insbesondere Bahnhaltestellen. Die Routenführung ist sicher, attraktiv und wird direkt geführt. – Das Velohauptnetz vernetzt die Ortsteile, wichtige Points of Interest und die ÖV- Haltestellen miteinander. Velofahrende können sich sicher, attraktiv und auf möglichst direkten Wegen fortbewegen
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Erkannte Schwachstellen im Fuss- und Velowegnetz sind zu beheben. ► Unfallhäufungspunkte sind zu sanieren.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

HB-GV7 – Mangelhafte Siedlungsverträglichkeit des Strassenraums

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Die Ortsdurchfahrten in Wiesen, im Zentrum von Davos (Promenade/Talstrasse) und Wolfgang sind nicht siedlungsverträglich gestaltet. – Die teils hohe Verkehrsbelastung des Streckennetzes hat negative Auswirkungen auf den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr und schränkt die Attraktivität entlang der stark belasteten Strassen ein. – Ein grosser Teil des Strassenverkehrs (MIV und Bus) wird mit fossilen Brennstoffen betrieben, was zu Lärm- und Schadstoffemissionen führt. – Die Lärmimmissionen auf Abschnitten der Prättigauer-, Flüela-, Landwasser-, Dischma- und Sertigstrasse sowie auf einigen Gemeindestrassen überschreiten die Grenzwerte. Daher wurde ein Lärmsanierungsprojekt ausgearbeitet.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Wohngebiete sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität verkehrsberuhigt. Die Ortszentren sind in allen Ortsteilen auf den Fussverkehr ausgerichtet und weisen hohe Standards bezüglich ihrer Dimensionierung, Ausgestaltung, Geschwindigkeitsregime und Sicherheit auf. – Die Strassenräume entlang der Verkehrsachsen innerhalb des Siedlungsgebiets sind siedlungsverträglich gestaltet. Die Strassenraumgestaltung unterscheidet sich von den ausserorts gelegenen Abschnitten und beinhaltet eine attraktive Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem dient der Strassenraum neben seinen verkehrlichen Funktionen auch dem Aufenthalt. Die unterschiedlichen Anforderungen der Verkehrsteilnehmenden sind aufeinander abgestimmt. – Die 4-V-Strategie umfasst das Vermeiden von Verkehr, das Verlagern vom MIV auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, das Vernetzen verschiedener Verkehrsmittel und die verträgliche Abwicklung des Gesamtverkehrs. – Durch die Dekarbonisierung des ÖV, des MIV und des Güterverkehrs werden die negativen Lärm- und Schadstoffemissionen der fossil betriebenen Fahrzeuge reduziert.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Der Strassenraum im Siedlungsgebiet wird siedlungsverträglich gestaltet. Dies umfasst Massnahmen wie eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit oder baulich-gestalterische Massnahmen. ► Die durch den Strassenverkehr (MIV und Bus) verursachten Lärm- und Schadstoffemissionen sind zu reduzieren.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

HB-GV8 – Hoher Ausstoss von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen des Gesamtverkehrs

- Ist-Zustand**
- Durch den hohen MIV-Anteil am Gesamtverkehr und dessen hoher Anteil an fossil betriebenen Fahrzeugen ist der Ausstoss von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen des Gesamtverkehrs hoch.
 - Der Anteil elektrisch betriebenen Busse an der Gesamtflotte ist heute klein. (*Die VBD plant allerdings die Einflootung von rein elektrisch betriebenen Bussen*).
 - Der Grossteil des Güterverkehrs von und nach Davos wird über die Strasse abgewickelt.
- Zielbild**
- Durch die Dekarbonisierung des ÖV, des MIV und des Güterverkehrs werden die negativen Lärmimmissionen, die Treibhausgas- und Schadstoffemissionen der fossil betriebenen Fahrzeuge reduziert.
- Strategie-ansatz**
- Die negativen Lärmimmissionen, die Treibhausgas- und Schadstoffemissionen des fossil betriebenen, strassengebundene ÖVs sind zu reduzieren.
 - Es ist ein bedarfsgerechtes Angebot an Ladestationen für E-Autos zur Verfügung zu stellen.
 - Der Strassengüterverkehr ist siedlungsverträglich (Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen) abzuwickeln.

Relevanz für AP5G 

Hohe Relevanz

HB-GV9 – Konflikte der Car-Parkierung im Zentralen Raum

- Ist-Zustand**
- Parkierte Reisecars schränken teils die Sicht auf Busse und den Fuss- und Veloverkehr ein, was die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden mindert.
 - Die Anreise nach Davos mit dem Reisecar findet insbesondere im Zusammenhang mit der Hotellerie und den Bergbahnen statt.
- Zielbild**
- Car-Parkierung ohne negative Folgen für die anderen Verkehrsteilnehmenden und den Aufenthalt im öffentlichen Raum
- Strategie-ansatz**
- Gesamtheitliche Konzeption der Car-Parkierung in Davos
- Relevanz für AP5G** 

Mittlere Relevanz

6.4.2 Öffentlicher Verkehr**HB-ÖV1 – Wenig attraktiver Umstieg zwischen Klosters und Filisur sowie zwischen den südwestlichen Ortsteilen und Davos Dorf**

- Ist-Zustand**
- Beim Umstieg von Klosters nach Filisur fällt eine lange Wartezeit von 30 Minuten an.
 - Für Verbindungen von Davos Wiesen, Sertig oder Clavadel nach Davos Dorf ist jeweils ein Umstieg in Davos Platz oder Frauenkirch notwendig.
 -
- Zielbild**
- Die RhB bindet die Agglomeration Davos ab Davos Platz in Richtung Landquart (mit Anschluss Fernverkehr Chur, Zürich, St.Gallen) an, sowie ins Unterengadin via Klosters. Ab Davos Platz führt der Bahnkorridor Davos in südlicher Richtung über Filisur in Richtung Thusis und ins Oberengadin. Zudem verbindet die Bahnlinie die Ortsteile Wiesen, Glaris, Frauenkirch, Platz, Dorf und Laret miteinander.
 - Es besteht eine durchgehende Verbindung (ohne Umstieg in Davos Platz) zwischen Filisur und Landquart im Halbstundentakt.
- Strategie-ansatz**
- Die lange Wartezeit in Davos Platz auf der Strecke Klosters – Filisur ist durch die Massnahmen im Rahmen von «Retica 30+» zu reduzieren.
- Relevanz für AP5G** 
- Mittlere Relevanz:
Die Durchbindung der RhB nach Filisur erfolgt im Rahmen von «Retica 30+» unabhängig vom Agglomerationsprogramm. Die dadurch erreichte Verbesserung des Bahnangebots ist allerdings auch für das AP von hoher Wichtigkeit.

HB-ÖV2 – Ungenügendes Busangebot in den peripheren Quartieren und Ortsteilen

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Ein kleiner Teil des Siedlungsgebiets und der Entwicklungsgebiete ist ungenügend mit dem ÖV erschlossen. – Viele Haltestellen entsprechen nicht den Standards gemäss BehiG.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Auf dem Bushauptkorridor überlagern sich verschiedene wichtige Buslinien. Der Korridor erschliesst den Siedlungsraum effizient und attraktiv mit einer fahrplanstabilen, störungsfreien Linienführung und optimalen Anschlüssen an und von der Bahn.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Die Fahrplanstabilität der Busse ist auch zu Spitzenzeiten zu gewährleisten. ► Die ÖV-Erschliessung der Ortsteile Wiesen und Monstein sowie der Siedlungsteile Spital, Bünda/Bolgen und See ist zu verbessern, das Busangebot ist laufend mit dem Bahnangebot abzustimmen. ► Haltestellen des ÖV sind BehiG-konform auszustalten.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

6.4.3 Veloverkehr

HB-VV1 – Viele Schwachstellen im Velowegnetz

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Das Potenzial für den Veloverkehr ist insbesondere im Zentrum von Davos sehr hoch. – Auf dem Haupt- und Nebennetz befinden sich diverse Schwachstellen und Netzlücken für den Veloverkehr (bspw. entlang Landwasser) und fehlende Querverbindungen, sowie hohe signalisierte Geschwindigkeiten ohne bedarfsgerechte Veloinfrastruktur. – Im Winter entstehen witterungsbedingt, sowie punktuell durch die Schneeräumung Gefahrenstellen oder erschwerte Bedingungen (dies kann allerdings nur bedingt optimiert werden).
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Das Velohauptnetz vernetzt die Ortsteile der Ortsteile, wichtige Points of Interest und die ÖV-Haltestellen miteinander. Velofahrende können sich sicher, attraktiv und auf möglichst direkten Wegen fortbewegen. Die Infrastruktur weist einen hohen Ausbaustandard auf. – Wohngebiete sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität verkehrsberuhigt. – Das Alltags-Velonetz erschliesst das Siedlungsgebiet, Arbeitsorte und ÖV-Haltestellen. Die Routenführung ist sicher, attraktiv und wird direkt geführt.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Es ist ein sicheres, attraktives und durchgängiges Velowegnetz zu gewährleisten. ► Insbesondere im zentralen Raum ist auf eine grosszügige Dimensionierung der Veloinfrastruktur zu achten. ► Wichtige Zielorte und VDS sind gut durch das Velowegnetz zu erschliessen. ► Netzlücken im Velowegnetz sind zu schliessen
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz (Witterungsbedingte oder durch die Schneeräumung verursachter Handlungsbedarf ist für das Agglomerationsprogramm nicht von hoher Relevanz)

HB-VV2 – Fehlende Veloabstellplätze

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Das Veloabstellplatzangebot an ÖV-Haltestellen und wichtigen Zielorten entspricht in seiner Dimensionierung und Ausstattung nicht dem Bedarf. – Bedarf an Ladeinfrastruktur für E-Bikes und E-Mountainbikes besteht primär an Standorten, wo längere Strecken zurückgelegt werden und keine regulären Steckdosen oder das Ladegerät des Akkus der Fahrer:in nicht zur Verfügung stehen. Weiterer Bedarf besteht zudem an Orten wie Bahnhöfen und an halböffentlichen Orten (Gastronomiebetriebe, Einkaufsmöglichkeiten, etc.), wo Akku und Ladegerät während des Ladevorgangs vor Diebstahl oder Wettereinflüssen geschützt werden müssen.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – An den ÖV-Haltestellen und POI bestehen ausreichend Veloabstellanlagen mit hoher Qualität und Ladeinfrastruktur.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► An VDS und wichtigen Zielorten wie Supermärkten und Freizeitangeboten ist ein bedarfsgerechtes Veloabstellangebot zu erstellen. ► An geeigneten Standorten des Alltags- als auch des Freizeitverkehrs ist Ladeinfrastruktur für E-Bikes und E-Mountainbikes anzubieten. ► Es ist für ausreichend private Veloabstellplätze zu sorgen.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

6.4.4 Fussverkehr

HB-FV1 – Netzlücken, mangelhafte Querungen und Trottoirs im Fusswegnetz

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Es bestehen Netzlücken (bspw. entlang dem Landwasser) und Schwachstellen (insbesondere Querungsstellen) im Fussverkehrsnetz. – Im Winter entstehen witterungsbedingt, sowie punktuell durch die Schneeräumung Gefahrenstellen oder erschwerte Bedingungen (dies kann allerdings nur bedingt optimiert werden).
Zielbild	<p>– Wohngebiete sind zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität verkehrsberuhigt. Die Ortszentren sind in allen Ortsteilen auf den Fussverkehr ausgerichtet und weisen hohe Standards bezüglich ihrer Dimensionierung, Ausgestaltung und Sicherheit auf. Es besteht ein sicheres, engmaschiges und attraktives Fusswegnetz.</p>
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Es ist ein sicheres, attraktives und durchgängiges Fusswegnetz zu gewährleisten. ► Insbesondere im zentralen Raum ist auf eine grosszügige Dimensionierung der Fussinfrastruktur zu achten. ► Wichtige Zielorte und VDS sind gut durch das Fusswegnetz zu erschliessen. ► Die festgestellten Netzlücken im Fusswegnetz sind zu schliessen.
Relevanz für AP5G	 <p>Hohe Relevanz (Witterungsbedingte oder durch die Schneeräumung verursachter Handlungsbedarf ist für das Agglomerationsprogramm nicht von hoher Relevanz)</p>

6.4.5 MIV

HB-MIV1 – Saisonal stark belastetet Strassennetz

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Die teils hohe Verkehrsbelastung des Streckennetzes führt punktuell zu Fahrzeitverlusten und hat zudem negative Auswirkungen auf den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr und schränkt die Attraktivität entlang der stark belasteten Strassen ein. – Bei längeren Schrankenschliesszeiten kommt es an niveaugleichen Bahnübergängen teilweise zu langen Rückstaus, welche den Bus-, Fuss- und Veloverkehr beeinträchtigen. – Die MIV-Belastung hat in den letzten Jahren zugenommen. Die prognostizierte Abnahme der MIV-Belastung ist zu hinterfragen.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Die entlang der Täler verlaufenden Haupterschliessungssachsen verbinden die verschiedenen Ortsteile von Davos miteinander und bündeln die Verkehrsströme. Im Zentrum von Davos nehmen die Promenade und die Talstrasse den Durchgangsverkehr auf und entlasten die anderen Quartiere. Die kantonalen Verbindungsstrassen binden die Ortsteile Monstein, Clavadel und Laret an die Hauptstrasse an. – Die 4-V-Strategie umfasst das Vermeiden von Verkehr, das Verlagern vom MIV auf flächeneffiziente Verkehrsmittel, das Vernetzen verschiedener Verkehrsmittel und die verträgliche Abwicklung des Gesamtverkehrs. – An niveaugleichen Bahnübergängen werden Bus, Fuss- und Veloverkehr nicht durch lange Rückstaus beeinträchtigt.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Die punktuelle Überlastung des Strassennetzes ist soweit möglich zu reduzieren (Verkehrsmanagement) ► Verbleibender Stau siedlungsverträglich abwickeln ► Die erwartete zusätzliche Belastung durch Mehrverkehr im MIV ist durch Förderung der flächeneffizienten Verkehrsmittel zu minimieren. ► Das Verkehrsregime an den beiden Bahnübergängen Mühle- und Dischmastrasse durch das Generationenprojekt verbessern
Relevanz für AP5G	 <p>Hohe Relevanz</p>

HB-MIV2 – Mangelhafte Bewirtschaftung und hoher Flächenverbrauch der Parkierung

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Es besteht ein grosses Angebot an öffentlichen und privaten Parkplätzen, was die Nutzung des Autos attraktiv macht. – Ein neues Parkierungskonzept liegt vor, welches eine Konzentration und die einheitliche Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze und ein Parkleitsystem vorsieht. – Auch zu Spitzenzeiten sind Parkierungskapazitäten vorhanden. Teilweise befinden sich diese Kapazitäten allerdings nicht bei den stark nachgefragten Zielorten.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Einzelne, oberirdische Parkplätze werden in grösseren Parkierungsanlagen gebündelt, sodass die bestehenden Parkierflächen im öffentlichen Raum dem FVV und Gewerbe zur Verfügung stehen. – Die Einführung einer einheitlichen Parkplatzbewirtschaftung und eines Parkleitsystems ermöglicht ein effizienteres Nutzen der vorhandenen Parkermöglichkeiten und verhindert Suchverkehr.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Die öffentliche Parkierung soll gem. Parkierungskonzept künftig einheitlich bewirtschaftet werden. ► Es soll ein Parkleitsystem für die relevanten öffentlich nutzbaren Parkplätze eingeführt werden. ► Die öffentliche Parkierung im zentralen Raum ist gem. Parkierungskonzept zu bündeln. ► Die private Parkierung ist unter Berücksichtigung der Standorteigenschaften zu regeln.
Relevanz für AP5G	 Hohe Relevanz

6.4.6 Güterverkehr

HB-GÜ1 – Tiefer Anteil Schienengüterverkehr und Umwege durch das Siedlungsgebiet

Ist-Zustand	<ul style="list-style-type: none"> – Der Anteil Strassengüterverkehr am gesamten Güterverkehr ist hoch. – Bestehende Gleisanschlüsse werden heute teilweise wenig genutzt. – Durch teilweise zu geringe lichte Höhen von Bahnunterführungen kommt es zu Umwegfahrten durch das Siedlungsgebiet.
Zielbild	<ul style="list-style-type: none"> – Die Dekarbonisierung des Gesamtverkehrs ist ein Ziel nationaler, kantonaler und kommunaler Ebene. Durch die Elektrifizierung des ÖV, des MIV und des Güterverkehrs werden die negativen Lärm- und Schadstoffemissionen der fossil betriebenen Fahrzeuge reduziert.
Strategie-ansatz	<ul style="list-style-type: none"> ► Der Anteil des Schienengüterverkehrs und ressourcenschonender Kleinfahrzeuge für die Belieferung der Gemeinde Davos ist zu erhöhen. ► Umwegfahrten von LKWs durch das Siedlungsgebiet sind zu vermeiden. ► Bestehende Anschlussgleise in Wert setzen.
Relevanz für AP5G	 Geringe Relevanz

Im Rahmen des AP5G Davos werden keine Güterverkehrssstrategien ausgearbeitet. Der Güterverkehr ist aber als Teil des Gesamtverkehrs in den übrigen Strategien berücksichtigt.

7 Teilstrategien

Das Wichtigste in Kürze

Aus dem Handlungsbedarf leiten sich die folgenden Teilstrategien zum Erreichen des Zukunftsbildes 2040 ab. Die Teilstrategien für das AP5G beziehen sich insbesondere auf den Handlungsbedarf mit mittlerer bis hoher Relevanz.

Siedlung

- TS-S1 Siedlungsentwicklung am richtigen Ort
- TS-S2 Potenziale der Entwicklungsgebiete Wohnen nutzen
- TS-S3 Potenziale der Entwicklungsgebiete Arbeiten nutzen
- TS-S4 Erstwohnraum gewährleisten

Landschaft

- TS-L1 Qualitativ hochstehende und gut erreichbare Siedlungsfreiräume
- TS-L2 Gewässer aus Gründen der Ökomorphologie / Biodiversität / Hochwasserschutz / Erholungsfunktion in Wert setzen
- TS-L3 Sichern der Natur- und Landschaftsschutzflächen sowie Vernetzung der Habitate im Siedlungsraum, Talboden und an Hanglagen

Verkehr

- TS-GV1 Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage
- TS-GV2 Steuerung und Lenkung des Strassenverkehrs auf dem Strassenennet, an Bahnunterführungen und Niveauübergängen
- TS-GV3 Dekarbonisierung des Gesamtverkehrs
- TS-GV4 Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern
- TS-GV5 Attraktiver und siedlungsverträglicher Strassenraum
- TS-GV6 Car-Parkierung gesamtheitlich lösen
- TS-ÖV1 Bahnangebot als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken
- TS-ÖV2 Attraktives lokales Ortsbusangebot gewährleisten
- TS-VV1 Sichere, direkte und durchgängige Veloinfrastruktur realisieren
- TS-FV1 Sicheres, direktes und durchgängiges Fussverkehrsnetz realisieren
- TS-MIV1 Verkehr auf dem übergeordneten Strassenennet bündeln
- TS-MIV2 Bewirtschaftung und Regulierung der Parkierung
- TS-GÜ1 Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene

In der folgenden Tabelle sind die Teilstrategien der Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr dargestellt, sowie welchen Handlungsbedarf die jeweiligen Teilstrategien abdecken.

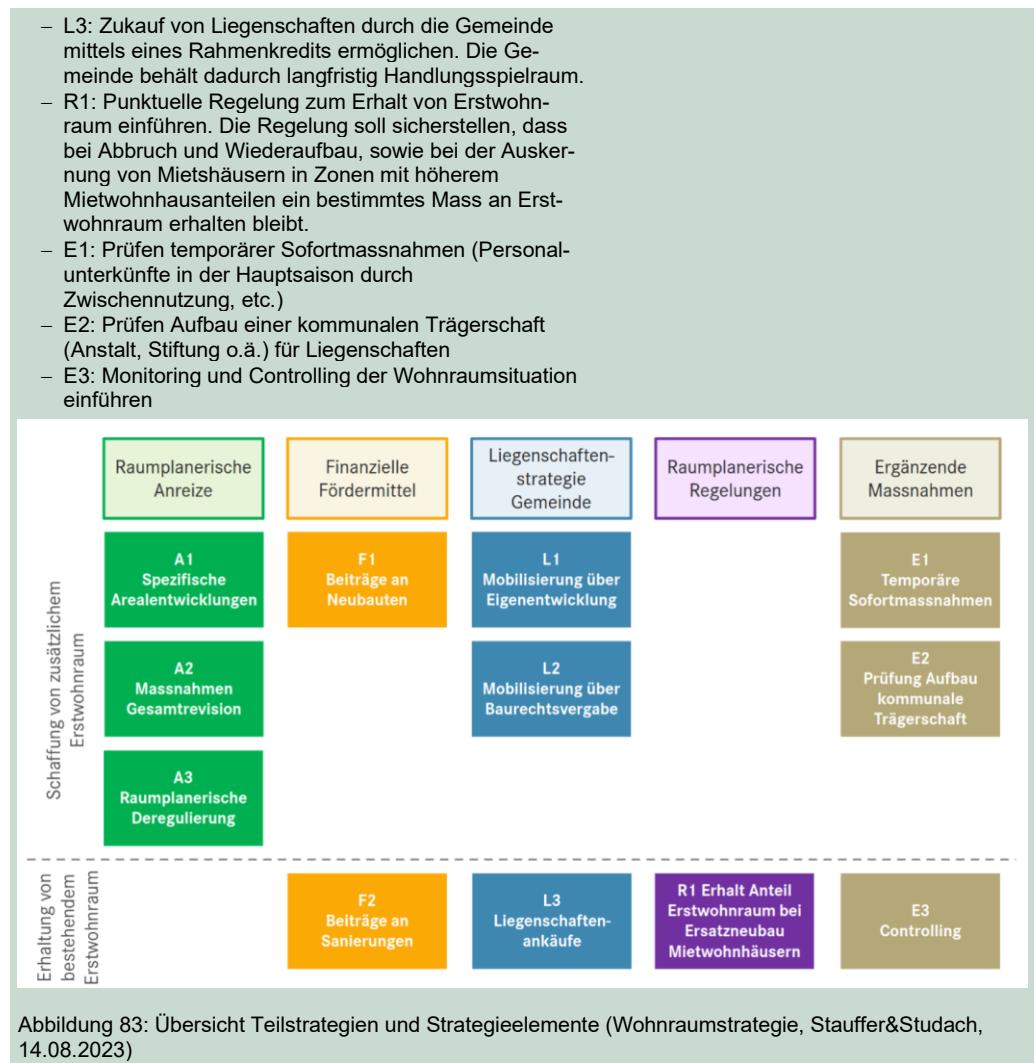
			Siedlung	Landschaft	Gesamtverkehr	ÖV	Velo	FV	MIV	GV
Relevanz des Handlungsbedarfs für Teilstrategie:										
hoch										
mittel										
ÖV = öfflicher Verkehr VV = Veloverkehr FV = Fussverkehr GV = Güterverkehr										
TS-S1 – Siedlungsentwicklung am richtigen Ort	hoch	mittel	mittel							
TS-S2 – Potenziale der EG Wohnen nutzen	mittel	hoch								
TS-S3 – Potenziale der EG Arbeiten nutzen			hoch							
TS-S4 – Erstwohnraum gewährleisten	mittel	hoch								
TS-L1 – Qualitativ hochstehende und gut erreichbare Siedlungsfreiräume erhalten / schaffen				hoch	mittel				mittel	
TS-L2 – Gewässer aus Gründen der Ökomorphologie/Biodiversität/Hochwasserschutz/Erholungsfunktion Wert setzen				mittel	hoch				mittel	
TS-L3 – Sichern der Natur- und Landschaftsschutzflächen; Vernetzung der Habitate im Siedlungsraum, Talboden und Hanglagen	mittel				hoch				mittel	
TS-GV1 – Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage	mittel					hoch	hoch	hoch	hoch	hoch
TS-GV2 – Steuerung und Lenkung des Strassenverkehrs auf dem Strassenennetz, an Bahnunterführungen und Niveauübergängen						hoch	hoch	hoch	hoch	hoch
TS-GV3 – Dekarbonisierung des Gesamtverkehrs	mittel					hoch	hoch	hoch	hoch	hoch
TS-GV4 – Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern				hoch		hoch				
TS-GV5 – Attraktiver und siedlungsverträglicher Strassenraum	mittel			hoch		hoch	hoch			
TS-GV6 – Car-Parkierung gesamtheitlich lösen						hoch	hoch	hoch		
TS-ÖV6 – Bahnangebot als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken	mittel					hoch	hoch			
TS-ÖV2 – Attraktives lokales Ortsbusangebot gewährleisten	mittel					hoch	hoch			
TS-VV1 – Sichere, direkte und durchgängige Veloinfrastruktur realisieren					hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	
TS-FV1 – Sicherer, direktes und durchgängiges Fusswegnetz realisieren					hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	
TS-MIV1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassenennetz bündeln					hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch
TS-MIV2 – Bewirtschaftung und Regulierung der Parkierung					hoch	hoch	hoch	hoch	hoch	hoch
TS-GÜ1 – Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene						hoch	hoch			hoch

Tabelle 17: Zusammenhang Handlungsbedarf und Teilstrategien

7.1 Siedlung

Die Teilstrategien sind im Teilstrategieplan Siedlung (Abbildung 84) dargestellt.

TS-S1 – Siedlungsentwicklung am richtigen Ort	
Strategie	Massnahme
<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung der Siedlung gemäss dem kommunalen räumlichen Leitbild (KrL) und Innenentwicklungsstrategie (IES): Attraktive Zentren in Davos Platz, Mitte und Dorf schaffen Massvolle Siedlungsentwicklung in den weniger gut mit dem ÖV erschlossenen Ortsteilen Erhalt der Ortsbild-prägenden Gebiete in allen Ortsteilen Halten und Weiterentwickeln der für Davos wichtigen Standorte für Forschung&Entwicklung sowie im Gesundheitssektor. Gewerbeanteil halten und erhöhen 	<ul style="list-style-type: none"> M-S.01 – Arealentwicklung Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf (Generationenprojekt) M-S.02 – Ortsplanungsrevision M-S.03 – Umsetzung Wohnraumstrategie M-S.04 – Arealentwicklung Areal Färbi M-S.05 – Arealentwicklung Valbella M-S.07 – Sanfte Entwicklung in den Ortsteilen (Wiesen/Monstein) M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobshorn Massnahmenschwerpunkt Generationenprojekt (Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf)
TS-S2 – Potenziale der Entwicklungsgebiete Wohnen nutzen	
Strategie	Massnahme
<ul style="list-style-type: none"> Entwickeln der im KrL ausgeschiedenen Entwicklungsgebiete Wohnen: <ul style="list-style-type: none"> Areal Färbi: Erstellung von neuem, wirtschaftlich tragbarem Erst-Wohnraum Jakobshornparkplatz: Entwicklung von neuem Wohnraum an zentraler Lage Parsennparkplatz: Entwicklung in Abstimmung mit Generationenprojekt Valbella: Neues Wohnquartier auf dem Areal der ehemaligen Höhenklinik, Entwickeln der bestehenden Reserven: <ul style="list-style-type: none"> Sanfte Entwicklung der Reserven Ortolfi (Davos Glaris), Monstein und in Wiesen. 	<ul style="list-style-type: none"> M-S.01 – Arealentwicklung Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf (Generationenprojekt) M-S.02 – Ortsplanungsrevision M-S.03 – Umsetzung Wohnraumstrategie M-S.04 – Arealentwicklung Areal Färbi M-S.05 – Arealentwicklung Valbella M-S.07 – Sanfte Entwicklung in den Ortsteilen (Wiesen/Monstein) M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobshorn Massnahmenschwerpunkt Generationenprojekt (Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf)
TS-S3 – Potenziale der Entwicklungsgebiete Arbeit nutzen	
Strategie	Massnahme
<ul style="list-style-type: none"> Entwickeln der im KrL ausgeschiedenen Entwicklungsgebiete Arbeit: <ul style="list-style-type: none"> Glaris: Den Bereich zwischen Spinabad und Mühle als strategische Arbeitszone vorsehen und flächeneffizient nutzen. Das Spinabad soweit möglich erhalten und touristisch oder gewerblich weiter nutzen. Tannen und Brüchweg: Die für die Gemeindeentwicklung wichtigen strategischen Arbeitsstandorte prioritär umsetzen. Entwickeln des Arbeitsplatzgebiets der AO-Foundation: Bessere Ausnutzung der bestehenden Arbeitsstandorte in den Zonen A und W 	<ul style="list-style-type: none"> M-S.02 – Ortsplanungsrevision M-S.03 – Umsetzung Wohnraumstrategie M-S.06 – Entwicklung strategischer Arbeitsstandorte
TS-S4 – Erstwohnraum gewährleisten	
Strategie	Massnahme
<ul style="list-style-type: none"> Umsetzen der Wohnraumstrategie (Abbildung 83): <ul style="list-style-type: none"> A1: Vorantreiben der Arealentwicklungen Färbi, Valbella, Ortszentrum Davos Dorf (vgl. TS-S2) A2: Umsetzung Ortsplanungsrevision (vgl. TS-S1) A3: Überprüfen von erschwerenden Regelungen (Pflichtparkplatzregelungen, Nutzungsboni mit Vorgabe von Mindestanteilen Mietwohnraum, etc.) F1 und 2: Schaffung und Erhalt von Erstwohnraum fördern durch Anpassung des bestehenden Fonds, sodass eine höhere Wirkung für die Wohnraumförderung und den Erhalt von Erstwohnraum erzielt werden kann. L1: Anreize schaffen, um die private Erstwohnraumproduktion weiter hochzuhalten und prüfen, ob Regulierungen reduziert werden können. L2: Mobilisierung der Gemeindeliegenschaften durch Baurechtsvergaben an gemeinnützige Bauträger und umsetzen eigener Projekte 	<ul style="list-style-type: none"> M-S.01 – Arealentwicklung Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf (Generationenprojekt) M-S.02 – Ortsplanungsrevision M-S.03 – Umsetzung Wohnraumstrategie M-S.04 – Arealentwicklung Areal Färbi M-S.05 – Arealentwicklung Valbella M-S.07 – Sanfte Entwicklung in den Ortsteilen (Wiesen/Monstein) M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobshorn Massnahmenschwerpunkt Generationenprojekt (Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf)



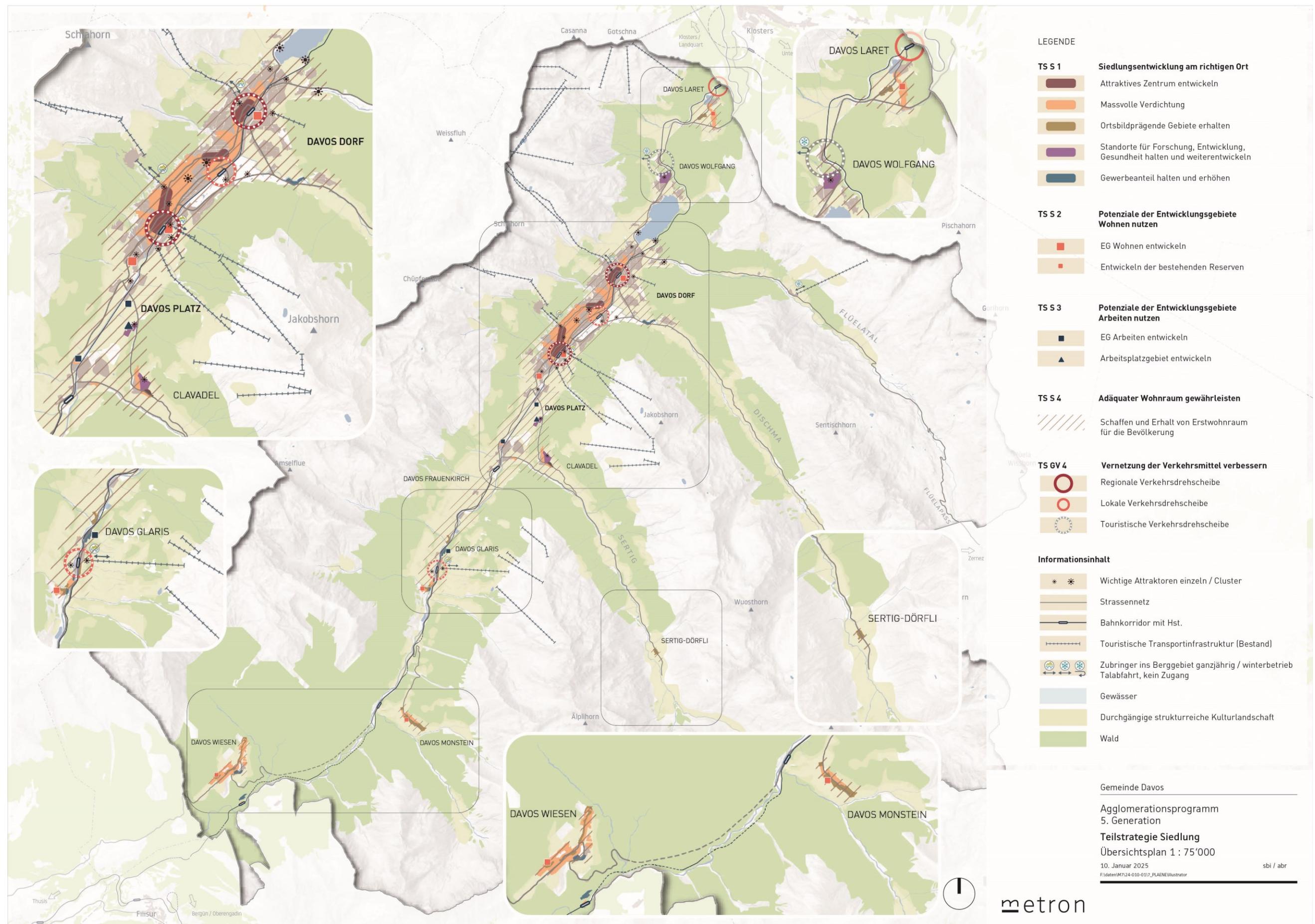


Abbildung 84: Teilstrategieplan Siedlung

7.2 Natur und Landschaft

Die Teilstrategien sind im Teilstrategieplan Landschaft (Abbildung 85) dargestellt.

Strategie	Massnahme
TS-L1 – Qualitativ hochstehende und gut erreichbare Siedlungsfreiräume erhalten / schaffen	
<ul style="list-style-type: none"> – Vorhandene Stärken/Potenziale der Siedlungsfreiräume werden besser erfahrbar gemacht – Qualitätsvolle Siedlungsaufakte als einheitliche Räume und soziale Treffpunkte denken – Öffentliche Plätze sind freiräumlich aufzuwerten – Schaffung neuer Siedlungsfreiräume entlang der Landwasser – Abstimmung der Nutzungen für Alltag/Tourismus/Erholung – Bei verkehrlichen Aufwertungen wird dem Grünenraum höhere Gewichtung verliehen, wodurch ein feinmaschiges Netz an linearen Freiräumen mit abwechslungsreichen Längsachsen und guten Querverbindungen entsteht, welche die Freiräume untereinander und in den Talboden verbinden (wird in Verkehrsmassnahmen berücksichtigt) – Netzlücke der Längsverbindungen im Talboden wird durch Ergänzung der Landwasserpromenade geschlossen – In den Ortsteilen Wiesen, Monstein und Glaris existieren verschiedenartig genutzte Dorffreiräume, welche in ihrer Gestalt und Grösse erhalten und als Aufenthaltsorte attraktiv bespielt sind 	<ul style="list-style-type: none"> – M-L.01 – Erhöhung der Freiraumqualitäten – M-L.02 – Entwicklung Seehofseeli – M-L.03 – Vertiefungsstudie zur Entwicklung der Landwasserpromenade mit Aufenthaltsorten – M-L.05 – Kommunale Biodiversitätsstrategie im Siedlungsraum – Massnahmenhierzpunkt Generationenprojekt (Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf) – M-S.02 – Ortsplanungsrevision – M-S.05 – Arealentwicklung Valbella – M-S.07 – Sanfte Entwicklung in den Ortsteilen (Wiesen/Monstein) – M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobs-horn
TS-L2 – Gewässer aus Gründen der Ökomorphologie/Biodiversität/Hochwasserschutz/Erholungsfunktion in Wert setzen	
<ul style="list-style-type: none"> – Das Landwasser ist als durchgängiges Landschaftselement ausgebildet und für freiräumliche Nutzung aktiviert – Das Landwasser ist auf zukünftige Hochwassersituationen durch Starkniederschläge vorbereitet – Massnahmen zur Revitalisierung der Flussufer an geeigneten Abschnitten werden umgesetzt – Bedarfsgerechte Veloabstellplätze an POI zur Verfügung stellen 	<ul style="list-style-type: none"> – M-L.02 – Entwicklung Seehofseeli – M-L.03 – Vertiefungsstudie zur Entwicklung der Landwasserpromenade mit Aufenthaltsorten – M-L.04 – Gewässerentwicklungskonzept für das Landwasser unter Einbezug von Massnahmen zum Hochwasserschutz – M-S.02 – Ortsplanungsrevision
TS-L3 – Sichern der Natur- und Landschaftsschutzflächen sowie Vernetzung der Habitate im Siedlungsraum, Talboden sowie an Hanglagen	
<ul style="list-style-type: none"> – Natur- und Landschaftsschutzflächen flächenmäßig sichern – Konflikte von Naturlandschaft mit Tourismus, insbesondere Wander- und Biketourismus adressieren – Erholungsnutzung am Schwarzsee und in Sertig lenken und auf ökologische Zielsetzung ausrichten – Biodiversität im Talboden fördern – Vernetzungskorridore bei Bauvorhaben berücksichtigen und mit Leitstrukturen anreichern 	<ul style="list-style-type: none"> – M-L.03 – Vertiefungsstudie zur Entwicklung der Landwasserpromenade mit Aufenthaltsorten – M-L.05 – Kommunale Biodiversitätsstrategie im Siedlungsraum – M-L.06 – Erhalt und bedarfsgerechte Entwicklung des Wander- und Bikewegnetzes – M-L.07 – Kommunales Naturkonzept Raum Davos – M-S.02 – Ortsplanungsrevision

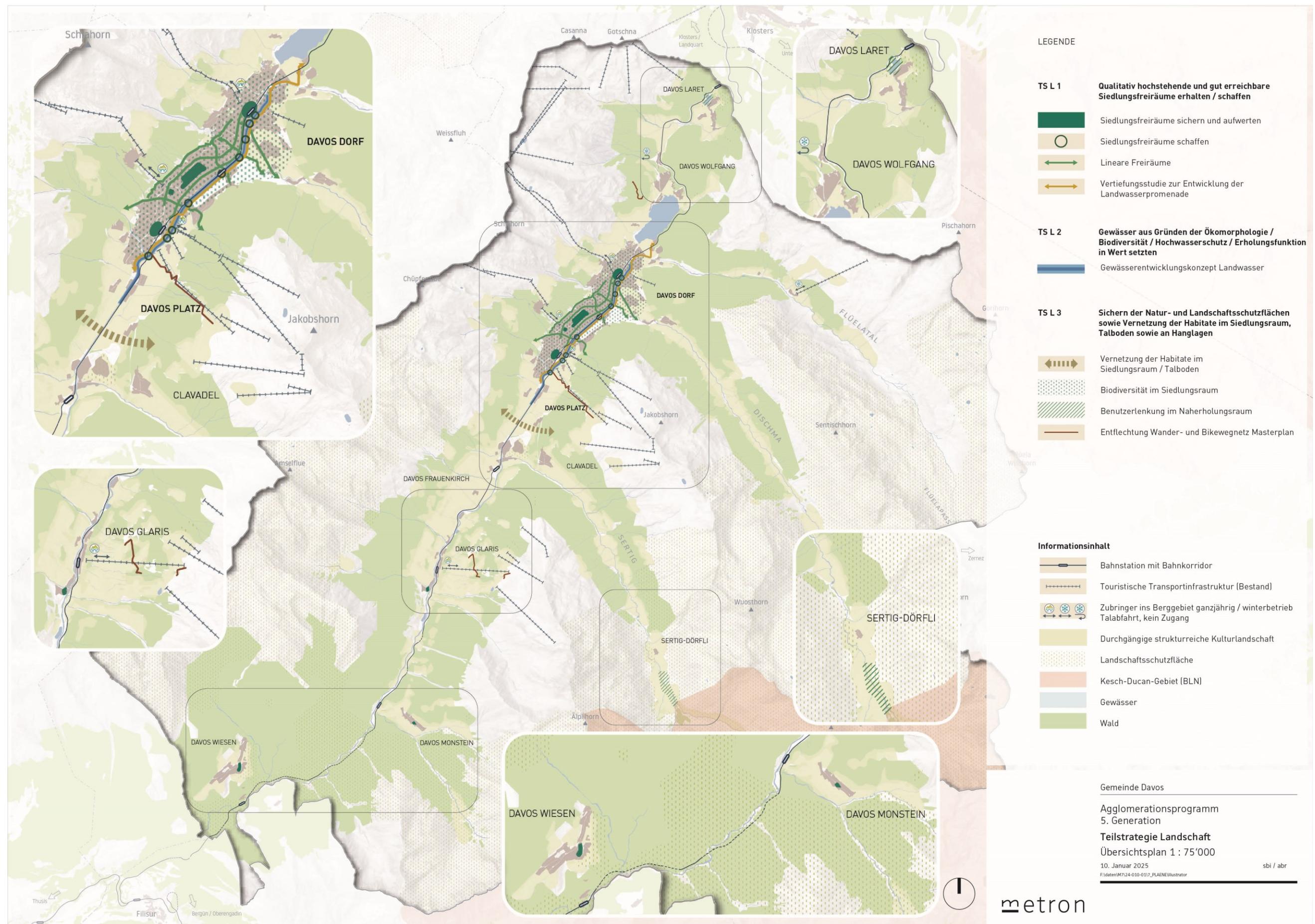


Abbildung 85: Teilstrategieplan Landschaft

7.3 Verkehr

7.3.1 Gesamtverkehr

Strategie	Massnahme
TS-GV1 – Aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage	
<ul style="list-style-type: none"> – Verlagerung MIV auf flächeneffiziente Verkehrsmittel durch aktive betriebs- und nachfrageorientierte Steuerungsinstrumente sowohl für Einheimische wie auch Gäste – Vertiefen und Umsetzen der Mobilitätsmanagement-Massnahmen des GVKS: Verbesserung Organisation und Vernetzung Mobilitätsangebote, Prüfen Ausbau ÖV-Kombiangebote, Priorisierung ÖV, Bewirtschaftung Parkierungsanlagen, Ausbau Carsharing-Standorte, Prüfen Ausdehnen Gepäcktransport, Aufbau Mobilitätsplattform. – Einfordern von Mobilitätskonzepten bei grossen Entwicklungs- und Neubauprojekten. – <i>Die aktive Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage wird ebenfalls durch den Infrastrukturausbau (bspw. TS-ÖV2, TS-VV1) sowie durch Nachfragebeeinflussungen (bspw. TS-S1/2) gefördert.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – M-GV.01 – Erschliessungsstrasse Bahnstation Laret – M-GV.06 – Neue Bahnstation Mitte («Eisstadion/Kongress») – M-GV.09 – Umsetzung Parkleitsystem – M-GV.11 – Öffentliche Parkierung – Dimensionierung und Bewirtschaftung – M-GV.13 – Aufbau Programm Mobilitätsmanagement – M-FVV.01 – Quartierverbindung Davos Dorf – M-FVV.03 – Querverbindungen Veloverkehr im Zentrum – M-FVV.04 – Ausbau Unterführungen Matta- und Skistrasse – M-FVV.05 – Umsetzung Sofortmassnahmen Veloverkehrsinfrastruktur – M-FVV.06 – Aufbau Velosharing-Angebot – M-FVV.08 – Kurzfristiger Ausbau Veloparkierung – M-ÖV.04 – Seilbahnverbindung Bahnstation – Dorf Davos Wiesen – M-ÖV.05 – Angebotskonzept Busverkehr Region Davos 2030 – M-ÖV.06 – Aufbau On Demand – ÖV – M-S.02 – Ortsplanungsrevision – M-S.03 – Umsetzung Wohnraumstrategie – M-S.04 – Arealentwicklung Areal Färbi – M-S.05 – Arealentwicklung Valbella – M-S.07 – Sanfte Entwicklung in den Ortsteilen (Wiesen/Monstein) – M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobshorn <p>– <i>Die Teilstrategie ist in keinem Teilstrategieplan räumlich verortet.</i></p>
TS-GV2 – Steuerung und Lenkung des Strassenverkehrs auf dem Strassennetz, an Bahnunterführungen und Niveauübergängen	
<ul style="list-style-type: none"> – Mittels Lenkungs- und Steuerungsmassnahmen wie der Priorisierung des strassengebundenen ÖV, des Einrichten eines Parkleitsystems oder der Ausfahrtmanagement von Parkierungsanlagen. – Dosierungsmassnahmen werden längerfristig mit dem Kanton entwickelt und dessen Verkehrsmanagement koordiniert. – An Niveauübergängen Dischma-, Mühle- sowie Sand- und Flüelastrasse werden lange Rückstaus durch eine Anpassung des Verkehrsregimes, der Strassenführung oder Dosierungsmassnahmen verringert. – Durch den Ausbau der Unterführungen Skistrasse, Bolgenstrasse und Mattastrasse werden Umwegfahrten von grossen LKW vermieden und Konflikte zwischen MIV, Fuss- und Veloverkehr vermieden. – <i>Die Teilstrategie ist im Strategieplan MIV / Strasse (Abbildung 89) dargestellt</i> – <i>Der Ausbau der Unterführungen und die Verkehrsleitung an Niveauübergängen sind zudem in den Teilstrategien Fussverkehr (Abbildung 88) und Veloverkehr (Abbildung 87) abgebildet.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – M-GV.09 – Umsetzung Parkleitsystem – M-FVV.04 – Ausbau Unterführungen Matta- und Skistrasse – M-GV.06 – Neue Bahnstation Mitte («Eisstadion/Kongress») – Massnahmenschwerpunkt Generationenprojekt (Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf)
TS-GV3 – Dekarbonisierung des Gesamtverkehrs	
<ul style="list-style-type: none"> – Förderung von MIV-Ladestationen gemäss Ladeinfrastrukturkonzept der Gemeinde Davos. – Elektrifizierung des Ortsbusverkehrs der VBD. 	<ul style="list-style-type: none"> – M-GV.01 – Erschliessungsstrasse Bahnstation Laret – M-ÖV.01 – Elektrifizierung Ortsbusverkehr (Horizont A) – M-ÖV.03 – Elektrifizierung Ortsbusverkehr (Horizont B) – M-ÖV.04 – Seilbahnverbindung Bahnstation – Dorf Davos Wiesen – Massnahmenschwerpunkt Generationenprojekt (Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf)

Strategie	Massnahme
– Die Teilstrategie ist in keinem Teilstrategieplan räumlich verortet.	
TS-GV4 – Vernetzung der Verkehrsmittel verbessern	
<ul style="list-style-type: none"> – Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel verbessern, um multimodale Wegeketten attraktiv zu gestalten, insbesondere an den VDS. – Gestaltung von Bahnhaltstellen als attraktive Umsteigepunkte, womit eine optimale Verknüpfung von Bahn, Bus, Velo- und Fussverkehr erreicht wird. Das Umsteigen zwischen verschiedenen Bussen sowie vom Bus auf die Bahn wird attraktiv gestaltet, indem die Umsteigevorgänge in Bezug auf ihre Anzahl und Wartezeiten optimiert werden. Damit werden das Angebot und dessen Verfügbarkeit möglichst attraktiv und der Umstieg somit einfach. – Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind dabei so gestaltet, dass das autonome Einsteigen für alle Reisenden möglich ist. – Die Verkehrsrehscheiben werden gemäss Ihrer Typisierung ausgebaut: – Regionale Verkehrsrehscheibe: Die Bahnstationen Dorf und Platz stellen die wichtigsten VDS mit einer Anbindung an der regionalen ÖV und den Umsteigeverbindungen Bahn-Bus, (kein Bahn-Bahn-Umstieg mehr nötig mit Durchbindung), ÖV-Velo. Das Car- und Velo-Sharingangebot wird ausgebaut. – Lokale Verkehrsrehscheibe: An den Bahnstationen Laret, Mitte und Glaris ist der Umstieg zwischen Bahn und Bus attraktiv. – Touristische Verkehrsrehscheibe: Der Umstieg von der Bahn zu den publikumsintensiven Einrichtungen (Eisstadion, Kongress) und den Bergbahnen in Platz, Dorf, Mitte, Glaris, sowie von der Talabfahrt Wolfgang auf den Bus ist attraktiv, die Umsteigewege sind kurz. Ausbau von touristischen Angeboten (vgl. TS-V1: Kombiangebote, Gepäcktransport, etc.) – Die Teilstrategie ist im Strategieplan ÖV (Abbildung 86) dargestellt. 	
TS-GV5 – Attraktiver und siedlungsverträglicher Strassenraum	
<ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung des zentralen Strassenraums Talstrasse/Promenade unter Beibehalt der Funktionalität. – Einführen der Geschwindigkeitsreduktion innerhalb des Siedlungsgebiets zur Reduktion von Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen sowie von Lärmemissionen. – Aufwertung des Strassenraums in den Quartieren und entlang der Ortsdurchfahrten (Wiesen, Wolfgang) (Aufenthaltsqualität, Emissionen). – Betriebs- und Gestaltungskonzept: Fokus auf Gestaltung, Attraktivität für FFV, die Vernetzungssachsen gem. Freiraumkonzept und Klimaaspekte legen. – Die Teilstrategie ist im Strategieplan MIV / Strasse (Abbildung 89) dargestellt 	
TS-GV6 – Car-Parkierung gesamtheitlich lösen	
<ul style="list-style-type: none"> – Verlagerung der Car-Parkierung an ausgewiesene Standorte – Erarbeiten eines gesamtheitlichen Konzepts zur Car-Parkierung in Davos. – Erstellen von Car-Parkierung im Rahmen des Generationenprojekts. – Die Teilstrategie ist im Strategieplan MIV / Strasse (Abbildung 89) dargestellt 	

7.3.2 Öffentlicher Verkehr

Hinweis: Im Teilstrategieplan ÖV sind die ÖV-Güteklassen gemäss Berechnungsmethodik des Kantons Graubünden mit dem Stand Sommerfahrplan 2023 abgebildet.
Der Kanton Graubünden verwendet für die Richtplanung eine eigene Methodik zur Berechnung der Güteklassen für die Haupt- und Nebensaison [7]. Diese Methodik unterscheidet sich von der Methodik des ARE.

Strategie	Massnahme
TS-ÖV1 – Bahn-Angebot als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs stärken	
<ul style="list-style-type: none"> – Mit dem Ausbau des S-Bahnangebots und der Durchbindung der RhB-Linie von Klosters (resp. Landquart) nach Filisur (Retica 30+) verbessert sich das Angebot im Regionalverkehr. – Die Bahnstationen werden hindernisfrei ausgebaut – Die Bahnstationen erschliessen das Siedlungsgebiet und wichtige regionale Attraktoren direkt und bieten durch den höheren Takt (Retica 30+) eine hohe Erschliessungsgüte. 	<ul style="list-style-type: none"> – M-GV.01 – Erschliessungsstrasse Bahnstation Laret – M-GV.06 – Neue Bahnstation Mitte («Eisstadion/Kongress») – M-ÖV.04 – Seilbahnverbindung Bahnstation – Dorf Davos Wiesen – Massnahmenhenschwerpunkt Generationenprojekt (Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf)
<ul style="list-style-type: none"> – <i>Die Teilstrategie ist im Strategieplan ÖV (Abbildung 86) dargestellt.</i> 	
TS-ÖV2 – Attraktives lokales Ortsbusangebot gewährleisten	
<ul style="list-style-type: none"> – Ausbau des Busangebots für das Gebiet Flüelastrasse mit ÖV-GK B und der Gebiete Valbella und Spital/Färbi mit ÖV-GK C. – Langfristig Ausbau des Busangebots in den Gebieten Valbella und Spital/Färbi auf ÖV-GK B, das Gebiet See mit ÖV-GK C. – Verbesserung ÖV-Erschliessung von peripheren Quartieren / Ortsteilen durch On-Demand-Angebot. – Abstimmung des Busangebots auf den 30'-Takt der RhB. – Der Busverkehr wird auf der Promenade und Talstrasse durch LSA-Steuerungen oder Fahrbahnhaltstellen priorisiert und kann fahrplanstabil verkehren. – Die Haltestellen des ÖV, insbesondere die Bahnhaltestellen sind gut für den Fuss- und Veloverkehr zugänglich und gemäss den Vorgaben des BehiG ausgebaut. – Umsteigewege zwischen den Verkehrsmitteln sind kurz und attraktiv gestaltet (vgl. TS-GV4). – Erschliessen der Bahnstation Laret durch eine Buslinie. (Die dafür notwendige Erschliessungsstrasse ist zudem im Teilstrategieplan MIV/Strassen () dargestellt) – <i>Die Teilstrategie ist im Strategieplan ÖV (Abbildung 86) dargestellt.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – M-ÖV.05 – Angebotskonzept Busverkehr Region Davos 2030 – M-ÖV.06 – Aufbau On Demand – ÖV – M-ÖV.07 – Bushaltestelle am See – M-ÖV.08 – Bushaltestellen optimieren – M-GV.01 – Erschliessungsstrasse Bahnstation Laret – M-ÖV.02 – Ladeinfrastruktur für Ortsbusverkehr (Horizont A) – Massnahmenhenschwerpunkt Generationenprojekt (Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf)

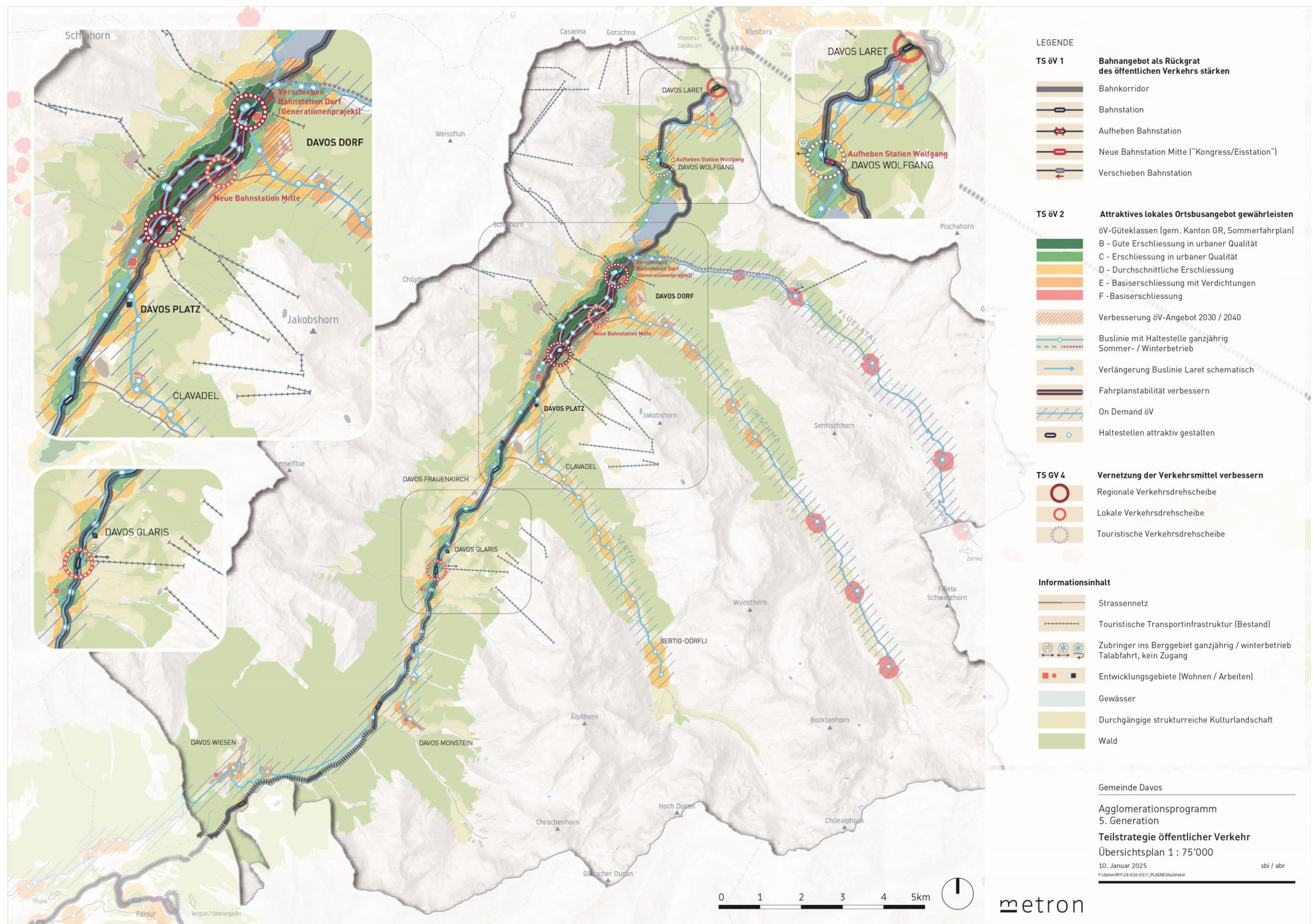


Abbildung 86: Teilstrategieplan ÖV

7.3.3 Veloverkehr

Strategie	Massnahme
TS-VV1 – Sichere, direkte und durchgängige Veloinfrastruktur realisieren	
Velonetz	<ul style="list-style-type: none"> – Festgestellte Schwachstellen im Velowegnetz beheben. Dazu gehören grosse Teile der Längsführung auf dem Hauptstrassennetz (unter anderem die Promenade in Davos Dorf, Mitte und beim Spital, Talstrasse, Dischmastrasse (Duchli), Flüelastrasse, Prättigauerstrasse ab Davos Dorf bis Laret und weiter nach Klosters), inklusive von Knotensituationen. – Netzlücken in Bünda und Bolgen schliessen. – Dimensionierung, Führungsform und Gestaltung der Veloinfrastruktur an Knoten und Strecken gemäss Standards – Sichere Veloführung an den niveaugleichen Bahnübergängen und in Bahnunterführungen gewährleisten. – Laufende Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Kantons- und Gemeindestrassen im Rahmen des Sanierungszyklus und gezielte Behebung von Unfallhäufungspunkten. – Gewährleisten von sicheren Schulwegen für Schulkinder.
Veloparkierung	<ul style="list-style-type: none"> – Bedarfsgerechte Veloabstellplätze an POI zur Verfügung stellen. – Erstellen von (diebstahl- und witterungsgeschützter) E-Bike-Ladeinfrastruktur an Standorten, wo längere Strecken zurückgelegt werden und Bahnhöfen und halböffentlichen Orten (Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten, etc.) – Vorgaben für die Erstellung von Veloabstellplätzen bei privaten Um- und Neubauten prüfen
Velo-Sharing	<ul style="list-style-type: none"> – Aufbau eines Velosharing-Angebots im zentralen Raum.
<p><i>Die Teilstrategie ist im Teilstrategieplan Veloverkehr (Abbildung 87) dargestellt.</i></p>	

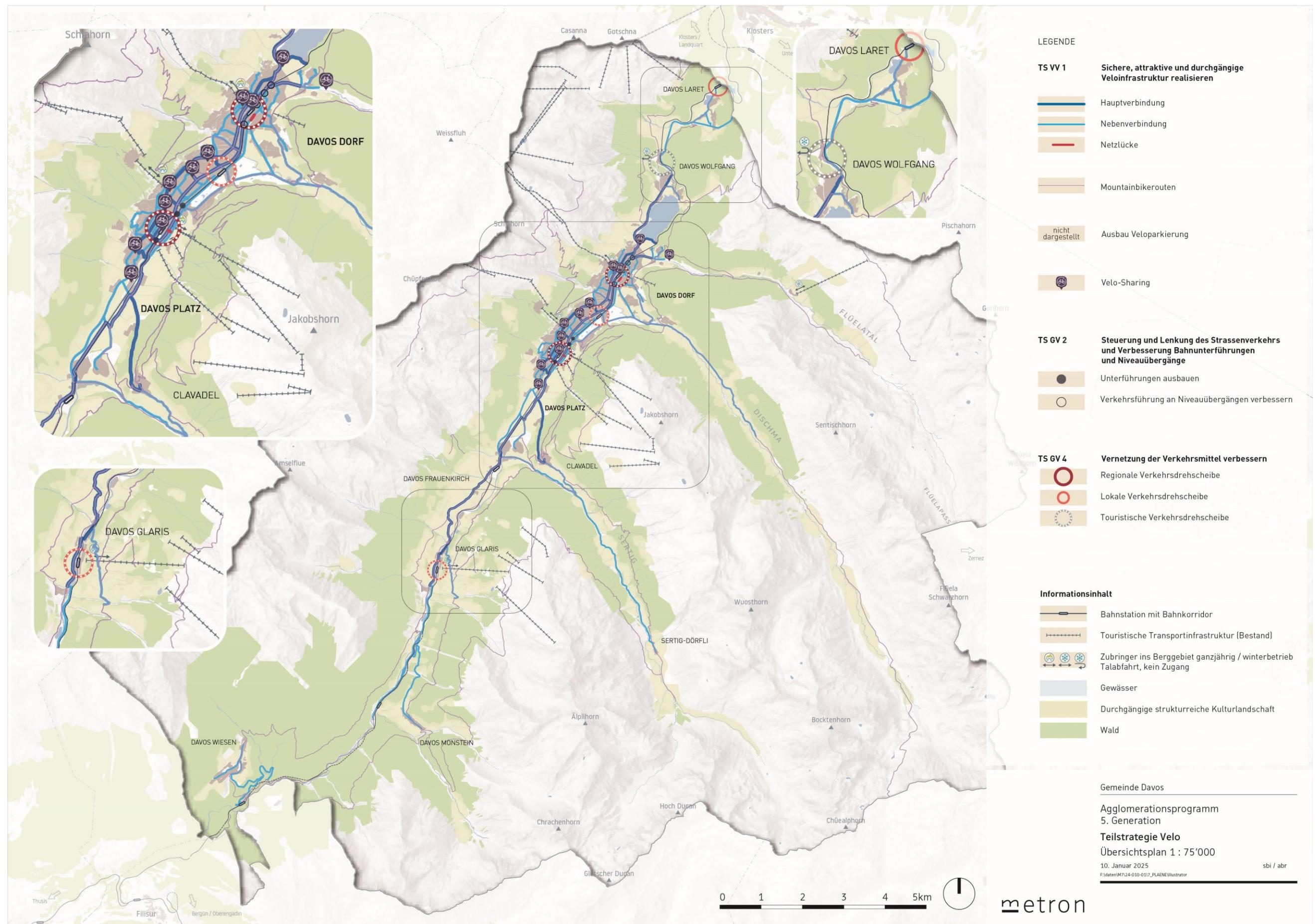


Abbildung 87: Teilstrategieplan Veloverkehr

7.3.4 Fussverkehr

Strategie	Massnahme
TS-FV1 – Sicherer, direktes und durchgängiges Fussverkehrsnetz realisieren	
<p>Fusswegnetz</p> <ul style="list-style-type: none"> – Beheben der festgestellten Schwachstellen im Fusswegnetz. Dazu gehören unter anderem: <ul style="list-style-type: none"> – Querungen und Trottoirs entlang der Promenade und Talstrasse sowie der Bahnhofstrasse – Längsführung im Bereich Brämabüel-, Damm- und Mattastrasse – Längsführung entlang der Landwasserstrasse im Bereich Bahnstation Monstein – Längsführung entlang der Hauptstrasse in Davos Wiesen (gesamter Abschnitt Siedlungsgebiet) – Längsführung am Davosersee entlang der Seepromenade – Ergänzen der fehlenden attraktiven Fusswegverbindungen zwischen Davos Dorf und Platz entlang dem Landwasser, sowie zwischen der Heim- und Hertistrasse. – Schliessen der festgestellten Netzlücke im Fusswegnetz (Verbindung Bahnstation Wiesen und Dorf Wiesen). – Verbesserung der Fussverkehrsführung an den niveaugleichen Bahnübergängen und in Bahnunterführungen gewährleisten. – Dimensionierung und Gestaltung der Fussinfrastruktur an Querungen und Strecken gemäss Standards, mit besonderem Augenmerk und Priorisierung von Wegen, welche als Schulwege dienen. – Laufende Überprüfung und Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Kantons- und Gemeinestrassen im Rahmen des Sanierungszyklus und gezielte Behebung von Unfallhäufungspunkten. – <i>Wesentliche Aspekte der Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen für den Fussverkehr sind in der Teilstrategie TS-ÖV2 enthalten.</i> <p>Komfort im Strassenraum</p> <ul style="list-style-type: none"> – Durch Möblierung im Strassenraum und das Bereitstellen von Sitzmöglichkeiten sowie der Beschattung durch Bäume wird der Komfort im Strassenraum für Fussgänger:innen verbessert. – <i>Wesentliche Aspekte des Komforts für den Fussverkehr durch sind in den Teilstrategien TS-GV5 enthalten.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> – M-GV.08 – Anpassung Geschwindigkeitsregime im Siedlungsgebiet – M-FVV.03 – Querverbindungen Veloverkehr im Zentrum – M-FVV.04 – Ausbau Unterführungen Matta- und Skistrasse – M-FVV.05 – Umsetzung Sofortmassnahmen Veloverkehrsinfrastruktur – M-S.01 – Arealentwicklung Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf (Generationenprojekt) – M-S.02 – Ortsplanungsrevision – M-S.04 – Arealentwicklung Areal Färbi – M-S.05 – Arealentwicklung Vailbella – M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobshorn – L.01 – Erhöhung der Freiraumqualitäten – L.02 – Entwicklung Seehofseeli – M-GV.01 – Erschliessungsstrasse Bahnstation Laret – M-GV.04 – Aufwertung Talstrasse – M-GV.05 – Aufwertung Promenade – M-FVV.01 – Quartierverbindung Davos Dorf – M-ÖV.04 – Seilbahnverbindung Bahnstation – Dorf Davos Wiesen – Massnahmenschwerpunkt Durchgehende Veloverbindung Davos Glaris – Laret – Massnahmenschwerpunkt Generationenprojekt (Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf)

Die Teilstrategie ist im Teilstrategieplan Fussverkehr (Abbildung 88) dargestellt.

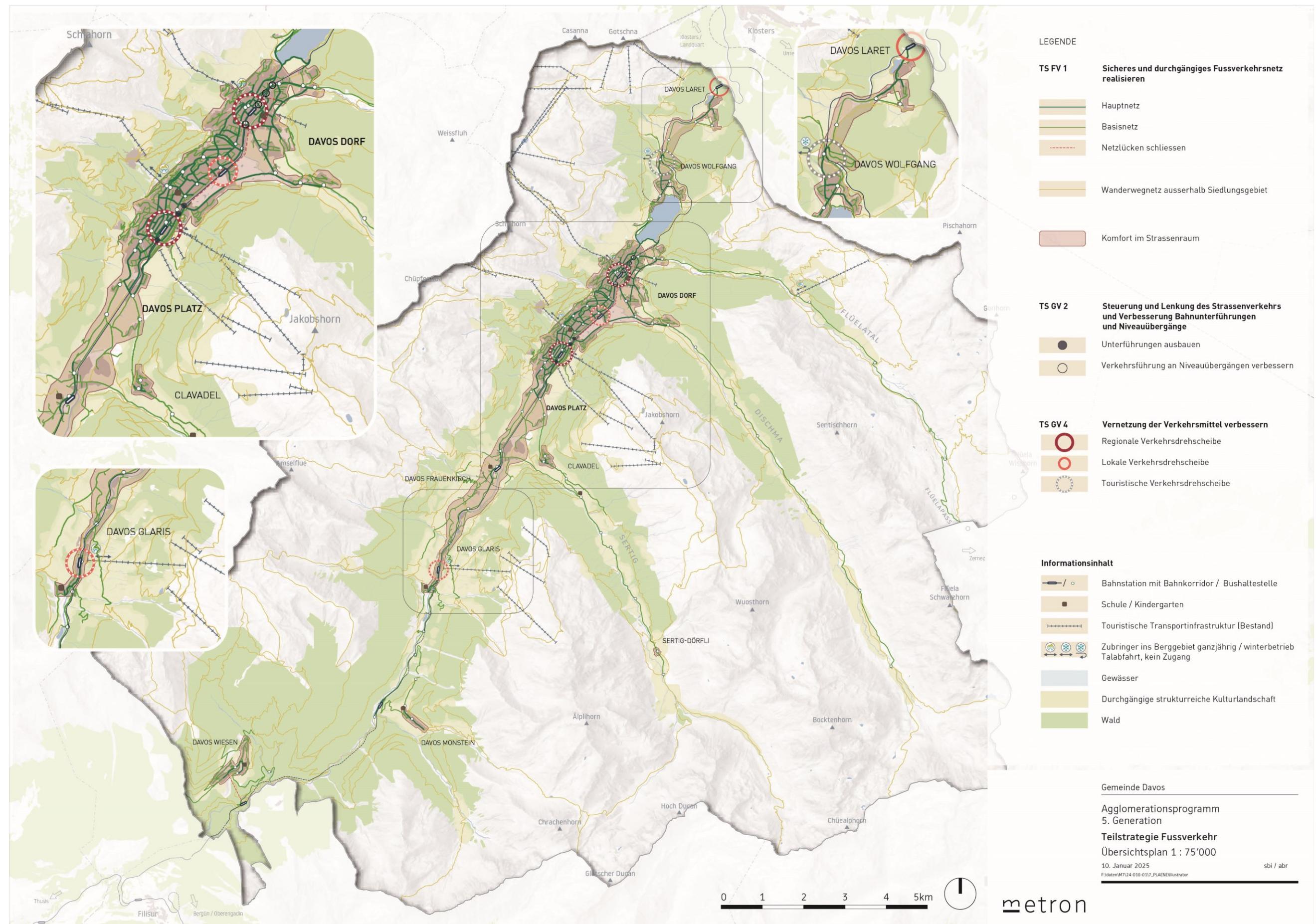


Abbildung 88: Teilstrategieplan Fussverkehr

7.3.5 MIV

Strategie	Massnahme
TS-MIV1 – Verkehr auf dem übergeordneten Strassennetz bündeln <ul style="list-style-type: none"> Entflechtung der überlasteten Verkehrssituation am Knoten Flüela- und Sandstrasse/Prättigauerstrasse Langfristig Entlastung des Siedlungsgebiets zwischen Davosersee und Davos Dorf vom Durchgangsverkehr (Prättigauerstrasse aus Richtung Klosters über den Flüelapass) durch einen Bypass zwischen See und Stilli. Probleme durch Rückstau an den niveaugleichen Bahnübergängen (Sandstrasse, Flüelastrasse, Dischmastrasse, Mühlestrasse) vermeiden. Entlasten der Ober- und Mattastrasse durch Bündeln des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz. 	<ul style="list-style-type: none"> M-GV.09 – Umsetzung Parkleitsystem M-S.04 – Arealentwicklung Areal Färbi M-S.08 – Arealentwicklung Gebiet Jakobshorn M-MIV.01 – Anschluss Stilli Massnahmenschwerpunkt Generationenprojekt (Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf)
TS-MIV2 – Bewirtschaftung und Regulierung der Parkierung <p>Öffentliche Parkierung</p> <ul style="list-style-type: none"> Optimierung und Weiterentwicklung der monetären Bewirtschaftung für bestehende und neue öffentliche Parkierung mit einer Mindestzahl an Parkfeldern. Harmonisierung der Gebührenfestsetzung und Anpassung der Tarife und Parkzeiten aus dem Vollzugsreglement. Einführung eines Parkleitsystems für die relevanten öffentlich zugänglichen Parkplätze <p>Private Parkierung</p> <ul style="list-style-type: none"> Vorgaben bei privaten Bauvorhaben in Baugesetz (unter Berücksichtigung der Lage und Nutzer:innengruppen) abstimmen Bezugsgrössen und Reduktionsfaktoren standortspezifisch anpassen 	<ul style="list-style-type: none"> M-GV.09 – Umsetzung Parkleitsystem M-GV.10 – Überarbeitung Parkplatzgesetz und Baugesetz M-GV.11 – Öffentliche Parkierung – Dimensionierung und Bewirtschaftung M-S.01 – Arealentwicklung Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf (Generationenprojekt) M-S.05 – Arealentwicklung Vabella Massnahmenschwerpunkt Generationenprojekt (Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf) M-GV.10 – Überarbeitung Parkplatzgesetz und Baugesetz

Die Teilstrategie ist im Strategieplan MIV / Strassen (Abbildung 88) dargestellt.

7.3.6 Güterverkehr

Strategie	Massnahme
TS-GÜ1 – Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene <ul style="list-style-type: none"> In Wertsetzen von bestehenden Anschlussgleisen für den Güterverkehr. Fördern des Gütertransports über die Schiene. 	<ul style="list-style-type: none"> Im AP5G sind keine infrastrukturellen Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs enthalten. Aber durch die Entwicklung strategischer Arbeitsstandorte (vgl. M-S.06), nahe der Bahnlinien sollen bestehende Anschlussgleise für den Güterverkehr gefördert werden. Das WEF und die Gemeinde Davos transportieren bereits heute verschiedene Güter per Bahn. Ein Ausbau ist vorgesehen.

Die Teilstrategie ist in keinem Teilstrategieplan dargestellt.

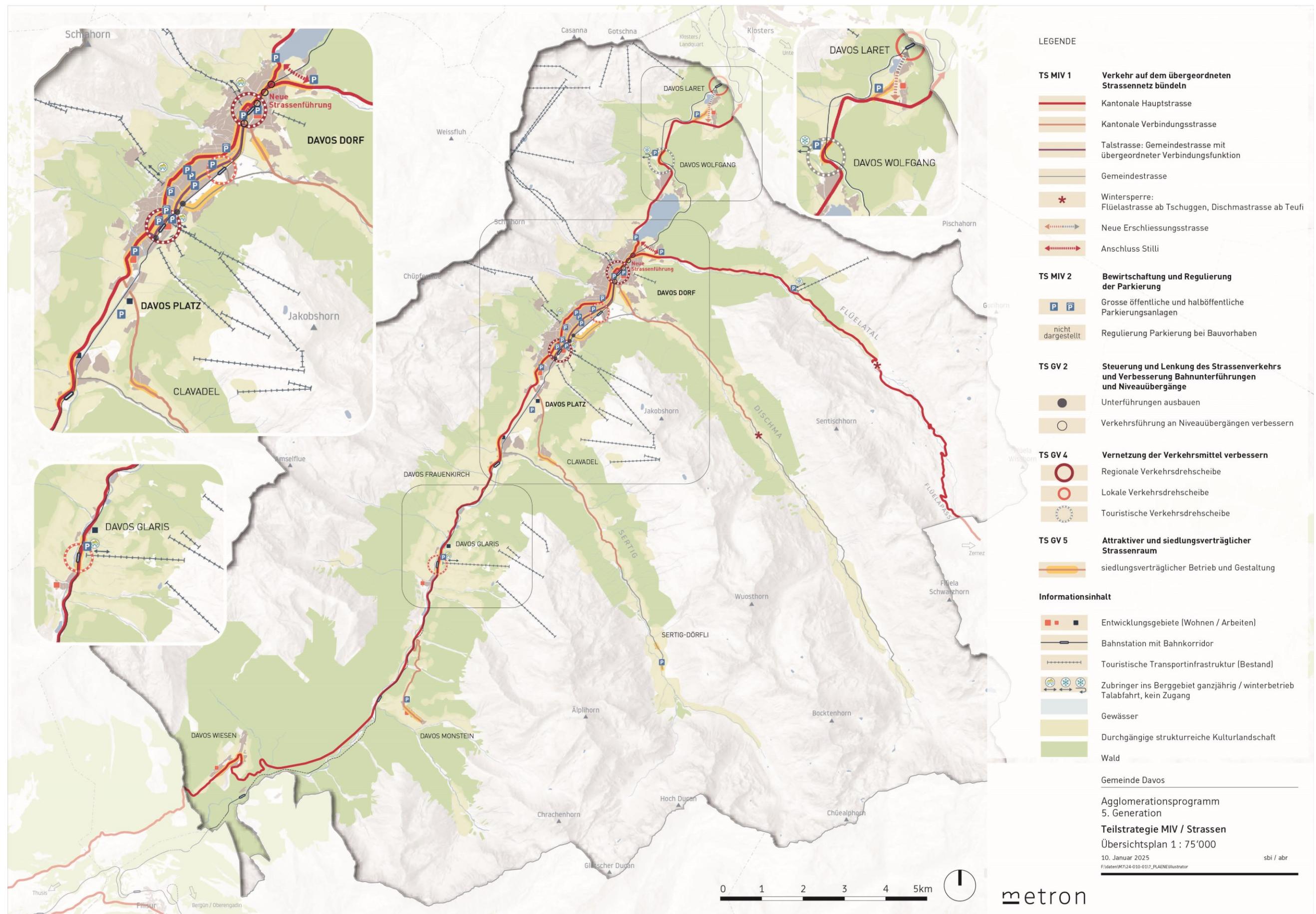


Abbildung 89: Teilstrategieplan
MIV / Strassen

8 Massnahmen

Das Wichtigste in Kürze

Das Agglomerationsprogramm Davos 5. Generationen enthält Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr, wobei die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen ausschliesslich Eigenleistungen sind. Nicht-infrastrukturelle Verkehrsmassnahmen werden ebenfalls als Eigenleistungen ausgewiesen.

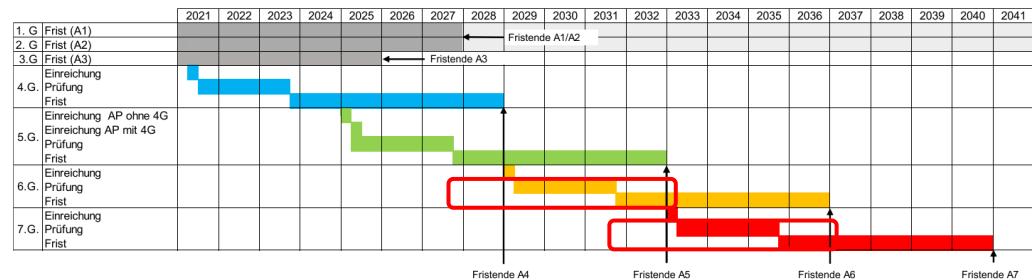
Bei den Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit Antrag auf eine Teilfinanzierung gibt es zwei Schwerpunkte: einerseits bestehen mehrere Massnahmen zur Erstellung einer durchgehenden (Fuss- und) Veloinfrastruktur von Davos Laret bis Davos Glaris. Andererseits umfasst das grosse Massnahmenpaket «Generationenprojekt» mit der Verschiebung des Bahnstation Davos Dorf Massnahmen zur Verbesserung der Situation aller Verkehrsteilnehmenden, sowie zum Freiraum und Wohnraumentwicklung.

In den folgenden Unterkapiteln findet sich eine Übersicht über die vorgesehenen Massnahmen. Diese werden im separaten Massnahmenband in Massnahmenblättern detailliert erläutert. Für die Umsetzung der Massnahmen gelten die untenstehenden Fristen gemäss den Bundesvorgaben.

Die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen sowie die meisten Eigenleistungen und nicht-infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen sind im vorliegenden Agglomerationsprogramm als A-Massnahmen (oder als Daueraufgaben) klassiert. Dies bedeutet nicht, dass im B-Horizont oder später keine weiteren Eigenleistungen mehr umzusetzen wären. Diese Massnahmen setzen sich sowohl aus konkreten Projekten, wie auch aus Planungsaufträgen zusammen, welche im nächsten AP als neue Massnahmen umgesetzt werden sollen.

Bei den Eigenleistungen und nicht-infrastrukturellen Verkehrs-Massnahmen handelt es sich ebenfalls mehrheitlich um Daueraufgaben, die bereits umgesetzt werden oder deren Umsetzung bereits in den nächsten Jahren gestartet wird.

Horizonte gemäss Bundesvorgaben



AP5 A-Horizont ab Ende 2027 bis Ende 2032
AP5 B-Horizont ab Ende 2031 bis Ende 2036

Abbildung 90: Horizonte gemäss Bundesvorgaben (RPAV 01. Februar 2023).

8.1 Massnahmenkonzept Siedlung

Die Massnahmen im Bereich Siedlung beruhen neben dem KrL [4] auf der Innenentwicklungsstrategie [10] und der Wohnraumstrategie [6]. Sie tragen dazu bei, die Zielsetzungen zur Siedlungsentwicklung sowie indirekt die Gesamtverkehrs-Vision aus dem Zukunftsbild (Kapitel 5.4) zu erreichen.

Siedlungsentwicklung nach innen am richtigen Ort fördern und Potenziale der Entwicklungsgebiete nutzen

- Durch die Gesamtrevision der Ortsplanung und die Entwicklung der ausgeschiedenen **Entwicklungsgebiete** wird die Umsetzung des RPG 1 vorangetrieben: Für das vorliegende AP werden die Massnahmen der Innenentwicklung durch die geplanten Arealentwicklungen (inklusive den vorangegangen notwendigen Teilrevisionen der Nutzungsplanung) konkretisiert. Im zentralen Raum können insbesondere in den bestehenden Bauzonenreserven Färbi und Valbella, sowie an den gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen in Davos Platz und Dorf Arealentwicklungen mit hoher Dichte realisiert werden.
- Die Gesamtrevision der Ortsplanung setzt die Grundlage für die weitere räumliche Entwicklung und die Siedlungsentwicklung nach Innen. Die Revision baut auf den kürzlich erarbeiteten kommunalen Planungen (bspw. KrL, Innenentwicklungsstrategie, Wohnraumstrategie und Freiraumkonzept) auf und schafft die notwenige behörden- und grundeigentümer:innenverbindliche Planungsgrundlage für die weitere bauliche Entwicklung. Allfällige Umzonungen oder zukünftige Einzonungen werden abgestimmt mit einer guten Erschliessungsgüte mit dem ÖV.
- Die Bezeichnung der wichtigen Arbeitsplatzgebiete erfolgt entlang der Bahnlinie der RhB. Hier sind bestehende Gleisanschlüsse besonders von Bedeutung.

Erstwohnraum für die ansässigen Bevölkerung gewährleisten

- Durch die Umsetzung und das Zusammengreifen der verschiedenen Instrumente im Rahmen der Wohnraumstrategie kann der für das prognostizierte Bevölkerungswachstum notwendige Wohnraum geschaffen werden und dem Verlust von Erstwohnraum durch die Umwandlung zu Zweitwohnraum entgegengewirkt werden.
- Die Gemeinde führt eine aktive Bodenpolitik, indem sie Liegenschaftenankäufe tätigt oder Arealentwicklungen über Baurechtsvergaben fördert.

8.2 Massnahmenkonzept Natur und Landschaft

Die Massnahmen des Bereichs Natur und Landschaft beruhen neben dem KrL [4] auf dem Freiraumkonzept [17], Masterplan Wander- und Bikewegnetz [15] und Generationenprojekt [48] sowie der Biodiversitätsstrategie des Kantons Graubünden [12]. Sie tragen dazu bei, die Zielsetzungen zu Natur und Landschaft aus dem Zukunftsbild (Kapitel 5.4) zu erreichen.

Freiräume stärken

- Durch den Erhalt sowie die spezifische Erweiterung und Aufwertung der öffentlichen Nächsterholungsräume wird das Netz an Siedlungsfreiräumen gestärkt und das Ziel einer hohen Siedlungsqualität angegangen.

Gewässer in Wert setzen

- Um dem Hochwasserschutz, den Gewässerfunktionen sowie dessen Erholungs- und Kühlungswert gerecht zu werden, ermittelt ein Gewässerentwicklungsconcept zur Aufwertung geeignete Flusspassagen.

Naturlandschaft vernetzen

- Zur Verbesserung der landschaftlichen Vernetzung sorgen Massnahmen an Orten, wo Lebensräume zerschnitten sind oder unter Druck stehen, für ökologische Trittsteine - innerhalb sowie ausserhalb der Siedlung.

8.3 Massnahmenkonzept Verkehr

Die Massnahmen im Bereich Verkehr beruhen insbesondere auf dem GVK [19] und dem Fuss- und Veloverkehrskonzept [20], sowie auf dem Angebotskonzept Retica 30+ der RhB. Sie tragen dazu bei, die verkehrlichen Zielsetzungen aus dem Zukunftsbild (Kapitel 5.4) zu erreichen.

Fuss- und Veloverkehr

Neben dem durchgehenden Veloweg von Davos Glaris nach Davos Laret werden im AP5G weitere Massnahmen zur Verbesserung des **Fuss- und Veloverkehrs** umgesetzt. Auf Basis der im FVV-Konzept durchgeföhrten Schwachstellenanalyse wird kurzfristig insbesondere im zentralen Raum die Fuss- und Veloführung auf den Querbeziehungen zwischen der Talstrasse und Promenade sowie an Querungen verbessert. Diese Massnahmen sind eng verknüpft mit den Strassenraumaufwertungen Horlaubens-, Arkaden- und Postplatz. Langfristig ist eine neue Wegverbindung entlang dem Landwasser vorgesehen.

Basierend auf der Schwachstellenerhebung werden **Veloabstellanlagen** ausgebaut, sodass insbesondere bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und wichtigen Zielorten ausreichend bedarfsgerechte Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Grössere Abstellanlagen, welche im A-Horizont des AP5G realisiert werden, sind im Massnahmenpaket mit pauschalen Bundesbeiträgen aufgeführt.

Bereits vor dem A-Horizont wird als Eigenleistung ein Velo-Sharing-Angebot eingeföhrt. Das stationsbasierte System ermöglicht eine flexible Mobilität für spontane Velofahrten im zentralen Raum.

Aufwertung / Sicherheit
Strassenraum

Die Massnahmen der Kategorie **Aufwertung und Verbesserung der Sicherheit im Strassenraum** konzentrieren sich auf den zentralen Raum zwischen Davos Platz und Davos Dorf. Kurzfristig sowie im A-Horizont werden die wichtigen **Platzsituationen** Postplatz, Horlaubenplatz, Arkadenplatz sowie Bahnhofplatz Bahnstation Dorf aufgewertet. An diesen Standorten bestehen heute insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr Sicherheitsdefizite. Langfristig ist für die Promenade und die Talstrasse zur Aufwertung dieser beiden wichtigen Hauptachsen die Erarbeitung von **Betriebs- und Gestaltungskonzepten** vorgesehen.

Verkehrsmanagement

Nebst den Aufwertungsmassnahmen ist die gemeindeweite Einföhrung von **Tempo-30-Zonen** vorgesehen, wodurch die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sowie die Siedlungsverträglichkeit des Gesamtverkehrs verbessert werden kann.

Mobilitätsmanagement
und Parkierung

Durch die Einföhrung eines **Parkleitsystems** kann Parksuchverkehr, welcher insbesondere an Spitzentagen des Tourismusverkehrs stattfindet, reduziert werden. Die verfügbaren Parkplatzkapazitäten können so besser ausgenutzt werden.

Bus - / ÖV-Infrastruktur
Verkehrsdrehscheiben

Im Bereich **Mobilitätsmanagement** sind Massnahmen sowohl für den Alltagsverkehr von Einheimischen sowie für Gäste vorgesehen. Zu diesen Pull-Massnahmen gehören unter anderem attraktive ÖV-Tarife für Einheimische, die Einbindung des ÖV-on-Demand-Angebots in das bestehende Tarifsystem und Gästekarten für Übernachtungsgäste.

Die Einföhrung einer einheitlichen **Bewirtschaftung** der öffentlichen und halb-öffentlichen **Parkplätze** ergänzt als Push-Massnahme die gewollte Verlagerung des MIV auf die flächeneffizienten Verkehrsmittel.

Die ÖV-Infrastrukturmassnahmen konzentrieren sich einerseits auf die geplante **Dekarbonisierung der Busbetriebs** der VBD sowie auf die **Aufwertung** relevanter **Bushaltestellen**. An den regionalen Verkehrsdrehscheiben Dorf und Platz wird somit

der Umstieg zwischen Bahn, Bus, Fuss- und Veloverkehr, sowie Sharing-Angeboten und MIV attraktiver gestaltet. Die übergeordneten Massnahmen im Rahmen von «**Retica30+**» werden unabhängig vom AP5G umgesetzt, stellen für die Agglomeration aber eine massive Verbesserung des Bahnangebots dar. Abgestimmt auf diese Entwicklung sowie auf die realisierte und geplante Siedlungsentwicklung nach Innen wird ein neues **Busangebotskonzept** erarbeitet und die Buserschliessung in den Quartieren Spital, Flüelastrasse, Valbella und Mitte verbessert.

Ergänzend zum Bestehenden Angebot wird als Eigenleistung ein **ÖV-On-Demand**-Angebot eingeführt, sodass peripher gelegene Ortsteile auch in den Randzeiten besser erschlossen sind.

Kapazität Strasse

Keine der Massnahmen hat zum Ziel, die Kapazität des bestehenden Strassennetzes zu erweitern. Die neue Erschliessungsstrasse in Davos Laret dient zur Erschliessung der Bahnstation Laret durch einen Linienbusbetrieb, welcher auf dem heutigen Strassennetz aufgrund der Platzverhältnisse nicht möglich ist.

Folgend sind die beiden zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmenschwerpunkte erläutert.

Massnahmenschwerpunkt
durchgängige
Veloinfrastruktur

Massnahmenschwerpunkt durchgängige Veloinfrastruktur

Im AP5G fokussiert sich die Gemeinde Davos auf die Erstellung einer sicheren, attraktiven und durchgängigen Veloinfrastruktur durch den zentralen Raum. Die durchgängige Veloführung besteht aus den folgenden Massnahmen und Abschnitten:

ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Bezeichnung	Umsetzungs-horizont
FVV.P1c	Neu	Davos Glaris – Veloverbindung Glaris – Frauenkirch	A
FVV.P1d	Neu	Davos Glaris – Veloverbindung Spinabad – Mühle Glaris	A
FVV.P1e	Neu	Davos Frauenkirch – Veloverbindung Sertigerstrasse – Lengmat- tastrasse	A
FVV.P1f	Neu	Davos Frauenkirch – Veloverbindung Dammweg	A
FVV.P1g	Neu	Davos Frauenkirch – Knoten Clavadelstrasse Dammweg	A
FVV.P1h	Neu	Davos Frauenkirch – Anbindung Hofstrasse-Bolgenstrasse	A
FVV.P1i	Neu	Davos Dorf – Anbindung Dorf-Parkplatz See	A
FVV.P1j	Neu	Davos Dorf – Parplatz See Süd	A
FVV.P1k	Neu	Davos Dorf – Parplatz See Nord	A
FVV.P2a	Neu	Davos Wolfgang – Veloverbindung Seebüel	B
FVV.P2b	Neu	Davos Wolfgang – Veloverbindung Höhwald – Klinik	B
FVV.P2c	Neu	Davos Wolfgang – Anbindung Klinik – Waldweg	B
FVV.P2d	Neu	Davos Wolfgang – Veloverbindung Waldweg Wolfgang	B
FVV.P2e	Neu	Davos Wolfgang – Unterführung Bahnstation Wolfgang	B
FVV.02	Neu	FVV-Verbindung (Klosters-) Laret – Wolfgang – See, Abschnitt Laret – Wolfgang	C
-	Keine Massnahme	Platz – Dorf Führung auf der Busspur (Einbahnsystem Talstrasse/Promenade)	Bereits umgesetzt

Tabelle 18: Massnahmenübersicht durchgehende (Fuss- und) Veloinfrastruktur

Massnahmenschwerpunkt
Generationenprojekt

Massnahmenschwerpunkt Generationenprojekt

Das Generationenprojekt baut auf der wichtigen Verschiebung des Bahnstation Davos Dorf um 250 m in Richtung Davos Platz auf. Die neue Bahnstation soll im Bereich Seehofseeli und damit sehr nahe bei der Talstation der Parsennbahn zu liegen kommen. Es sind neue Aussenperrons mit einer Unterführung vorgesehen. Vor der Bahnstation entsteht ein neues, attraktives Busterminal. Zur besseren Vernetzung der beiden Quartiere beidseits der Bahnlinie entsteht eine neue unterirdische Quartierverbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Ergänzend wird das Areal auch städtebaulich aufgewertet. Durch die Verlegung der zahlreichen Parkfelder in die geplante Tiefgarage wird Platz frei für die Steigerung der Aufenthaltsqualität mit aufgewerteten Freiräumen und für Arealentwicklungen südwestlich der Bahnstation.

Das Massnahmenpaket besteht aus den folgenden Massnahmen:

ARE-Code	Massnahmen-Nr.	Bezeichnung	Umsetzungs-horizont
ÜG.03	Neu	Verschiebung Bahnstation Davos Dorf	A
M-FVV.01	Neu	Quartierverbindung Davos Dorf	A
M-GV.02	Neu	Verkehrsdrehscheibe Bahnstation Davos Dorf (A-Horizont)	A
M-GV.03	Neu	Verkehrsdrehscheibe Bahnstation Davos Dorf (B-Horizont)	A
M-GV.07	Neu	Neues Regime Davos Dorf (Bahnhofstrasse/Talstrasse/Promenade)	A
M-GV.P1a	Neu	Veloparkierung Bahnhof Dorf	A
M-FVV.P1a	Neu	Verkehrsreie Promenade (Abschnitt Spange – Theodulkirche)	A
S.01	Neu	Überbauung Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf (Generationenprojekt)	B
L.02	Neu	Entwicklung Seehofseelipark	A

Tabelle 19: Massnahmenübersicht
Generationenprojekt

8.4 Wirkung der Massnahmen

Durch das Zusammenspiel der einzelnen Massnahmen kann eine optimale Gesamtwirkung für die Themenbereiche der Qualität des Verkehrssystems, der Siedlungsentwicklung nach innen, der Verkehrssicherheit sowie der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs in der Agglomeration Davos erreicht werden. Nachfolgend sind die Hauptwirkungen der Hauptkriterien der Wirkungskriterien gemäss RPAV erläutert. Der Nachweis der detaillierten Wirksamkeit nach Massnahme ist in den jeweiligen Massnahmenblättern im Massnahmenband C enthalten.

– WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern

Durch eine starke Bahnverbindung (M-ÜG.02, ÜG.03) an Davos für die (über)-regionalen Verkehrsströme sowie zwischen den Ortsteilen und ein attraktives Busangebot (M-ÖV.05, ÖV.06), sowie durch die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs (Schwerpunkt durchgängige Veloverbindung) und die Förderung von intermodalen Wegeketten an den Verkehrsdrehscheiben (Generationenprojekt, M-GV.P1d, GV.02, GV.03) wird der hohe MIV-Anteil am Modalsplit reduziert. Dies führt insbesondere in den während der Tourismussaison zu einer gesamthaften Verbesserung des Gesamtverkehrssystems. Weiter wird die Nachfrage durch verschiedene mobilitätslenkende Massnahmen, wie die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkierung (M-GV.09, GV.10, GV.11), der attraktiven ÖV-Tarife oder dem Velosharing (M-FVV.06) aktiv gesteuert.

– WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern

Die Entwicklungsgebiete Wohnen und Arbeiten (M-S.01, S.04, S.05, S.06, S.08) liegen an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Weiter wird dem hohen Zweitwohnungsanteil mit Massnahmen (M-S.02, S.03) begegnet. In den Ortsteilen Wiesen und Monstein wird eine sanfte Entwicklung angestossen (M-S.07), um das Grundversorgungsangebot auch langfristig gewährleisten zu können.

– WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen

Durch die neue und verbesserte Fuss- und Veloinfrastruktur (Schwerpunkt durchgängige Veloverbindung), die Reduktion der Signalisierten Geschwindigkeit (M-GV.08) und die Neugestaltung von Strassenräumen und Knotenbereichen (M-GV.P) kann die objektive und subjektive Verkehrssicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere jene der sensiblen Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

– WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern.

Durch die Verlagerung von Verkehr auf die flächeneffizienten Verkehrsmittel (Fuss-, Velo- und ÖV-Massnahmen) kann der Ausstoss von Luft- und Schadstoffemissionen reduziert werden. Weiter reduziert sich die Lärm- und Schadstoffbelastung durch die Verhinderung von Parksuchverkehr (M-GV.09)

und durch die Reduktion der Geschwindigkeit (M-GV.08) innerhalb des Siedlungsgebiets.

8.5 Massnahmenliste

Das AP5G umfasst die in den untenstehenden Tabellen zusammengefassten Massnahmen. Die mit *G* versehenen Massnahmen sind Teil des Massnahmenpaketes des Generationenprojekts. Massnahmen mit Vermerk *V* sind Teil des durchgehenden Veloverbindung von Davos Glaris bis Davos Laret.

Eigenleistungen

Nr.	Bezeichnung	Umsetzungshorizont
M-GV.07	Neues Regime Davos Dorf (Bahnhofstrasse/Talstrasse/Promenade)	G A
M-GV.08	Anpassung Geschwindigkeitsregime im Siedlungsgebiet	Realisierung vor 2028
M-GV.09	Umsetzung Parkleitsystem	Realisierung vor 2028
M-GV.10	Überarbeitung Parkplatzgesetz	Realisierung vor 2028
M-GV.11	Öffentliche Parkierung – Dimensionierung und Bewirtschaftung	Realisierung vor 2028
M-GV.12	Konzept Car-Parkierung	Realisierung vor 2028
M-GV.13	Aufbau Programm Mobilitätsmanagement	Realisierung vor 2028
M-FVV.03	Querverbindungen Veloverkehr im Zentrum	Realisierung vor 2028
M-FVV.04	Ausbau Unterführungen Mattastrasse	Realisierung vor 2028
M-FVV.05	Umsetzung Sofortmassnahmen Veloverkehrsinfrastruktur	Realisierung vor 2028
M-FVV.06	Aufbau Velosharing-Angebot	Realisierung vor 2028
M-FVV.07	Erarbeitung Standard Veloparkierung	Realisierung vor 2028
M-FVV.08	Kurzfristiger Ausbau Veloparkierung	Realisierung vor 2028
M-ÖV.05	Angebotskonzept Busverkehr Region Davos 2030	A
M-ÖV.06	Aufbau On-Demand-ÖV	Realisierung vor 2028
M-ÖV.07	Bushaltestelle am See	Realisierung vor 2028
M-ÖV.08	Bushaltestellen optimieren	Realisierung vor 2028

Tabelle 20: Eigenleistungen Verkehr
(siehe Massnahmenband)

Übergeordnete Massnahmen

Nr.	Bezeichnung	Umsetzungshorizont
ÜG.01	Wolfgangtunnel	Nicht mitfinanzierbar
ÜG.02	S-Bahn Davos	Nicht mitfinanzierbar
ÜG.03	Verschiebung Bahnstation Davos Dorf	G Nicht mitfinanzierbar
ÜG.04	Übergeordnetes Verkehrsmanagement	Realisierung vor 2028

Tabelle 21: Übergeordnete Massnahmen
(siehe Massnahmenband)

Infrastrukturmassnahmen Einzelmassnahmen

Nr.	Bezeichnung	Umsetzungshorizont
M-GV.01	Erschliessungsstrasse Bahnstation Laret	A
M-GV.02	Verkehrsdrehscheibe Bahnstation Davos Dorf (A-Horizont)	G A
M-GV.03	Verkehrsdrehscheibe Bahnstation Davos Dorf (B-Horizont)	G B
M-GV.04	Aufwertung Talstrasse	C
M-GV.05	Aufwertung Promenade	C
M-GV.06	Neue Bahnstation Mitte («Eisstadion/Kongress»)	C
M-FVV.01	Quartierverbindung Davos Dorf	G A
M-FVV.02	Durchgehende Veloverbindung Glaris-Laret, Abschnitt Laret-Wolfgang	V C
M-ÖV.01	Elektrifizierung Ortsbusverkehr (Horizont A)	A
M-ÖV.02	Ladeinfrastruktur für Ortsbusverkehr (Horizont A)	A
M-ÖV.03	Elektrifizierung Ortsbusverkehr (Horizont B)	B
M-ÖV.04	Seilbahnverbindung Bahnstation – Dorf Davos Wiesen	C
M-MIV.01	Anschluss Flüelastrasse-Stilli	C

Tabelle 22: Infrastrukturmassnahmen Einzelmassnahmen (siehe Massnahmenband)

Massnahmenpakete mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge

Nr.	Bezeichnung	Umsetzungshorizont
M-FVV.P1	Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr	A
– FVV.P1a	Veloparkierung Bahnstation Dorf	G
– FVV.P1b	Ausbau öffentliche Veloparkierung	
– FVV.P1c	Davos Glaris – Veloverbindung Glaris – Frauenkirch	V
– FVV.P1d	Davos Glaris – Veloverbindung	V
– FVV.P1e	Spinabad – Mühle Glaris	V
– FVV.P1f	Davos Frauenkirch – Veloverbindung Sertigerstrasse – Lengmattastrasse	V
– FVV.P1g	Davos Frauenkirch – Veloverbindung Dammweg	V
– FVV.P1h	Davos Frauenkirch – Knoten Clavadelstrasse Dammweg	V
– FVV.P1i	Davos Frauenkirch – Anbindung Hofstrasse-Bolgenstrasse	V
– FVV.P1j	Davos Dorf – Anbindung Dorf-Parkplatz See	V
– FVV.P1k	Davos Dorf – Parkplatz See Süd	V
M-FVV.P1	Pauschalpaket Fuss- und Veloverkehr	
– FVV.P2a	Davos Wolfgang – Veloverbindung Seebüel	V
– FVV.P2b	Davos Wolfgang – Veloverbindung Höhwald – Klinik	V
– FVV.P2c	Davos Wolfgang – Anbindung	V
– FVV.P2d	Klinik – Waldweg	V
– FVV.P2e	Davos Wolfgang – Veloverbindung Waldweg Wolfgang	V
M-GV-P1	Pauschalpaket Aufwertung / Sicherheit Strassenraum	A
– GV.P1a	Verkehrsfreie Promenade (Abschnitt Spange – Theodulkirche)	G
– GV.P1b	Aufwertung Postplatz /Berglistutz	
– GV.P1c	Aufwertung Horlaubenplatz	
– GV.P1d	Umgestaltung Bahnhofplatz – Davos Platz	
– GV.P1e	Aufwertung Flüelakreuzung	
– GV.P1f	Umgestaltung Knoten Tanzbühlstrasse	

Tabelle 23: Massnahmenpakete mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge (siehe Massnahmenband)

9 Umsetzung und Controlling

9.1 Grundsätze

Verpflichtung
zur Umsetzung

Durch den Beschluss des Kleinen Landrats Davos und der Regierung des Kantons Graubünden besteht eine formelle Verpflichtung der Behörden zur Umsetzung des AP5G.

Abstimmung mit überge-
ordneten Vorgaben

Die aufgeführten Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr mit Richtplanrelevanz werden – ausser im Massnahmenblatt anders vermerkt – im kantonalen Richtplan eingetragen. Sie sind dabei mit den Instrumenten des KRP, RRP und übrigen kantonalen Planungsinstrumenten abgestimmt. Die kantonalen Fachämter und Regionen haben dies im Rahmen der Vernehmlassungsphase geprüft.

Abstimmung mit
Vorgaben des Bundes

Das AP5G ist kongruent mit den kantonalen Vorgaben, welche mit den nationalen Vorgaben abgestimmt sind. Somit ist gewährleistet, dass es zu keinen Konflikten oder Widersprüchen zu den Grundsätzen des Raumplanungsgesetzes, dem Raumkonzept Schweiz oder den Sachplänen und Konzepten des Bundes kommt.

9.2 Umsetzungscontrolling der Massnahmen

Umsetzungscontrolling
vergangener AP

Die im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr erforderliche Berichterstattung zum Stand der Umsetzung der Massnahmen bisheriger Agglomerationsprogramme ist aufgrund des negativen Bescheids zum AP2G hinfällig. In Kapitel 3 wird der Sachverhalt detaillierter erläutert.

Monitoring und
Controlling AP5G

Die fristgerechte und effiziente Umsetzung der geplanten Massnahmen des AP5G wird durch die folgenden Planungs- und Controllinginstrumente gewährleistet.

Das TBA GR führt als Vertretung der Trägerschaft aller Agglomerationsprogramme im Kanton Graubünden für alle infrastrukturellen Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen enthalten sind, eine jährliche Umfrage bei den Massnahmenträgern zum Stand der Umsetzung durch. Dies gewährleistet eine Kontrolle des Planungs- oder Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmen und sorgt dafür, dass bei der Umsetzung der Massnahmen der angestrebte Nutzen erreicht werden kann. Der Kanton und die Massnahmenträgerschaften haben somit stets einen aktuellen Überblick über den Stand der Umsetzung und können bei Bedarf steuernd wirken.

Bei den Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen des AP5G sind die Gemeinde Davos oder der Kanton federführend. Der Kanton stellt im Rahmen seiner Prüfungs- und Genehmigungsfunktion sicher, dass die Regional- und Ortsplanungen dem kantonalen und regionalen Richtplan sowie dem AP5G entsprechen.

Die Regionen und Gemeinden haben im Rahmen des Planungsberichtes gemäss Art. 47 RPV dem Kanton gegenüber aufzuzeigen, ob die Planung dem kantonalen Richtplan und dem Agglomerationsprogramm entspricht und diese in seinen Inhalten unterstützt.

9.3 Investitionskosten und finanzielle Tragbarkeit

Investitionskosten

Die Agglomeration Davos wurde vom Bund als kleine Agglomeration (Typ 4: Urbane Einzelstadt mit ländlichem Umland, < 50'000 Einwohner:innen) definiert.

Schwellenwerte in Mio CHF	sehr tief	tiefe	mittel	hoch	sehr tief
AP2G: Kleine Agglomeration	<1	1-4	4-12	12-35	>35
AP3G: Kleine Agglomeration	<1	1-4	4-12	12-35	>35
AP4G: Kleine Agglomeration	<1	1-4	4-12	12-35	>35

Tabelle 24: Schwellenwerte zur Herleitung der Kostenkategorien nach Agglomerationsgrössen (in Mio CHF), Erläuterungsbericht AP2G-AP4G ARE CH

Das AP5G Davos umfasst insgesamt 71 Massnahmen aus den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr. Als Antrag zur Mitfinanzierung in den Horizonten A und B sind im AP5G 7 Einzelmassnahmen und 22 Pauschalmassnahmen enthalten.

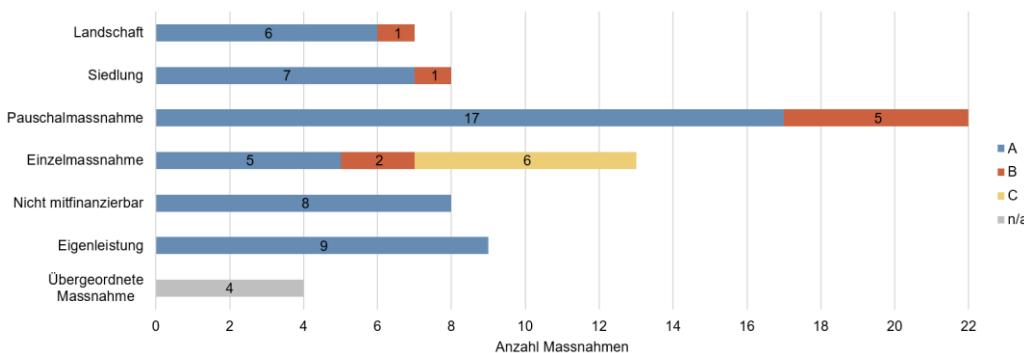


Abbildung 91: Übersicht der Anzahl Massnahmen nach Horizont und nach Grobkatgorie

Das AP5G Davos umfasst in den Umsetzungshorizonten A und B Massnahmen mit einer Investitionskostenschätzung von CHF Mio 33.232. Die gesamten Investitionskosten setzen sich zusammen aus CHF Mio 28.439 der A-Liste und CHF Mio 4.793 der B-Liste.

Investitionskosten
A- und B-Horizont

Massnahmen nach Kategorien	Investitionskostenschätzung in Mio CHF		
	A Horizont	B Horizont	Total A+B
Kapazität Strasse	3.750	-	3.750
Verkehrsmanagement (VM)	-	-	-
Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum	9.833	-	9.833
Verkehrsrehscheiben	4.060	1.483	5.543
Fuss- und Veloverkehr (FVV)	8.001	2.100	10.101
Bus-/ÖV-Infrastruktur	2.795	1.210	4.005
E-Mobilität im Individualverkehr	-	-	-
Wirtschaftsverkehr und Logistik	-	-	-
Total	28.439	4.793	33.232

Tabelle 25: Kostenschätzung der infrastrukturellen Massnahmen AP5G (Stand 31.12.2024)

Nach dem negativen Bescheid zum AP2G hat die Agglomeration Davos die Erarbeitung weiterer Agglomerationsprogramme sistiert, um sich zuerst der Erarbeitung der relevanten, aufeinander abgestimmten kommunalen Planungsgrundlagen zu widmen. Diese konnten in den letzten Jahren finalisiert und beschlossen werden. Dies hat dazu geführt, dass in der Agglomeration Davos ein grosser Nachholbedarf im Verkehrsinfrastrukturbereich besteht, welchen es nun umzusetzen gilt. Zudem sind mit der Umsetzung des

zentralen Massnahmenschwerpunkts «Generationenprojekt» verschiedene Teilmassnahmen verbunden, welche aufgrund ihrer räumlichen oder inhaltlichen Abhängigkeiten mehr oder weniger zeitgleich umgesetzt werden müssen. Weiter muss die Infrastruktur in Davos die stark schwankenden und teilweise sehr grossen Verkehrsströme der Gäste abwickeln können, welche die Präsenzbevölkerung in der Gemeinde während den Spitzenzeiten verdoppeln.

Die Kombination dieser Faktoren führt für das AP5G zu den vergleichsweise hohen Gesamtkosten.

Aufgrund des grossen Nachholbedarfs an Verkehrsmassnahmen, welche zum Teil bereits vor dem A-Horizont in Eigenleistung umgesetzt werden, sowie der voneinander abhängigen Teilmassnahmen des Generationenprojekts, welche zum Grossteil in den A-Horizont fallen, sind die Investitionskosten im A-Horizont im Vergleich zum B-Horizont entsprechend hoch.

Investitionskosten
A-Horizont

Die Massnahmen des A-Horizonts setzen auch einen Fokus auf die durchgängige Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur. Weiter werden durch punktuelle und abschnittsweise Strassenraumgestaltungen die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit im Strassenraum verbessert.

Im Rahmen der Elektrifizierung des Ortsbusverkehrs fallen sowohl Investitionskosten an der Busflotte selbst, wie auch für die entsprechende Ladeinfrastruktur an.

Zudem ist zur Anbindung des Bahnhofs Larets mit dem Bus der Bau einer neuen Erschliessungsstrasse notwendig.

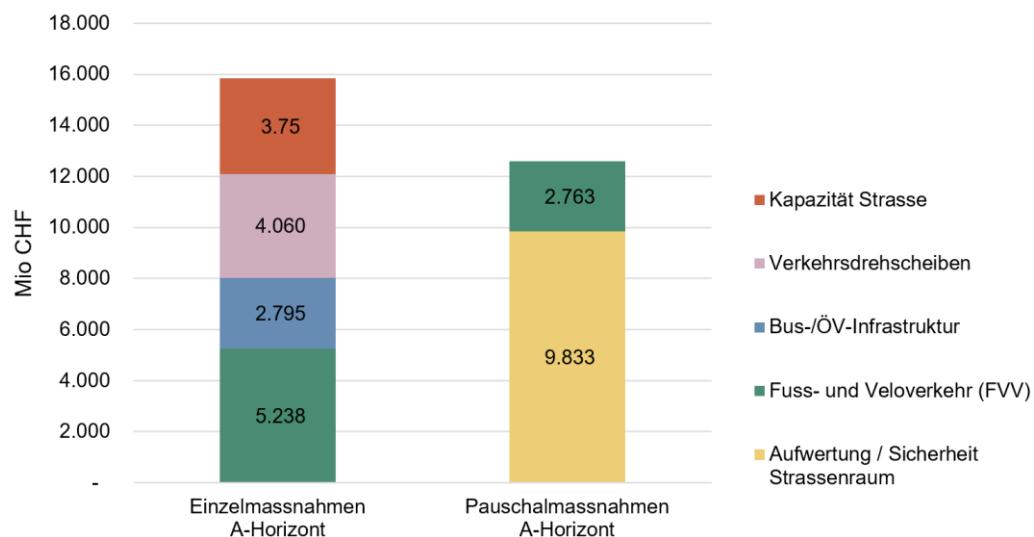


Abbildung 92: Investitionskosten Massnahmen A-Horizont (Mio CHF exkl. MwSt)
(Stand 31.12.2024)

Die Massnahmen des B-Horizonts beinhalten letzte Teilmassnahmen der Verkehrsdrehscheibe Generationenprojekt, welche erst nach Abschluss der Teilmassnahmen des A-Horizonts umgesetzt werden können, sowie die weitere Elektrifizierung der Busflotte der VBD. Zudem werden auch weitere Teilabschnitte der durchgehenden Veloinfrastruktur Davos Glaris – Davos Laret realisiert.

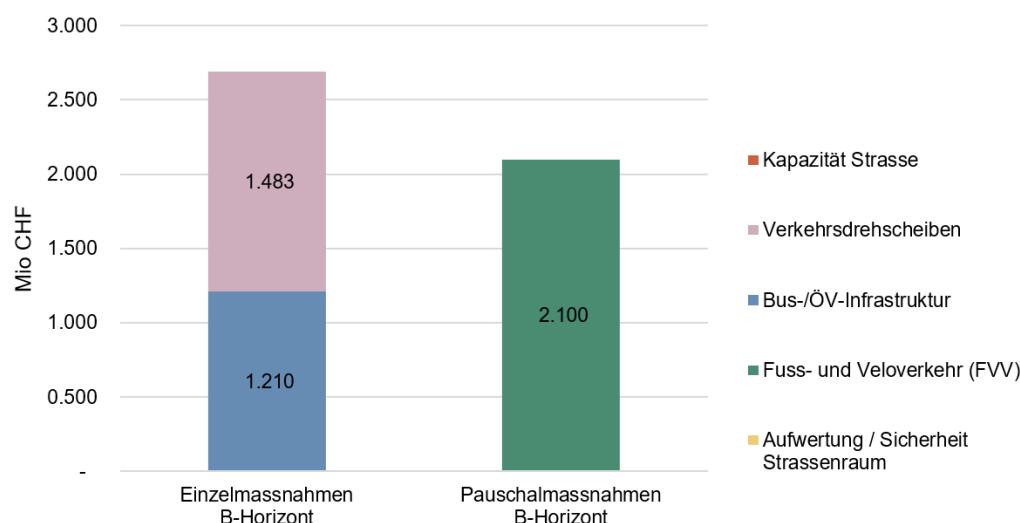


Abbildung 93: Investitionskosten Massnahmen B-Horizont (Mio CHF exkl. MwSt)
(Stand 31.12.2024)

Finanzielle Tragbarkeit
der Kosten

Die infrastrukturellen Massnahmen des AP5G liegen in der Federführung der Gemeinde Davos und des Kantons Graubünden. Sie sind im kantonalen Richtplan, dem kantonalen Strassenbauprogramm und/oder dem kommunalen Finanzplan / Erschliessungsprogramm enthalten. Der Kostenanteil bei der Gemeinde Davos liegt bei **CHF Mio XXX**. Dieser hohe Anteil lässt sich mit den hohen Investitionskosten im Rahmen des Generationenprojekts, der Strassenraumgestaltung sowie der Fuss- und Veloverkehrsinfrastrukturen begründen, bei welchen die Gemeinde den Hauptteil der Finanzierung übernimmt.

Ob diese Investitionen für die Gemeinde Davos tragbar sind, wurde bereits im Rahmen des GVK ermittelt. Eine entsprechende Bestätigung liegt durch den Beschluss des Kleinen Landrats vor.

Grundlagen- und Literaturverzeichnis

Das Grundlagen- und Literaturverzeichnis bietet eine Übersicht zu den für das AP5G verwendeten Grundlagen. Die kommunalen Planungsinstrumente (Leitbilder, Nutzungspläne) wurden teilweise ebenfalls als Basis für das Agglomerationsprogramm aufgeführt, sind im Folgenden jedoch nicht einzeln verzeichnet. Die für die Massnahmen verwendeten Grundlagen sind in den Massnahmenblättern im Massnahmenband C aufgeführt.

- [1] Stauffer&Studach, «Regionales Raumkonzept - Region Prättigau/Davos,» 2020.
- [2] ARE GR, «Richtplan,» 2022.
- [3] ARE GR, «Raumkonzept Graubünden,» 2014.
- [4] Stauffer&Studach, «Kommunales räumliches Leitbild Gemeinde Davos,» Gemeinde Davos, 2023.
- [5] Bundesamt für Raumentwicklung, «STATPOP,» 2022.
- [6] Stauffer & Studach, «Wohnraumstrategie Gemeinde Davos,» 2023.
- [7] AEV GR, «ÖV-Güteklassen,» 2024. [Online]. Available: <https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/aev/oev/projekte/digitalinfrastruktur/oevgueteklassen/Seiten/oevgueteklassen.aspx>. [Zugriff am 13 03 2024].
- [8] BFS, *Gebäude- und Wohnungsstatistik (GWS) - Auswertung Wohnungen nach Gemeinde*, 2022.
- [9] ARE GR, «Dashboard - Tagesaktuelle Auswertung der Bauzonen Graubünden,» 31 07 2024. [Online]. Available: <https://www.arcgis.com/apps/dashboards/58ea4cd83094848b03530d2ce6665a3>. [Zugriff am 22 09 2024].
- [10] 8000.agency, «Qualitative Innenentwicklung Gemeinde Davos,» 2024.
- [11] Kanton Graubünden - Amt für Wald und Naturgefahren, «Geoportal Gefahrenzonen,» 2024. [Online]. Available: map.geo.gr.ch. [Zugriff am 11 11 2024].
- [12] Kanton Graubünden, «Biodiversitätsstrategie Graubünden,» 2023.
- [13] Gemeinde Davos, «Landschaftsqualitätsprojekt Davos,» 2021.
- [14] Gemeinde Davos, dinatum, «Vernetzungsprojekt Landschaft Davos,» 2023.
- [15] Gemeinde Davos, «Masterplan Wander- und Bikewegnetz (Muntaval),» 2024.
- [16] Gemeinde Davos, «Rund um den Davosersee (Wegmüller),» 2022.
- [17] Gemeinde Davos, «Freiraumkonzept,» 2024.
- [18] Swisstopo, «Landeskarte,» 2024. [Online]. Available: https://map.geo.admin.ch/?lang=de&topic=ech&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&layers=ch.swisstopo.swissboundaries3d-gemeinde-flaeche.fill, ch.bav.haltestellen-oev&E=2780715.16&N=1182428.42&zoom=3&layers_visibility=false,false&layers_timestamp=2024,.
- [19] LAJO, «Gesamtverkehrskonzept Davos - Synthesebericht,» Gemeinde Davos, Tiefbauamt & Verkehrsbetriebe, 2024.
- [20] Transitec, «Fuss- und Veloverkehrskonzept Alltagsverkehr Davos - Phase A *Netze, Schwachstellenanalyse und Priorisierung,» Gemeinde Davos, Kanton Graubünden, 2023.
- [21] Bundesrat, «Touristischen Verkehr definieren - Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats 21.4452 Dittli vom 15. Dezember 2021,» Bern, 2024.
- [22] Kanton Graubünden, «Tourismusstrategie Graubünden - Orientierungsrahmen der Regierung für das Bündner Tourismussystem».

- [23] Wirtschaftsforum Graubünden, «CO2-neutraler Tourismus in Graubünden - Ansatzpunkte für eine Reduktion der Treibhausgase im Bündner Tourismus,» 2024.
- [24] ARE GR, «Mobilität in Graubünden - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021,» 2023.
- [25] Kanton Graubünden, ASTRA, «Ausweichverkehr A13/A28 Betrieb Winter 2023/24 - Drehbuch Umsetzung Massnahmen,» 2023.
- [26] Kanton Graubünden, ASTRA, «Ausweichverkehr N13 Betrieb Frühjahr/Sommer 2024 - Drehbuch Umsetzung Massnahmen,» 2024.
- [27] Via Transportation, *On-Demand ÖPNV in Graubünden Davos, Klosters*, 2024.
- [28] Rhätische Bahn, «Streckennetz,» [Online]. Available: <https://www.rhb.ch/de/service-souvenirs/streckennetz>. [Zugriff am 22.03.2024].
- [29] Graubünden Invia, «Linien- und Zonenpläne,» 12.2023. [Online]. Available: <https://invia.ch/DE/linienplaene.html#id178>.
- [30] BAV, «Elektrifizierung von Bussen in ländlichen Bergregionen,» 2020.
- [31] AEV GR, 11.04.2024. [Online]. Available: <https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/diem/aev/oev/projekte/strasseninfrastruktur/dekarbonisierungbus/Seiten/dekarbonisierungbus.aspx>.
- [32] Postauto, «Die ersten Elektropostautos in Graubünden sind auf der Strasse,» 25.01.2023. [Online]. Available: <https://www.postauto.ch/de/ueber-uns-und-aktuelles/medien/medienmitteilungen/2023/die-ersten-elektropostautos-in-graubuenden-sind-auf-der-strasse>.
- [33] RhB, *S-Bahn Davos, Präsentation z.H. kleiner Landrat*, 2023.
- [34] Emch+Berger, «Generationenprojekt, Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf - Verkehrsbericht Masterplan,» 2024.
- [35] Kanton Graubünden, «Sachplan Velo,» 2024.
- [36] Kanton Graubünden, «Masterplan Ladeinfrastruktur E-Mobilität Kanton Graubünden,» 2017.
- [37] Gemeinde Davos, «Spazier-, Bike- und Wanderwege,» 2024. [Online]. Available: <https://www.gemeindedavos.ch/dienstleistungen/28192?dtFilterText=>.
- [38] RhB, «Geschäftsbericht 2022,» 2023.
- [39] Bundesamt für Statistik (BFS), «Strassenverkehrsfahrzeuge - neue Inverkehrsetzungen 2023,» 2024. [Online]. Available: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/fahrzeuge/strassen-neu-inverkehrsetzungen.html>. [Zugriff am 10.06.2024].
- [40] EBP, «Ladeinfrastrukturkonzept Davos,» 2022.
- [41] LAJO, «Parkierungskonzept Davos, Bericht,» Gemeinde Davos, Tiefbauamt, 2024.
- [42] Gemeinde Davos, *Vollzugsreglement zum Parkplatzgesetz*, 2023.
- [43] Gemeinde Davos, *Baugesetz der Gemeinde Davos*, 2023.
- [44] AEV GR, «Kantonales Güterverkehrskonzept Graubünden,» Abteilung öffentlicher Verkehr, 2018.
- [45] ARE CH, *Verkehrsperspektiven Schweiz*, 2016.
- [46] ARE CH, «Raumkonzept Schweiz - Überarbeitete Fassung,» Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV, 2012.
- [47] ARE CH, «Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV),» 2023.
- [48] Gemeinde Davos, Uniola, «Generationenprojekt Bahnhof Dorf - Seehofseeli, Bericht Freiraum,» 2024.

- [49] Gemeinde Davos , «Agglomerationsprogramm,» 2024. [Online]. Available: <https://www.gemeindedavos.ch/raumplanung/52151>. [Zugriff am 03 07 2024].
- [50] Gemeinde Davos, «Planungen zur S-Bahn Davos werden konkreter,» 14 12 2023. [Online]. Available: <https://www.gemeindedavos.ch/aktuellesinformationen/2026963>.
- [51] Gemeinde Davos, «Kommunales räumliches Leitbild (KRL),» 2023.
- [52] Davos, «Qualitative Innenentwicklung Gemeinde DAvos,» 2024.
- [53] Region Prättigau/Davos, «Regionales Raumkonzept Prättigau/Davos,» 2020.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Roter Faden des Agglomerationsprogramms (eigene Abbildung)	6
Abbildung 2: Roter Faden (eigene Darstellung)	13
Abbildung 3: Agglomerationsperimeter Davos und zentraler Raum	14
Abbildung 4: Projektorganisation Agglomerationsprogramm Davos 5. Generation.....	15
Abbildung 5: Zusammenhang der zentralen kommunalen Planungsgrundlagen und Gesamtrevision Ortsplanung, Agglomerationsprogramm	18
Abbildung 6: Zentrenstruktur Kanton Graubünden gem. kantonalem Raumkonzept ([2])	21
Abbildung 7: Raumtypen Agglomeration Davos, gem. kantonalem Raumkonzept, Gemeindegrenze von Davos in Rot [3]	22
Abbildung 8: Orte und Siedlungen Gemeinde Davos [4]	23
Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung Gemeinde Davos 1995 – 2040 ([2] [5]).....	24
Abbildung 10: Betriebe VZÄ (links), detaillierte Wirtschaftsstruktur (rechts) [4]	25
Abbildung 11: Auswertung der durchschnittlichen Anzahl Personen/ Nacht nach Monat (Logiernächte, Ferienwohnungen, Klinik, Bevölkerung)	26
Abbildung 12: MOCA-Indikator 3: Bevölkerung nach ÖV-Güteklassen (ARE 2024)	27
Abbildung 13: MOCA-Indikator 4: Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen (ARE 2024)	27
Abbildung 14: Einwohner:innen pro Hektare (2022) (links) und Vollzeitäquivalente pro Hektare (2021) (rechts); Quelle: Swisstopo (2024)	28
Abbildung 15: MOCA-Indikator 5: Dichte überbaute WMZ (ARE 2024)	29
Abbildung 16: Entwicklung Erst- (gelb) und Zweitwohnungen (blau) 2017-2022; Quelle [6]	30
Abbildung 17: Handlungsfelder der Wohnraumstrategie [6]	31
Abbildung 18: Überbauungsstand der Bauzonen (blau = überbaut, gelb = unüberbaut) der Gemeinde Davos (31.07.2024) [9].....	31
Abbildung 19: Einwohner:innen pro Ort (links), Bauzonenreserven pro Ort (rechts) [4]	33
Abbildung 20: Entwicklungsgebiete Wohnen im zentralen Raum	34
Abbildung 21: Monstein (links) und Wiesen (rechts)	34
Abbildung 22: Strategische Arbeitsstandorte [4].....	35
Abbildung 23: Luftbild Davos. Quelle: Google Earth	37
Abbildung 24: Gefahrenzonen 1 und 2 (Grundeigentümerverbindlich), Stand 2024 [11]	40
Abbildung 25: Landschafts-/Biotopschutz.....	41
Abbildung 26: Kulturlandschaft	44
Abbildung 27: Übersicht Freizeit- und Naherholungsnutzungen	46
Abbildung 28: Verkehrsstruktur AP-Perimeter Davos [18]	51
Abbildung 29: Struktur Strassennetz im zentralen Raum (GVK Davos, LAJO, 2024)	52
Abbildung 30: Pendlerströme (2020) der Agglomeration Davos (Datenquelle: Erwerbstätige in Graubünden nach Wohn- und Arbeitsgemeinde, AWT GR, Darstellung: Metron).....	54
Abbildung 31: Anteile Freizeitverkehr und touristischer Verkehr am gesamten Personenverkehr der Schweiz (Schätzung 2015) [21].....	55
Abbildung 32: Mittlere Tagesdistanz Schweiz und Kanton Graubünden 2005-2021 (Quelle: ARE GR Auswertung MZMV, eigene Abbildung).....	57

Abbildung 33: Modalsplit Davos (MZMV 2015) nach Territorialprinzip (Start oder Ziel in Davos) und Wohnortprinzip (wohnhaft in Davos) (eigene Auswertung).....	58
Abbildung 34: MOCA-Indikator 1: Anteil des MIV am Gesamtverkehrs, gemessen an der Tagesdistanz für den Beitragsperimeter (MOCA [24]).....	58
Abbildung 35: Gesamtverkehr 2017 (Szenario BASIS) der Agglomeration Davos (Datenquelle: NPVM 2017, Darstellung: Metron).....	60
Abbildung 36: Wege DWV Quell-/Zielverkehr der Gemeinde Davos und Modalsplit gemäss NPVM 2017 (Quelle: NPVM1740, Eigene Auswertung)	61
Abbildung 37: Gesamtverkehr 2040 (Szenario BASIS) der Agglomeration Davos (Datenquelle: NPVM 2017, Darstellung: Metron).....	62
Abbildung 38: Wege DWV Quell-/Zielverkehr der Gemeinde Davos und Modalsplit gemäss NPVM 2040 (Quelle: NPVM2040, Eigene Auswertung)	63
Abbildung 39: Reisezeitvergleich von Destinationen ausserhalb der Agglomeration (Datenquellen: ÖV-Fahrplanabfrage via sbb.ch mit schnellster Verbindung, „MIV-Reisezeit gemäss Google Maps, Abfrage April 2024)	64
Abbildung 40: Reisezeitvergleich von Destinationen innerhalb der Agglomeration (Datenquellen: ÖV-Fahrplanabfrage via sbb.ch mit schnellster Verbindung, „MIV-Reisezeit gemäss Google Maps, Abfrage April 2024)	65
Abbildung 41: Übersichtsplan Verkehrsregime Generationenprojekt Masterplan (Stand 04/23) und Verkehrsführung.....	68
Abbildung 42: Geplante Netzhierarchie Velo (links) und Fussverkehr (rechts) im Generationenprojekt Verkehrsbericht Masterplan (Stand 04/24)	70
Abbildung 43: Mögliche Weiterentwicklung der Verunfallten Personen bis ins Jahr 2030 (Quelle: Verkehrsunfallstatistik Kantonspolizei Graubünden 2010-2023; Eigene Abbildung).....	71
Abbildung 44: MOCA-Indikator 2: Anzahl der Verunfallten pro Präsenzbevölkerung (MOCA [24])	71
Abbildung 45: Unfallhäufungspunkte Fuss- und Veloverkehr 2018-2022 (Eigene Abbildung, Datenquelle: ASTRA)	73
Abbildung 46: Signalisierte Höchstgeschwindigkeit auf Kantonsstrassen (Quelle: Geoportal GR, Stand 07/2024)	74
Abbildung 47: Übersicht Verkehrsberuhigte Strassen im zentralen Raum von Davos	75
Abbildung 48: Linienplan, Ausschnitt Nordost (Fahrplan 2023/24) [28]	77
Abbildung 49: Liniennetzplan und Tarifverbund Davos (Fahrplan 2023/24) [29]	78
Abbildung 50: Auswertung der durchschnittlichen Verspätung der Buslinien 301, 303, 304 im 02/23, 07/22 und 11/22.....	80
Abbildung 51: Anzahl Fahrgäste RhB ab Bahnstation Davos Dorf, Richtung Klosters (2019) [19]	81
Abbildung 52: Verteilung der mittleren Anzahl Fahrgäste pro Tag über die Woche am Bahnstation Davos Dorf [19]	81
Abbildung 53: Einsteiger:innen pro Monat und Linie 2023 (Quelle: VBD, 2024).....	82
Abbildung 54: Mittelwert der Einsteiger:innen über alle Buslinien, Wochentage und Tagesarten 2023 (Quelle: VBD, 2024)	83
Abbildung 55: ÖV-Güteklassen 2023 (Methodik Kt. GR) in der Hauptsaison (links) und Zwischensaison (rechts) [7]	85
Abbildung 56: ÖV-Güteklassen 2035 (Methodik Kt. GR) in der Hauptsaison (links) und Zwischensaison (rechts) [7]	85
Abbildung 57: ÖV-Güteklassen Zielbild 2025/30 und 2040/50 im zentralen Raum von Davos während der Zwischensaison [19]	86

Abbildung 58: Angebot schematisch nach Fahrplan 2024 [33]	86
Abbildung 59: ÖV-Angebot mit Retica 30+ [33]	87
Abbildung 60: Bushof Davos Dorf, Generationenprojekt [34]	88
Abbildung 61: Veloverkehrsnetz [20]	90
Abbildung 62: Mountainbike-Trails (Destination Davos Klosters, 2024)	91
Abbildung 63: Potenzial des Veloverkehrsnetzes in Davos [20]	93
Abbildung 64: Fussverkehrsnetz Davos [20]	95
Abbildung 65: Wanderwegnetz (Swisstopo, 2024)	96
Abbildung 66: Potenzial des Fussverkehrsnetzes in Davos [20]	97
Abbildung 67: Strassenklassierung (Geoportal GR 2024), Gemeindestrassen nicht dargestellt	99
Abbildung 68: Geplantes Verkehrsregime Generationenprojekt [19]	100
Abbildung 69: Entwicklung MIV (DTV) an automatischen Verkehrszählern (ASTRA) von 2013 bis 2023	101
Abbildung 70: Schnellladestationen für Elektroautos im zentralen Raum von Davos (Stand Mai 2024), Quelle: swisstopo	103
Abbildung 71: Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladestationen in Davos für das Jahr 2050 [40]	105
Abbildung 72: Übersicht der grossen öffentlichen und halböffentlichen Parkierungsanlagen in Davos [41]	106
Abbildung 73: Standortbestimmung Haltekanten Reisebusse [34]	109
Abbildung 74: Verkehrliche Anbindung, Güterverkehr [44]	111
Abbildung 75: Güterverkehrsaufkommen in Tonnen nach Region 2013/14 (Mengengerüst Güterverkehr GR 2017, [44])	111
Abbildung 76: Bedienungspunkte Güterverkehr RhB (Rhätische Bahn in [44])	112
Abbildung 77: Übersicht niveaugleiche und -freie Querungen RhB [19] und Umweg Schwerverkehr (blau)	113
Abbildung 78: Raumkonzept Schweiz – Ausschnitt Graubünden [46]	114
Abbildung 79: Raumkonzept Graubünden – Ausschnitt Agglomeration Davos [3]	115
Abbildung 80: Raumentwicklungsstrategie, Regionales Raumkonzept Region Prättigau/Davos, Juni 2020	116
Abbildung 81: Strukturbild Agglomeration Davos 2040 (eigene Darstellung)	118
Abbildung 82: Zukunftsbild Agglomeration Davos 2040 (eigene Darstellung)	119
Abbildung 83: Übersicht Teilstrategien und Strategieelemente (Wohnraumstrategie, Stauffer&Studach, 14.08.2023)	141
Abbildung 84: Teilstrategieplan Siedlung	142
Abbildung 85: Teilstrategieplan Landschaft	144
Abbildung 86: Teilstrategieplan ÖV	148
Abbildung 87: Teilstrategieplan Veloverkehr	150
Abbildung 88: Teilstrategieplan Fussverkehr	152
Abbildung 89: Teilstrategieplan MIV / Strassen	154
Abbildung 90: Horizonte gemäss Bundesvorgaben (RPAV 01. Februar 2023)	155
Abbildung 91: Übersicht der Anzahl Massnahmen nach Horizont und nach Grobkategorie	163
Abbildung 92: Investitionskosten Massnahmen A-Horizont (Mio CHF exkl. MwSt) (Stand 31.12.2024)	164

Abbildung 93: Investitionskosten Massnahmen B-Horizont (Mio CHF exkl. MwSt) (Stand 31.12.2024)	165
Abbildung 94: Siedlungsverträglichkeit	176
Abbildung 95: Mobilitätsvision Davos 2040 [49]	198
Abbildung 96: Ausschnitt zentraler Raum ÖV-Güteklassen 2023 (Methodik Kt. GR) in der Hauptsaison (links) und Zwischensaison (rechts) [7]	200
Abbildung 97: Ausschnitt zentraler Raum ÖV-Güteklassen 2035 (Methodik Kt. GR) in der Hauptsaison (links) und Zwischensaison (rechts) [7]	201

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beilagen zum AP5G	5
Tabelle 2: Bestandteile des AP 5G Davos	14
Tabelle 3: Stand relevanter nationaler und kantonaler Planungsinstrumente.....	17
Tabelle 4: Stand relevanter regionaler Planungsinstrumente.....	17
Tabelle 5: Stand relevanter kommunaler Planungsinstrumente.....	18
Tabelle 6: Erfüllung der Grundanforderungen	19
Tabelle 7: Räumliche Verdichtungsansätze gemäss IES [10]	32
Tabelle 8: Quell-/Zielverkehr der Gemeinde Davos und Bimodalsplit gemäss NPVM 2017 (eigene Auswertung)	60
Tabelle 9: Standorte und Angebot multimodaler Verkehrsrehrscheiben in Davos	67
Tabelle 10: Übersicht Angebot für Multimodale Mobilität in der Agglomeration Davos.....	67
Tabelle 11: Unfallgeschehen und Unfallstatistik im Agglomerationsperimeter Davos (Quelle: Verkehrsunfallstatistik Kantonspolizei Graubünden 2010-2023)	70
Tabelle 12: Abonnementtarife zum Normaltarif und Einheimisch-Tarif (VBD, Fahrplan 2023/24).....	79
Tabelle 13: Gegenüberstellung Zählstellen und NPVM (Quelle: NPVM, Zählstellen: TBA GR (2023), Eigene Auswertung).....	102
Tabelle 14: Bestand Personenwagen Davos und Schweiz im Jahr 2020 [40]	103
Tabelle 15: Vorgaben Pflichtparkplätze Baugesetz Davos und VSS-Norm 40281	108
Tabelle 16: Strassengüterverkehr nach MR-Regionen im Referenzszenario Verkehrsperspektiven 2040 [45]	112
Tabelle 17: Zusammenhang Handlungsbedarf und Teilstrategien.....	139
Tabelle 18: Massnahmenübersicht durchgehende (Fuss- und) Veloinfrastruktur.....	158
Tabelle 19: Massnahmenübersicht Generationenprojekt.....	159
Tabelle 20: Eigenleistungen Verkehr (siehe Massnahmenband).....	160
Tabelle 21: Übergeordnete Massnahmen (siehe Massnahmenband).....	160
Tabelle 22: Infrastrukturmassnahmen Einzelmassnahmen (siehe Massnahmenband).....	161
Tabelle 23: Massnahmenpakete mit Antrag auf pauschale Bundesbeiträge (siehe Massnahmenband).....	161
Tabelle 24: Schwellenwerte zur Herleitung der Kostenkategorien nach Agglomerationsgrössen (in Mio CHF), Erläuterungsbericht AP2G-AP4G ARE CH	163
Tabelle 25: Kostenschätzung der infrastrukturellen Massnahmen AP5G (Stand 31.12.2024)	163
Tabelle 26: Liste wichtiger Attraktoren im Zukunftsbild	175
Tabelle 27: Öffentlich zugängliche Ladestationen in Davos [40].....	199

Anhang

Inhaltsverzeichnis Anhang

A1	Liste Wichtiger Attraktoren	Seite 175
A2	Siedlungsverträglichkeit Strassenraum	Seite 176
A3	Mobilitätsvision Davos 2040	Seite 198
A4	Elektromobilität	Seite 199
A5	ÖV-Güteklassen	Seite 200

A1 Liste wichtiger Attraktoren

Point of Interest	Ortsteil	Grundlage
Bildung und Forschung		
Mittelschule SAMD / Sportgymnasium	Platz	KrL, FVV
PMOD/WRC	Dorf	KrL, FVV
SLF/CERC	Dorf	KrL, FVV
AO Foundation	Platz/Frauenkirch	KrL, FVV
Gesundheit		
Spital Davos	Platz	KrL, FVV
Höhenklinik Reha Clavadel & Höhengebirgsklinik Wolfgang	Clavadel / Wolfgang	KrL, FVV
Talstationen Bergbahnen		
Schatzalpbahn	Platz	KrL, FVV
Jakobshornbahn/Carjöl	Platz	KrL, FVV
Parsennbahn	Dorf	KrL, FVV
Glaris	Glaris	KrL, FVV
Bolgen	Platz	KrL
Bünda	Dorf	KrL
Veranstaltungen		
Eisstadion	Mitte	KrL, FVV
Kongresszentrum	Mitte	KrL, FVV
Sport und Freizeit		
Surfcenter, Strandbad, Segelclub, Wakeboard (bei Camping)	Davosersee	KrL, FVV
Eau-Là-Là	Mitte	FVV
Sportanlage Färbi & Tennis Club	Platz	KrL, FVV
“Eistraum”/Sportzentrum	Mitte	KrL
Färch (Kletter-, Bike-, Skatepark)	Primär im Zentrum	FVV
Golfplatz/ Langlaufzentrum	Mitte	KrL, FVV
Camping (Glaris, Davosersee)	Laret, Glaris	KrL, FVV

Grundsätzlich sind auch weitere Points of Interest wie beispielsweise Supermärkte verkehrserzeugende Attraktoren. Diese sind im Zukunftsbild aber nicht dargestellt.

Tabelle 26: Liste wichtiger Attraktoren im Zukunftsbild

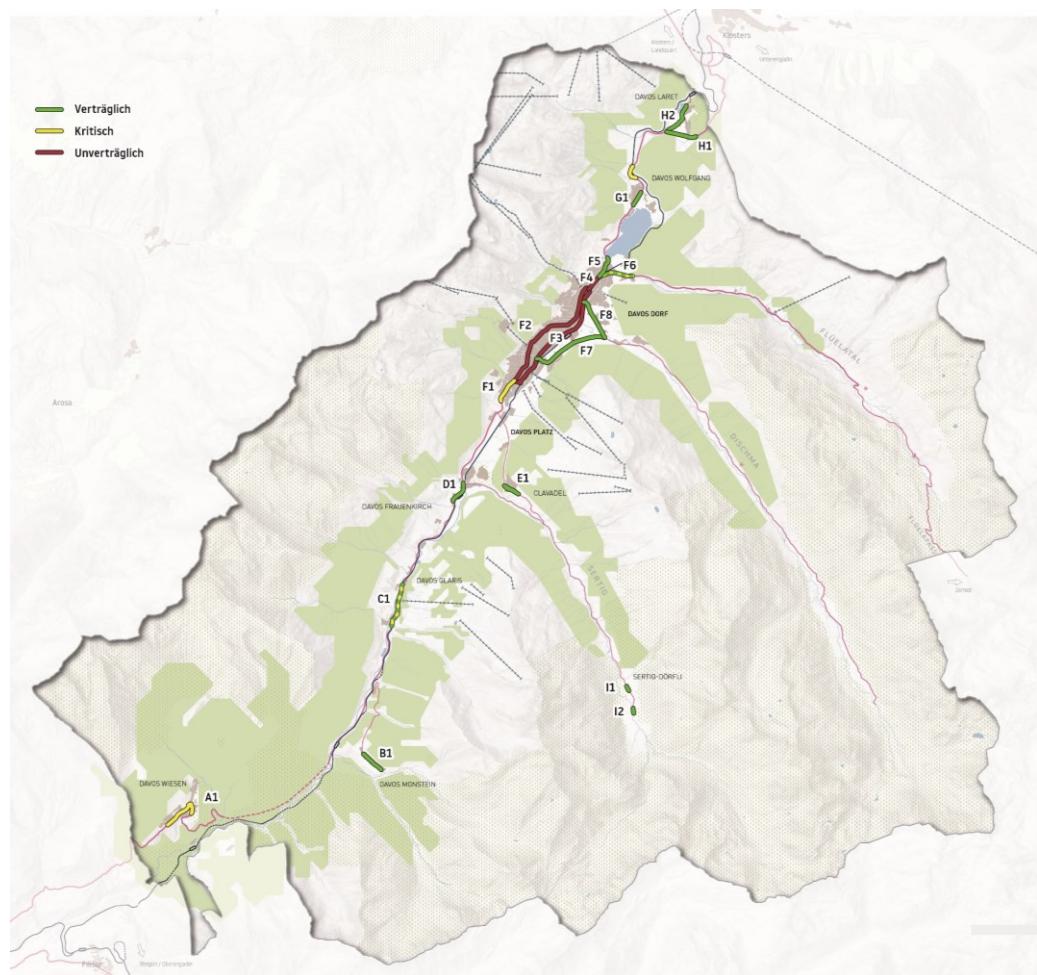
A2 Siedlungsverträglichkeit der Strassenräume

Abbildung 94: Siedlungsverträglichkeit

A1	Wiesen – Hauptstrasse	
Abschnitt	Hauptstrasse (Kindergarten bis Hausnr. 34)	
Ortsteil	Davos Wiesen	
		
		
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Ländlicher Raum	<input type="checkbox"/> Zentrum
Geschwindigkeitsregime	50 km/h	
DTV (2023)	ca. 1'500 (Zählstelle)	
Gestaltung Strassenraum	<p>Fahrbahnbreite ca. 5.0 bis 6.5 m, im Kurvenbereich bis zu 8 m. Die Hauptstrasse führt ab dem Kindergarten durch zwei Linkskurven bergauf ins Dorfzentrum von Wiesen. An der Kirche besteht eine Engstelle der Fahrbahn von ca. 3 m. Hier besteht eine beidseitige Bebauung (bis zu drei Geschosse) direkt angrenzend an den Strassenraum.</p> <p>Zwischen dem Kurvenbereich und der Ortskern ist ein kurzer Abschnitt beidseitig ohne Bebauung.</p> <p>Der Strassenraum im Ortskern wirkt durch das Gefälle, die schmalen Trottoir, die Bebauungsstruktur und die Bushaltestelle schmal.</p> <p>Vor und nach dem Ortskern wirkt die Strasse optisch durch diverse Stützmauern am Hang zusätzlich schmal.</p>	
Fuss- und Veloinfrastruktur	<p>Einseitiges Trottoir über gesamten Streckenabschnitt vorhanden, im Dorfkern beidseitiges Trottoir</p> <p>Keine Veloinfrastruktur vorhanden</p>	
Angrenzende Nutzungen	<input checked="" type="checkbox"/> Einkauf / (Dorfzentrum) <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen	<input type="checkbox"/> Gewerbe <input checked="" type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:
Einschätzung Verträglichkeit	<p><input type="checkbox"/> Verträglich</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kritisch aufgrund Geschwindigkeitsregime, Engstellen im Strassenraum, Gefälle und Kreuzungsfällen</p> <p><input type="checkbox"/> Unverträglich</p>	

B1	Monstein – Hauptstrasse	
Abschnitt	Hauptstrasse (Hausnr. 5 bis 50)	
Ortsteil	Davos Monstein	
Bilder	 	
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Ländlicher Raum	<input type="checkbox"/> Zentrum
Geschwindigkeitsregime	30 km/h (Tempo-30-Zone)	
DTV (2015)	ca. 350 (Strassennetz ANU 2015)	
Gestaltung Strassenraum	<p>Die Fahrbahnbreite beträgt meist ca. 4 m. Die Hauptstrasse führt vom Knoten Hauptstrasse/Unterdorf bis zum Wendeplatz Hauptstrasse/Dorfstrasse/Roggawägli. Es besteht eine beidseitige Bebauung mit den für den Ortsteil typischen, walserischen Wohngebäuden und Ställen.</p> <p>Der Strassenraum wirkt durch die angrenzende Bebauung schmal. Die Aufenthaltsqualität ist durch die Landschaft, Bebauung und Bäume hoch.</p>	
Fuss- und Veloinfrastruktur	Es ist keine separate Fuss- oder Veloverkehrsinfrastruktur vorhanden.	
Angrenzende Nutzungen	<input checked="" type="checkbox"/> Einkauf / (Dorfzentrum) <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen	<input type="checkbox"/> Gewerbe <input checked="" type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch <input type="checkbox"/> Unverträglich	

C1	Glaris - Landwasserstrasse	
Abschnitt	Bushaltestelle Ortolfi – nördl. Parkplatz Rinerhornbahn	
Ortsteil	Davos Glaris	
Bilder	 	
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum	
Geschwindigkeitsregime	50 km/h (Ortolfi – Bahnunterführung) 60 km/h (Bahnunterführung – Chummastrasse)	
DTV (2015)	ca. 2'100-2'600 (Strassenetz ANU 2015)	
Gestaltung Strassenraum	<p>Die Gestaltung der Strasse ist stark auf den MIV ausgelegt. Ein höheres Fussverkehrsaufkommen besteht primär im Bereich der Rinerhornbahn. Parallel zur Landstrasse besteht mit dem Riedweg und Am Sagenrain ein Alternativangebot für den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>Das Siedlungsgebiet befindet sich zum grossen Teil nicht direkt an der Landwasserstrasse, sondern auf der Westseite der Landwasser.</p>	
Fuss- und Veloinfrastruktur	<p>Schmales, einseitiges Trottoir (Bahnstation – Bahnunterführung und Riedweg - Ortolfi), dazwischen Alternativangebot.</p> <p>Keine Veloinfrastruktur vorhanden.</p>	
Angrenzende Nutzungen	<input type="checkbox"/> Einkauf / (Dorfzentrum) <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen	
	<input type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Schule <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:	
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich (Abschnitt Ortolfi) <input checked="" type="checkbox"/> Kritisch (Abschnitt im Bereich Bahnstation) <input type="checkbox"/> Unverträglich	

D1	Frauenkirch – Landwasserstrasse	
Abschnitt	Landwasserstrasse (Hausnr. Spycherweg 15) – Landwasser-/Sertigerstrasse	
Ortsteil	Davos Frauenkirch	
Bilder	  	
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum	<input type="checkbox"/> Zentrum
Geschwindigkeitsregime	50 km/h	
DTV (2015)	ca. 3'500 (Strassennetz ANU 2015)	
Gestaltung Strassenraum	<p>Die Gestaltung der Strasse ist stark auf den MIV ausgelegt. Die Fahrbahnbreite beträgt 6.0 m.</p> <p>Ein höheres Fussverkehrsaufkommen besteht primär im Bereich der Bahnstation. Im Strassenabschnitt ist beidseitig nicht dicht bebaut. Zwischen der Bahnstation und dem Siedlungskern besteht ein unbebauter Abschnitt.</p>	
Fuss- und Veloinfrastruktur	<p>Es besteht über den gesamten Streckenabschnitt auf einer Strassenseite ein ca. 2.0 m breites Trottoirangebot, mit Wechsel der Strassenseite auf Höhe der Bahnstation.</p> <p>Es ist keine Veloinfrastruktur vorhanden.</p>	
Angrenzende Nutzungen	<input checked="" type="checkbox"/> Einkauf / (Dorfzentrum) <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen	<input type="checkbox"/> Gewerbe <input checked="" type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch <input type="checkbox"/> Unverträglich	

E1 Frauenkirch – Clavadelstrasse	
Abschnitt	Alte Sertiger-/Clavadelstrasse – Clavadelstrasse (Hausnr. 31)
Ortsteil	Davos Frauenkirch
Bilder	  
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum <input type="checkbox"/> Zentrum
Geschwindigkeitsregime	30 km/h (Clavadelstrasse 31 bis Klinikstrasse) 50 km/h (Klinik- bis Alte Sertigerstrasse)
DTV (2015)	ca. 500 (Strassenetz ANU 2015)
Gestaltung Strassenraum	Der Strassenraum ist mit ca. 4.5 m Breite schmal, ohne markierte Mittellinie. Im Bereich der Clavadelstrasse 31 bis zur Klinikstrasse ist eine Tempo-30-Zone markiert. Die Siedlungsstruktur enthält verschiedene, meist alleinstehende, zwei- bis vierstöckige Gebäude. Es besteht eine Mischung aus modernen Flachdachbauten und alten Giebelhäusern.
Fuss- und Veloinfrastruktur	Zwischen der Alten Sertiger- und der Klinikstrasse besteht eine einseitige Trottoirführung (ca. 1.5 m Breite), im Rest des Abschnitts besteht keine Fussverkehrsinfrastruktur. Es besteht keine Veloinfrastruktur im Abschnitt. Der Fuss- und Veloverkehr wird im Tempo-30-Abschnitt auf der Fahrbahn geführt.
Angrenzende Nutzungen	<input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere: Klinik
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch <input type="checkbox"/> Unverträglich

F1 Platz – Promenade	
Abschnitt	Promenade/Färbistrasse – Promenade/Tanzbühlstrasse
Ortsteil	Davos Platz
Bilder	 
Raumtyp	<input checked="" type="checkbox"/> Urbaner Raum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum
Geschwindigkeitsregime	50 km/h Hinweis: ab dem Spital dorfeinwärts ist im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts die Einführung von Tempo 30 geplant.
DTV (2015)	ca. 6'000 (Strassennetz ANU 2015)
Gestaltung Strassenraum	Die Strassenraumgestaltung ist MIV-orientiert. Der Verkehr wird auf dem ca. 6.0 m breiten Strassenabschnitt im Gegenverkehr geführt. Bis zum Spital wird die Fahrbahn durch eine markierte Mittellinie getrennt, dorfeinwärts ist keine Mittellinie markiert. Die einmündenden Strassen sind vortrittsbelastet. Die Gebäude sind nicht direkt angrenzend an den Strassenraum gebaut. Die Gebäude des Spitals und des Sportgymnasiums weisen grosse Bauvolumen auf. Dazwischen finden sich Bauten mit verschiedenen Typologien und Nutzungen. Das Areal Färb ist noch nicht überbaut. Der Strassenraum ist nicht begrünt, aber Bäume und Hecken der angrenzenden privaten Gärten spenden
Fuss- und Veloinfrastruktur	Vom Ortseingang bis zur Bushaltestelle Spital besteht eine einseitige Trottoirführung (ca. 2 m Breite). Ab dem Spital bis zum Knoten Promenade/Tanzbühlstrasse besteht beidseitig ein ca. 2 m breites Trottoir. Es besteht keine Veloinfrastruktur im Abschnitt.
Angrenzende Nutzungen	<input checked="" type="checkbox"/> Einkauf <input checked="" type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input checked="" type="checkbox"/> Gewerbe <input checked="" type="checkbox"/> Schule (Sportgymnasium) <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Andere: Spital
Einschätzung Verträglichkeit	<input type="checkbox"/> Verträglich <input checked="" type="checkbox"/> Kritisch aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit, der Strassenraumgestaltung und der angrenzenden Nutzungen <input type="checkbox"/> Unverträglich

F2	Platz/Mitte/Dorf – Promenade
Abschnitt	Promenade/Tanzbühlstrasse – Promenade/Bahnhofstrasse (Davos Dorf)
Ortsteil	Davos Platz, Davos Mitte, Davos Dorf
Bilder	 <p>Davos Platz</p>  <p>Davos Mitte</p>  <p>Davos Dorf</p>
Raumtyp	<input checked="" type="checkbox"/> Urbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum
Geschwindigkeitsregime	50 km/h Hinweis: auf dem Abschnitt ist im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts die Einführung von Tempo 30 geplant.

DTV (2015)	ca. 4'300-5'400 (Strassenetz ANU 2015) im Abschnitt Tanzbühlstrasse bis Bahnhofstrasse (Davos Platz) ca. 3'000
Gestaltung Strassenraum	<p>Der Verkehr wird auf der Promenade im Einbahnverkehr (von Davos Dorf bis Davos Platz) geführt. Der Bus verkehrt im Gegenverkehr auf einer markierten Busspur von Davos Platz nach Davos Dorf. Das Velo wird im Gegenverkehr ebenfalls auf der Busspur geführt.</p> <p>Die Fahrbahn weist mehrheitlich eine Breite von 6.0 m auf, was beim Bus im Gegenverkehr zu gefährlichen Überholmanöver durch den MIV führt.</p> <p>Die einmündenden Straßen sind vortrittsbelastet.</p> <p>Die meist drei- bis fünfstöckigen Gebäude sind direkt angrenzend an den Strassenraum gebaut. Viele Gebäude haben eine Erdgeschossnutzung. Der Strassenraum ist nicht begrünt, der Strassenraum wird (ausser zur Mittagszeit) durch die angrenzenden Fassaden beschattet.</p>
Fuss- und Veloinfrastruktur	<p>Das Fussverkehrsaufkommen im Zentrum ist hoch Es besteht ein beidseitiges, ca. 2 m breites Trottoir. Bei Engstellen wird die Trottoirbreite auf < 1.50 m reduziert.</p> <p>Der Veloverkehr wird von Davos Dorf nach Davos Platz im Mischverkehr (Einbahnregime) geführt, im Gegenverkehr auf der markierten Busspur.</p> <p>Im Knotenbereich wird die Veloführung durch rote FGSO verdeutlicht.</p>
Angrenzende Nutzungen	<p><input checked="" type="checkbox"/> Einkauf <input checked="" type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Gewerbe <input checked="" type="checkbox"/> Schule <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:</p>
Einschätzung Verträglichkeit	<p><input type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Unverträglich aufgrund der Geschwindigkeit, des hohen Fussverkehrsaufkommens, der Strassenbreite und des Verkehrsaufkommens sowie der Strassenraumgestaltung</p>

F3

Platz/Mitte/Dorf – Tanzbühlstrasse/Talstrasse

Abschnitt Promenade/Tanzbühlstrasse - Talstrasse (bis Bahnhofstrasse Davos Dorf)**Ortsteil** Davos Platz, Davos Mitte, Davos Dorf**Bilder**

Davos Platz



Davos Mitte



Davos Dorf

Raumtyp	<input checked="" type="checkbox"/> Urbaner Raum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum	<input checked="" type="checkbox"/> Zentrum
Geschwindigkeitsregime	50 km/h Hinweis: auf dem Abschnitt ist im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts die Einführung von Tempo 30 geplant.	
DTV (2015)	ca. 4'000-5'200 (Strassenennet ANU 2015)	
Gestaltung Strassenraum	<p>Der Strassenraum ist stark MIV-fokussiert gestaltet. Der Verkehr wird auf der Talstrasse im Einbahnverkehr (von Davos Platz bis Davos Dorf) geführt. Der Bus verkehrt im Gegenverkehr auf einer markierten Busspur von Davos Dorf nach Davos Platz. Das Velo wird im Gegenverkehr ebenfalls auf der Busspur geführt. Die Fahrbaahn (ohne Trottoir) weist mehrheitlich eine Breite von 6.0 m auf, was beim Bus im Gegenverkehr zu gefährlichen Überholmanöver durch den MIV führt. Die einmündenden Strassen sind vortrittsbelastet. Die Talstrasse verläuft in Davos Dorf entlang der RhB-Linie, die Bebauung auf der gegenüberliegenden Strassenseite ist nicht dicht bebaut. In Davos Mitte und Platz besteht beidseitig eine Bebauung mit meist drei bis vier Stockwerken. Einige Gebäude verfügen über eine Erdgeschossnutzung. Der Strassenraum ist nicht begrünt, der Strassenraum wird (ausser zur Mittagszeit) durch die angrenzenden Fassaden beschattet.</p> <p>Hinweis: Bei der Talstrasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse, welche aber aufgrund des Einbahnregimes Promenade/Gemeindestrasse der Funktion der (einzigsten) Ortsdurchfahrt in Süd-Nord-Richtung nachkommt.</p>	
Fuss- und Veloinfrastruktur	<p>Auf dem gesamten Streckenabschnitt besteht mindestens ein einseitiges, teilweise ein beidseitiges Trottoirangebot. Die Trottoirbreite variiert dabei und ist meist ca. 1.5-2 m breit. Bei Engstellen wird die Trottoirbreite auf < 1.50 m reduziert. Der Veloverkehr wird von Davos Dorf nach Davos Platz im Mischverkehr (Einbahnregime) geführt, im Gegenverkehr auf der markierten Busspur. Im Knotenbereich wird die Veloführung durch rote FGSO verdeutlicht.</p>	
Angrenzende Nutzungen	<input checked="" type="checkbox"/> Einkauf <input checked="" type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen	<input checked="" type="checkbox"/> Gewerbe <input checked="" type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:
Einschätzung Verträglichkeit	<input type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch <input checked="" type="checkbox"/> Unverträglich aufgrund der Geschwindigkeit, der Strassenbreite und des Verkehrsaufkommens sowie der Strassenraumgestaltung	

F4 Dorf – Bahnhofstrasse	
Abschnitt	Bahnhofstrasse (Promenade/Talstrasse) – Bahnhof-/Flüelastrasse
Ortsteil	Davos Dorf
Bilder	
Raumtyp	<input checked="" type="checkbox"/> Urbaner Raum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum
Geschwindigkeitsregime	50 km/h Hinweis: dorfauswärts bis zum Knoten Bahnhof-/Flüelastrasse ist im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts die Einführung von Tempo 30 geplant.
DTV (2015)	ca. 8'300 (Strassennetz ANU 2015)
Gestaltung Strassenraum	<p>Der Strassenabschnitt grenzt an den Bahnhofplatz Bahnstation Dorf an. Das Fussverkehrsaufkommen ist hier insbesondere im Winter zwischen der Bahnstation und der Talstation der Parseenbahn hoch: mit der Bahn anreisende Wintertourist:innen müssen die Bahnhofstrasse queren. In diesem Bereich weist die Fahrbahn eine Breite von 6.5 m auf und wirkt durch die angrenzenden Busbuchten und den Bahnhofplatz breit.</p> <p>Nördlich angrenzend wirkt der Strassenraum schmal: die bis zu fünfstöckigen Gebäude sind nahe an den Strassenraum gebaut. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6.0 m, die Trottoirbreite ca. 1.5 m.</p> <p>Der Strassenraum ist stark MIV-fokussiert gestaltet und nicht begrünt, sodass der Strassenraum (ausser zur Mittagszeit) nur durch die angrenzenden Fassaden beschattet wird.</p> <p>Die zuführenden Strassen sind vortrittsbelastet.</p>
Fuss- und Veloinfrastruktur	<p>Es besteht ein beidseitiges Trottoirangebot. Die Breite der Trottoirs variiert stark zwischen 1.5 und > 3.0 m Breite. Die Fussverkehrs-längsführung am Knoten und Bahnübergang Bahnhof-/Flüelastrasse ist mangelhaft.</p> <p>Es ist keine Veloinfrastruktur im Abschnitt vorhanden.</p>
Angrenzende Nutzungen	<input checked="" type="checkbox"/> Einkauf <input checked="" type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Schule <input checked="" type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:
Einschätzung Verträglichkeit	<input type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch <input checked="" type="checkbox"/> Unverträglich aufgrund der Geschwindigkeit, der Strassenbreite und des Verkehrsaufkommens sowie der Strassenraumgestaltung

F5 Dorf – Bahnhofstrasse/Prättigauerstrasse	
Abschnitt	Bahnhof-/Flüelastrasse – Prättigauerstrasse/Seepromenade
Ortsteil	Davos Dorf
Bilder	 
Raumtyp	<input checked="" type="checkbox"/> Urbaner Raum <input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum
Geschwindigkeitsregime	50 km/h (dorfauswärts bis zur Seewiesenstrasse) 60 km/h (Seewiesenstrasse bis Seepromenade), anschliessend Ausserorts Salezergalerie
DTV (2023)	7'187 (Zählstelle 237)
Gestaltung Straßenraum	Der Strassenraum ist MIV-fokussiert gestaltet. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6.0 m. Die zuführenden Strassen sind vortrittsbelastet. Die bis zu sechsstöckigen Gebäude stehen frei, wodurch der Strassenraum nicht eng wirkt. Es ist wenig Beschattung durch Einzelbäume auf privatem Grund vorhanden.
Fuss- und Veloinfrastruktur	Es besteht ein einseitiges, ca. 1.5 breites Trottoir. Zwischen den beiden Bahnübergängen besteht ein beidseitiges Trottoirangebot. Die Fussverkehrslängsführung am Knoten und Bahnübergang Bahnhof-/Sandstrasse ist mangelhaft. Es ist keine Veloinfrastruktur im Abschnitt vorhanden.
Angrenzende Nutzungen	<input type="checkbox"/> Einkauf / (Dorfzentrum) <input type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input type="checkbox"/> Schule <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch <input type="checkbox"/> Unverträglich

F6	Dorf – Flüelastrasse
Abschnitt	Flüelastrasse (Bahnübergang bis Flüelastrasse 19)
Ortsteil	Davos Dorf
Bilder	
Raumtyp	<input checked="" type="checkbox"/> Urbaner Raum <input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum
Geschwindigkeitsregime	50 km/h (Bahnübergang bis Flüelastrasse 19)
DTV (2023)	2'348 (Zählstelle 169)
Gestaltung Strassenraum	<p>Der Strassenraum ist MIV-fokussiert gestaltet. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6.0 m, eine Mittellinie ist nicht markiert.</p> <p>Die zuführenden Strassen sind vortrittsbelastet.</p> <p>Die meist vierstöckigen Gebäude stehen frei, wodurch der Strassenraum nicht eng wirkt. Es ist wenig Beschattung durch Einzelbäume auf privatem Grund vorhanden.</p>
Fuss- und Veloinfrastruktur	<p>Der Fussverkehr wird zwischen der Museumstrasse und Oberhöfli einseitig auf einem baulich getrennten Gehweg entlang dem Dischma geführt. Weiter bis zum Bahnübergang besteht ein einseitiges Trottoirangebot.</p> <p>Im Abschnitt besteht keine Veloinfrastruktur.</p>
Angrenzende Nutzungen	<input type="checkbox"/> Einkauf <input checked="" type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input type="checkbox"/> Schule <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich im Bereich der Bushaltestelle bis zur Flüelastrasse 19 <input checked="" type="checkbox"/> Kritisch im Bereich des Bahnübergangs bis zur Bushaltestelle <input type="checkbox"/> Unverträglich

F7	Mitte – Mattastrasse
Abschnitt	Matta-/Talstrasse – Matta-/Dischmastrasse
Ortsteil	Davos Mitte
Bilder	 
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Ländlicher Raum <input type="checkbox"/> Zentrum
Geschwindigkeitsregime	30 km/h
DTV (2015)	ca. 380-600 (Strassenetz ANU 2015)
Gestaltung Strassenraum	<p>Der gesamte Strassenabschnitt ist als Zone-30 signalisiert. Die Mattastrasse führt ab der Talstrasse durch einen Abschnitt mit bis zu vierstöckigen Wohngebäuden, welche sich nahe am Strassenraum befinden und diesen somit optisch verschmälern. Nach der Bahnunterführung quert die Mattastrasse die Landwasser. Die Unterführung Mattastrasse hat eine lichte Höhe von 3.0 m. Die Fahrbaubreite beträgt hier 5.5 m, das Trottoir ca. 1.3 m. Somit wirkt die Unterführung als Engstelle.</p> <p>Die Strasse führt entlang des Golfparks. Beidseitig des Strassenraums besteht viel Grünfläche.</p>
Fuss- und Veloinfrastruktur	<p>Es besteht ein ca. 1.5 m breites, einseitiges Trottoir entlang des Golfparks. Im Abschnitt besteht keine Veloinfrastruktur.</p>
Angrenzende Nutzungen	<input type="checkbox"/> Einkauf <input checked="" type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere: Golfclub
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch <input type="checkbox"/> Unverträglich

F8 Mitte – Dischmastrasse	
Abschnitt	Dischma-/Talstrasse – Dischma-/Mattastrasse
Ortsteil	Mitte
Bilder	
Raumtyp	<input checked="" type="checkbox"/> Urbaner Raum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum <input type="checkbox"/> Zentrum
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
DTV (2015)	ca. 350-750 (Strassennetz ANU 2015)
Gestaltung Strassenraum	<p>Im Abschnitt nahe des Bahnübergangs befinden sich verschiedene, bis zu vierstöckige Gebäude nahe am Strassenraum, was diesen optisch etwas schmälerst. In Richtung Südosten nimmt die Bebauungsdichte ab, die verschiedenen Wohngebäude und Betriebe weisen grosse Abstände zwischeneinander und zum Strassenraum auf. Es ist wenig Beschattung durch Einzelbäume auf privatem Grund vorhanden.</p> <p>Die zuführenden Strassen sind vortrittsbelastet.</p>
Fuss- und Veloinfrastruktur	Entlang dem gesamten Abschnitt ist eine einseitige, ca. 1.5 m breite Trottoirführung vorhanden. Im Abschnitt ist keine Veloinfrastruktur vorhanden.
Angrenzende Nutzungen	<input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch <input type="checkbox"/> Unverträglich

G1	Wolfgang – Prättigauerstrasse
Abschnitt	Prättigauerstrasse (Totalpbach bis Herman-Buchard-Strasse)
Ortsteil	Davos Wolfgang
Bilder	
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum
Geschwindigkeits- regime	60 km/h
DTV (2015)	ca. 6'900 (Strassennetz ANU 2015)
Gestaltung Straßenraum	<p>Die Strasse ist stark auf den MIV ausgerichtet und entsprechend gestaltet. Der Abschnitt ist nicht dicht besiedelt. Das Siedlungsgebiet von Davos Wolfgang ist mehrheitlich rückwärtig erschlossen, sodass auch Alternativangebote für den Fuss- und Veloverkehr bestehen.</p> <p>Beidseitig der Strasse befinden sich abschnittsweise Wiesen. Schattenspendende Bäume sind keine vorhanden.</p>
Fuss- und Veloinfrastruktur	<p>Es besteht ein > 2.0 m breites Trottoir.</p> <p>Im Abschnitt ist keine Veloinfrastruktur vorhanden.</p>
Angrenzende Nutzungen	<input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere: Hochgebirgsklinik
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch <input type="checkbox"/> Unverträglich

G2	Wolfgang – Prättigauerstrasse	
Abschnitt	Prättigauerstrasse (Soldatenfriedhof bis Bahnüberführung)	
Ortsteil	Davos Wolfgang	
Bilder	 	
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum	
Geschwindigkeitsregime	50 km/h	
DTV (2015)	ca. 6'800 (Strassennetz ANU 2015)	
Gestaltung Strassenraum	<p>Der Strassenraum ist stark MIV-orientiert gestaltet. Beidseitig des Strassenabschnitts bestehen Senkrechtparkfelder.</p> <p>Der Abschnitt ist nicht dicht besiedelt. Die wenigen Gebäude befinden sich etwas rückversetzt vom Strassenraum. Die Fahrbaubreite beträgt ca. 6.5 m.</p> <p>Es besteht keine Begrünung des Strassenraums.</p>	
Fuss- und Veloinfrastruktur	<p>Im Abschnitt vor dem Hotel Kulm besteht bis zur Dählenwaldstrasse ein kurzes, ca. 1.5 m breites Trottoir.</p> <p>Veloinfrastruktur ist im Abschnitt nicht vorhanden.</p>	
Angrenzende Nutzungen	<input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen	<input checked="" type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:
Einschätzung Verträglichkeit	<input type="checkbox"/> Verträglich <input checked="" type="checkbox"/> Kritisch aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit, Parkiermanöver und der Strassenraumgestaltung <input type="checkbox"/> Unverträglich	

H1	Laret - Prättigauerstrasse
Abschnitt	Prättigauerstrasse (Lareterstrasse – Schwarzseebach)
Ortsteil	Davos Laret
Bilder	 
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum <input type="checkbox"/> Zentrum
Geschwindigkeitsregime	60 km/h (Kantonsstrasse 46 – Chlei Weid) 80 km/h (Lareterstrasse – Kantonsstrasse 46)
DTV (2023)	ca. 6'800 (Strassenennet ANU 2015)
Gestaltung Strassenraum	Der Strassenraum ist stark MIV-orientiert gestaltet und ist nicht dicht besiedelt. Die wenigen Gebäude befinden sich etwas rückversetzt vom Strassenraum. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6.0 m. Es besteht keine Begrünung des Strassenraums. Die zuführenden Strassen sind vortrittsbelastet.
Fuss- und Veloinfrastruktur	Im Abschnitt besteht keine Fuss- oder Veloverkehrsinfrastruktur. Ein Fussweg führt durch Unter Laret, sowie entlang des Waldrands.
Angrenzende Nutzungen	<input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch <input type="checkbox"/> Unverträglich

H2	Laret - Lareterstrasse	
Abschnitt	Lareterstrasse (Prättigauerstrasse– Schwarzsee)	
Ortsteil	Davos Laret	
Bilder	 	
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input type="checkbox"/> Ländlicher Raum	
Geschwindigkeitsregime	30 km/h (Prättigauerstrasse – Lareterstrasse 13) 50 km/h (Lareterstrasse 13 – Schwarzsee)	
DTV (2023)	ca. 100 (Strassennetz ANU 2015)	
Gestaltung Strassenraum	<p>Der Strassenraum ist schmal (3.5-4 m) und beidseitig von meist zweistöckigen Gebäuden gesäumt.</p> <p>Im Abschnitt Unter Laret ist eine Tempo-30-Zone signalisiert.</p> <p>Der Strassenraum wirkt durch die angrenzende Bebauung schmal.</p> <p>Die Aufenthaltsqualität ist durch die Landschaft, Bebauung und Bäume hoch.</p>	
Fuss- und Veloinfrastruktur	Im Abschnitt besteht keine separate Fuss- oder Veloverkehrsinfrastruktur.	
Angrenzende Nutzungen	<input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen	
	<input type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input type="checkbox"/> Andere:	
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich <input type="checkbox"/> Kritisch <input type="checkbox"/> Unverträglich	

I1	Sertig – Sertigerstrasse
Abschnitt	Sertigerstrasse (Hausnr. 24-45)
Ortsteil	Davos Sertig
Bilder	 
Aufgrund Baustelle keine aktuellen Bilder vorhanden.	
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input type="checkbox"/> Zentrum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Ländlicher Raum
Geschwindigkeits- regime	50 km/h
DTV (2015)	ca. 100 (Strassennetz ANU 2015)
Gestaltung Straßenraum	Die Fahrbahnbreite beträgt meist ca. 4 m. Die Sertigerstrasse führt durch Sertig Dörfli weiter bis nach Sertig Sand. Es besteht eine beidseitige Bebauung mit den für den Ortsteil typischen, walserischen Wohngebäuden und Ställen. Der Straßenraum wirkt durch die angrenzende Bebauung schmal. Die Aufenthaltsqualität ist durch die Landschaft und Bebauung hoch.
Fuss- und Veloinfrastruktur	Es ist keine Fuss- oder Veloinfrastruktur vorhanden.
Angrenzende Nutzungen	<input checked="" type="checkbox"/> Dorfzentrum <input type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input type="checkbox"/> Schule <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Andere: Restaurant
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich, es wird davon ausgegangen, dass aufgrund der Strassenverhältnisse nicht 50km/h gefahren wird. <input type="checkbox"/> Kritisch <input type="checkbox"/> Unverträglich

I2	Sertig – Sertigerstrasse
Abschnitt	Sertigerstrasse (Wendeplatz bis Parkplatz)
Ortsteil	Davos Sertig
Bilder	
Raumtyp	<input type="checkbox"/> Urbaner Raum <input type="checkbox"/> Suburbaner Raum <input checked="" type="checkbox"/> Ländlicher Raum <input type="checkbox"/> Zentrum
Geschwindigkeitsregime	50 km/h
DTV (2015)	ca. 40 (Strassenetz ANU 2015)
Gestaltung Straßenraum	Die Fahrbahnbreite beträgt meist ca. 4 m. Die Sertigerstrasse führt von Sertig Dörfli weiter bis nach Sertig Sand. Es besteht eine kleine Bebauung mit den für den Ortsteil typischen, walserischen Wohngebäuden und Ställen. Der Straßenraum ist schmal, die Aufenthaltsqualität ist durch die Landschaft und Bebauung hoch.
Fuss- und Veloinfrastruktur	Es ist keine Fuss- oder Veloinfrastruktur vorhanden.
Angrenzende Nutzungen	<input checked="" type="checkbox"/> Dorfzentrum <input type="checkbox"/> Mischnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Wohnen <input type="checkbox"/> Gewerbe <input type="checkbox"/> Schule <input type="checkbox"/> Touristische Transportinfrastruktur <input checked="" type="checkbox"/> Andere: Restaurant
Einschätzung Verträglichkeit	<input checked="" type="checkbox"/> Verträglich, es wird davon ausgegangen, dass aufgrund der Straßenverhältnisse nicht 50km/h gefahren wird. <input type="checkbox"/> Kritisch <input type="checkbox"/> Unverträglich

A3 Mobilitätsvision Davos 2040

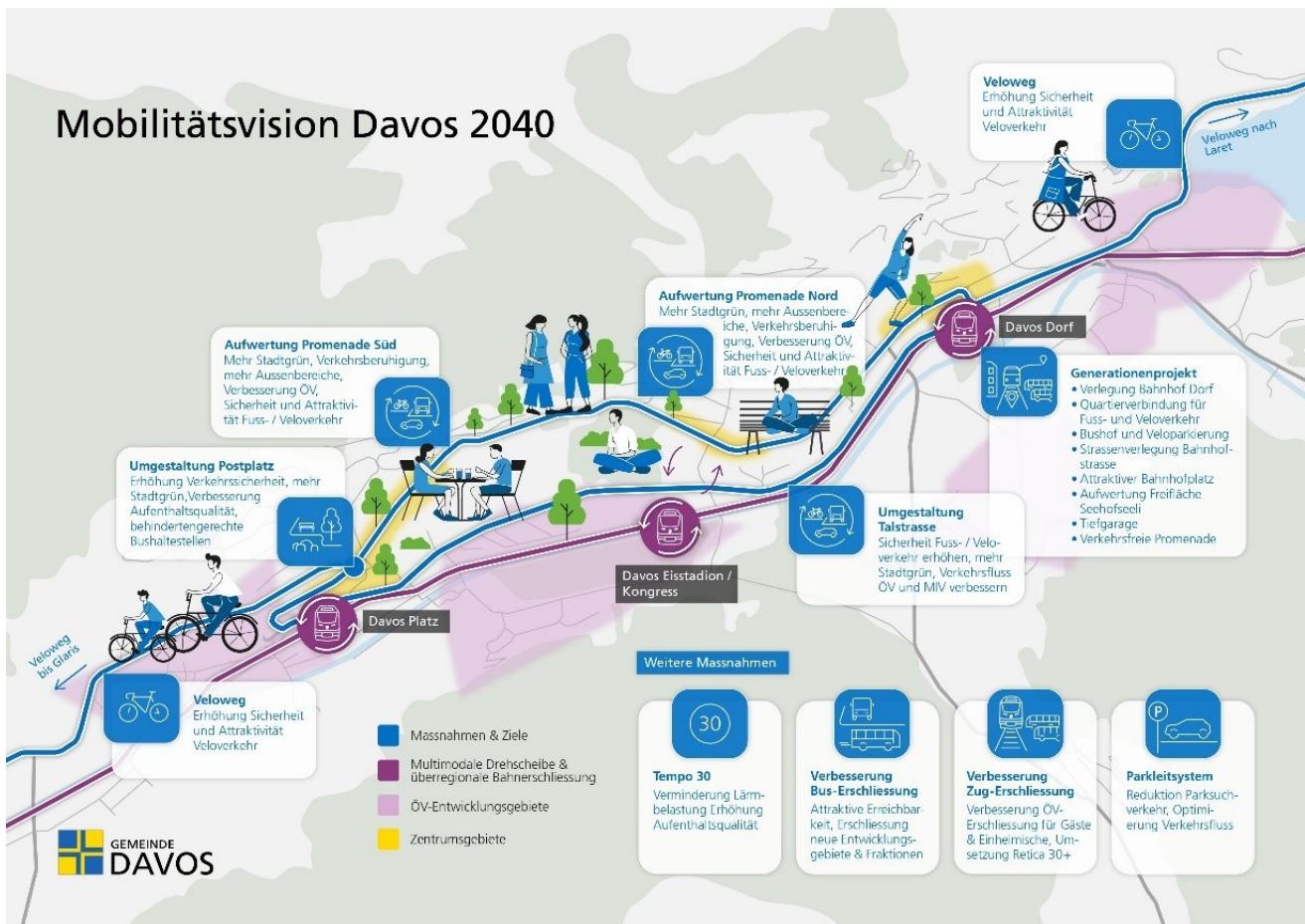


Abbildung 95: Mobilitätsvision Davos 2040
[49]

A4 Elektromobilität

	Standort/Anbieter	Adresse	Anzahl	Leistung Ladestation [kWh]	Ladepunkte Total	NPVM [38510100...]
EWD	Seepromenade	Parkplatz Davoser See	2	22/50	2	8
	EWD Firedeck Parkplatz Migros Dorf	Promenade 144	1	22/50	1	8
	Kongressparkplatz	Talstrasse 49 a	4	22/50	4	7
	Rathaus	Rathausplatz	2	22/50	2	4
	Raiffeisen	Promenade 74	2	22	2	5
Andere	BMW Garage Unold	Flüelastrasse	3	22	3	9
	BMW Garage Unold	Flüelastrasse	1	22/50	1	9
	BMW Garage Unold	Flüelastrasse	1	120	2	9
	Walserhuus Sertig	Sertigstrasse 34	1	22	1	3
	Plug n Roll	Flüelastrasse	2	22	2	9
	mobilecharge	Promenade 1	3	22	3	2
	swisscharge	Grünenistrasse 17	1	22	1	2
	Plug n Roll	Wildenstrasse	2	22	2	4
	swisscharge	Bahnhofstrasse 10	2	22	2	4
	evpass	Promenade 105	2	22	2	7
	swisscharge	Bahnhofstrasse 50	3	22	2	8
	swisscharge	Herman Buchard Strasse 10	2	22	2	8

Die Spalte NPVM ergibt die Nummer der Zone, wo sich die Ladestation gemäss NPVM befindet.

Tabelle 27: Öffentlich zugängliche Ladestationen in Davos [40]

A5 ÖV-Güteklassen

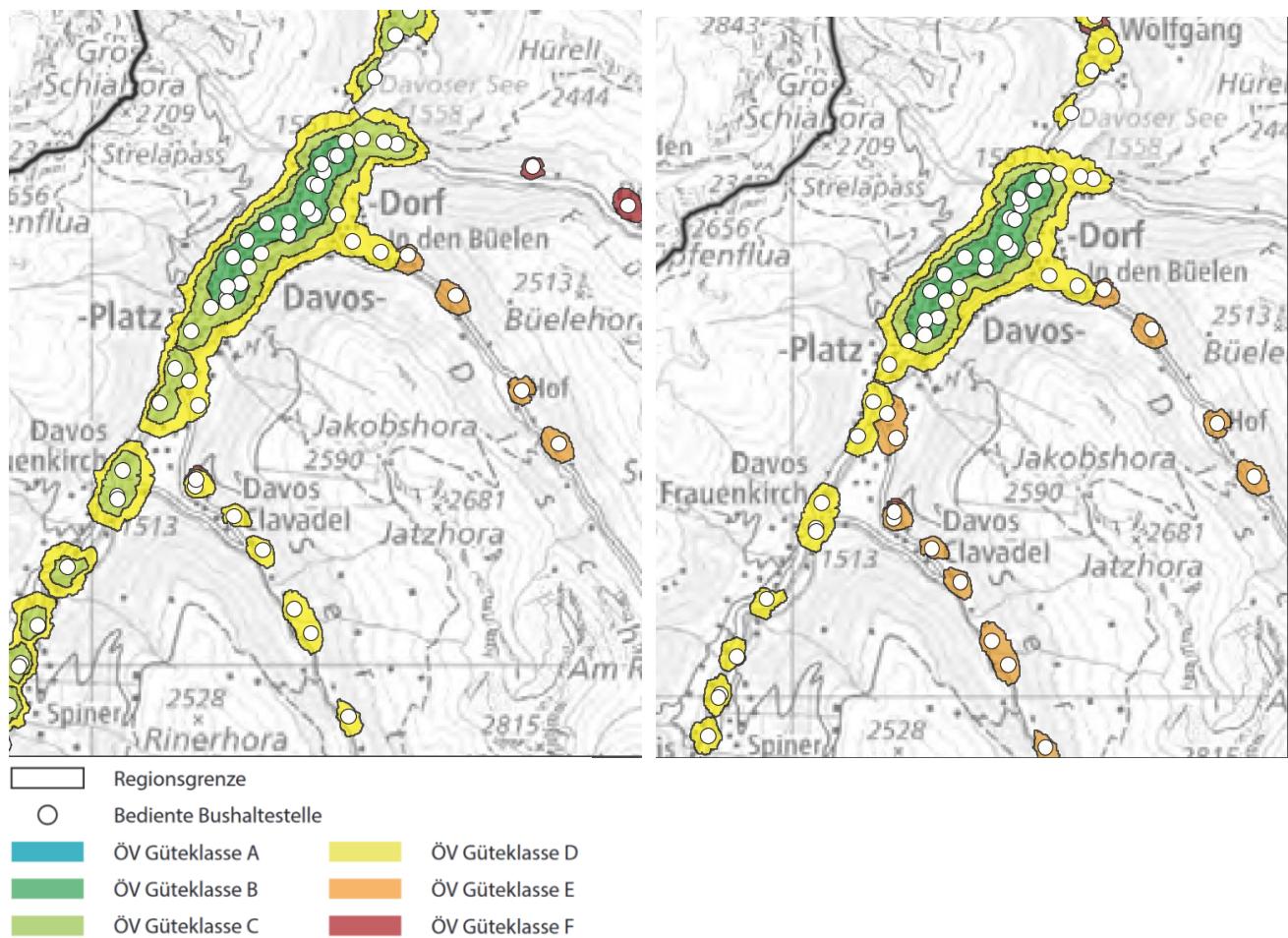


Abbildung 96: Ausschnitt zentraler Raum
ÖV-Güteklassen 2023 (Methodik Kt. GR) in
der Hauptsaison (links) und Zwischensaison
(rechts) [7]

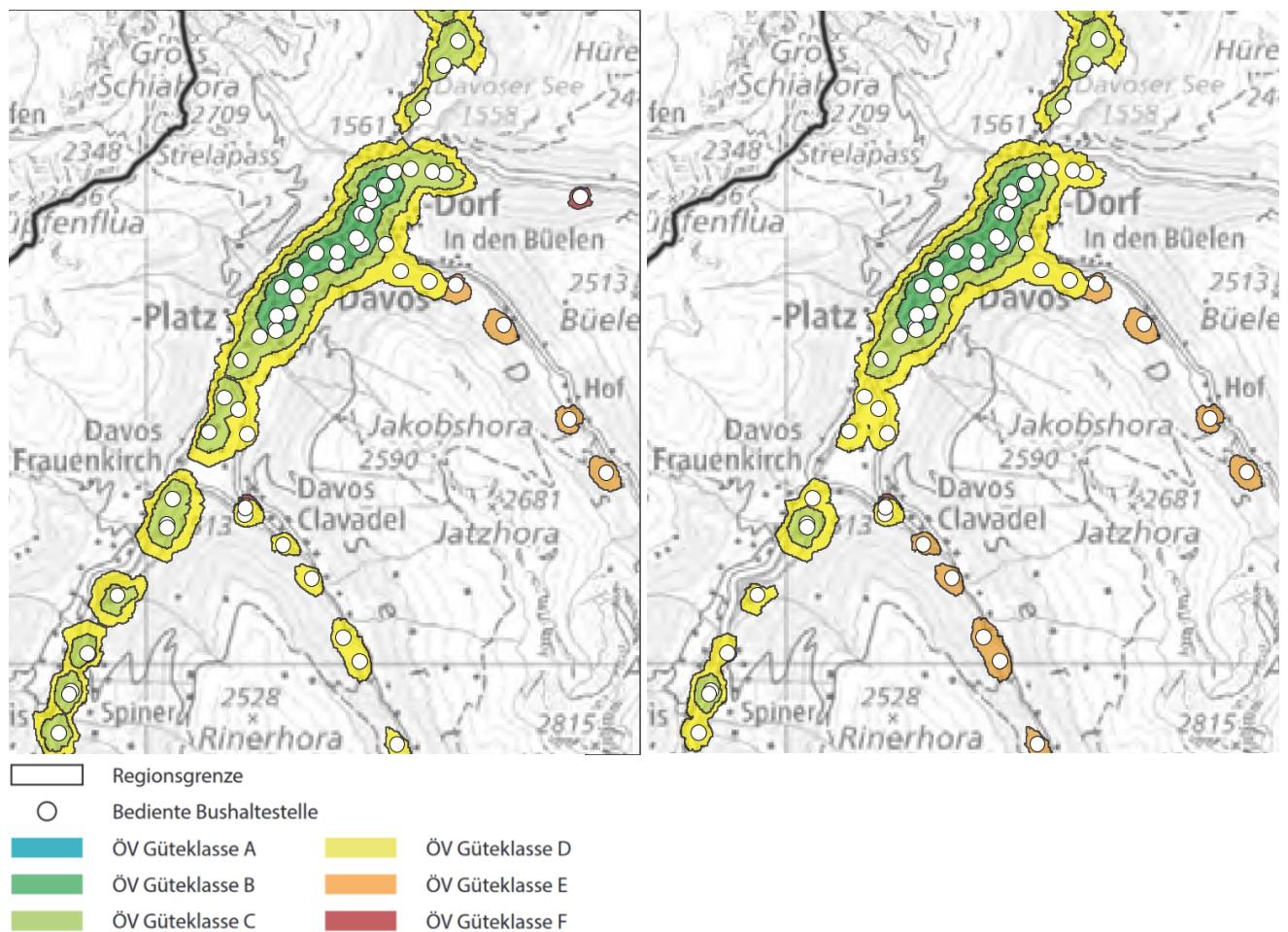


Abbildung 97: Ausschnitt zentraler Raum ÖV-Güteklassen 2035 (Methodik Kt. GR) in der Hauptsaison (links) und Zwischensaison (rechts) [7]