



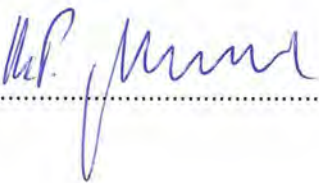
## Regionaler Richtplan Davos

### 6 Verkehr

#### 6.1 Regionales Verkehrskonzept

Beschluss des Grossen Landrats vom 19. April 2012

Der Landammann



.....

Der Landschreiber



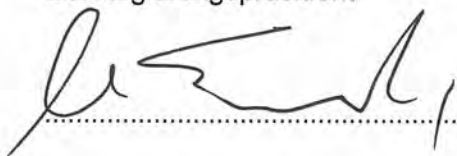
.....



Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 29.....


vom: 15.1.2013.....

Der Regierungspräsident



.....

Der Kanzleidirektor



.....



## A. Ausgangslage

Der regionale Richtplan befasst sich mit dem Gesamtkonzept für den regionalen Verkehr und umfasst den Strassenverkehr, den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr (Fuss- und Radverkehr) sowie die öffentliche Parkierung. Die Region verfügt derzeit noch nicht über einen umfassenden Verkehrsrichtplan, gewisse konzeptionelle Überlegungen der Verkehrsplanung der Region sind aber im kantonalen Richtplan bereits berücksichtigt.

Für die regionale Verkehrsplanung sind folgende Fakten massgebend:

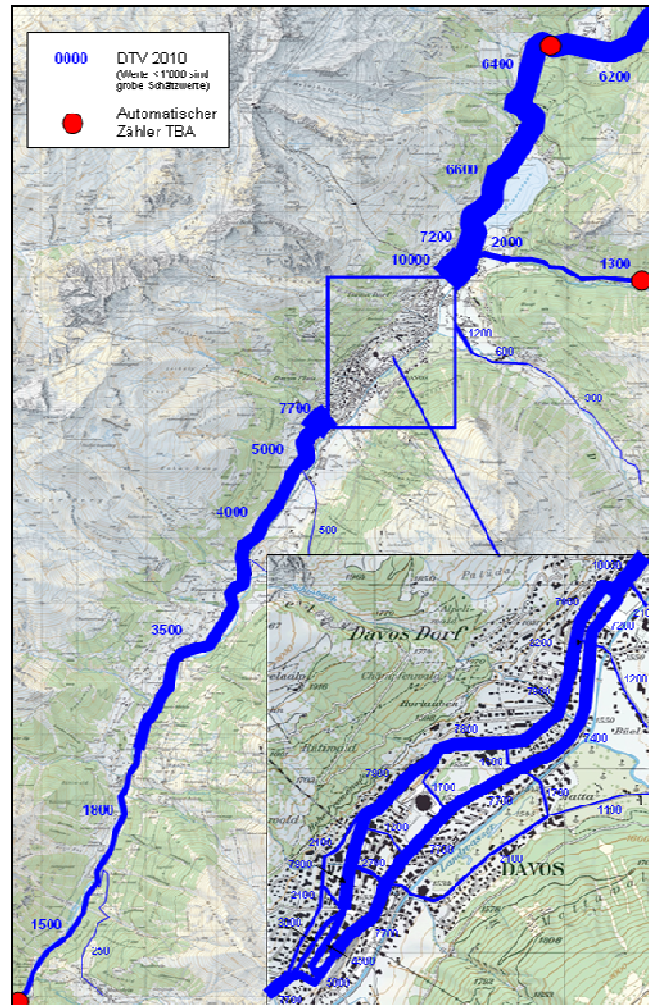
- Der Verkehr weist im Jahresverlauf die für eine Tourismusregion typischen grossen saisonalen Schwankungen auf. Das Verkehrsaufkommen auf den Strassen ist während dem Winter und Sommer rund 50% grösser, und an Winter-Spitzentagen rund 100% grösser als ausserhalb der touristischen Saison.
- Die Verkehrsnachfrage in Davos lässt sich im Wesentlichen den drei folgenden Gruppen von Verkehrsteilnehmern, mit z.T. stark unterschiedlichen Verkehrsverhalten, zuordnen: ständige Bewohner, Feriengäste und Kurzaufenthalter (Tagesausflügler).
- Der Verkehrszustrom von und nach Davos erfolgt zu rund 20% mit der Bahn (ca. 4000 Personen pro Tag) und zu rund 80% mit dem Auto (ca. 16'000 Personen pro Tag).
- Zwischen Davos Dorf und Platz werden im Durchschnitt insgesamt ca. 23'000 Autofahrten pro Tag „produziert“. Davon sind 50% ortsinterner Binnenverkehr, 44% Ziel- und Quellverkehr und lediglich 6% Durchgangsverkehr ohne Bezug zu Davos.

### Motorisierter Individualverkehr

Davos wird von aussen durch drei kantonale Hauptstrassen (Prättigauer-, Flüela- und Landwasserstrasse) erschlossen. Die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz erfolgt heute hauptsächlich über die Prättigauerstrasse, welche insbesondere an verkehrsreichen Wochenenden im Winter an ihre Kapazitätsgrenzen stösst. Deutlich geringer ist das Verkehrsaufkommen auf der Landwasserachse und über den Flüelapass. Für den motorisierten Individualverkehr ist Davos grundsätzlich gut erreichbar.

Das Verkehrsaufkommen im vorderen Prättigau nimmt seit den 80er Jahren kontinuierlich und in beträchtlicher Masse zu, während der Verkehr an den Zählstellen in Davos Laret und am Landwassertunnel nur moderat zugenommen hat. Am Flüelapass hat das Verkehrsaufkommen bedingt durch die Eröffnung der Vereinalinie und der damit zusammenhängenden Winterschliessung abgenommen. In den nächsten Jahren ist mit nur kleinen Zuwachsraten zu rechnen. Nimmt man den heutigen Trend als Grundlage kann davon ausgegangen werden, dass bis ins Jahr 2030 der Strassenverkehr im Querschnitt Laret von heute 6'300 Fahrzeuge DTV auf ca. 7'500 Fahrzeuge (plus 19%) und im Querschnitt Landwassertunnel von heute 1'500 Fahrzeuge DTV auf ca. 1'650 Fahrzeuge (plus 10%) zunehmen wird (siehe Abb. 1).

Abbildung 1: Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) in Davos 2010.



Davos hat aus Gründen der Unfallprävention und mit dem Ziel einer Reduktion der Lärm- und Luftbelastung bisher dreizehn Tempo 30 Zonen realisiert, weitere Zonen sind in Planung. Das Konzept sieht die flächige Einführung eines Tempo 30-Regimes im öffentlichen Strassenraum vor, davon ausgenommen sind die Hauptstrassen und wichtigsten Verbindungsstrassen.

### Öffentliche Parkierung

Heute werden im Raum Davos Dorf und Platz etwa 14'000 Parkplätze angeboten, wovon ca. 3'000 allgemein zugänglich bzw. öffentlich sind und ca. 11'000 nur Berechtigten zur Verfügung stehen. Das Parkierungskonzept Davos 2006 hält fest, dass heute in Davos Dorf und Platz vor allem im Raum „Davos Mitte“ ein namhafter Bedarf an zusätzlichen öffentlichen Parkplätzen besteht. Bei moderatem Wachstum von Davos als Wohn- und Tourismusort und den geplanten Umnutzungen von Parkierungsflächen der Bergbahnen wird in naher Zukunft auch in den Zentren Dorf und Platz ein gewisser Mangel an Parkplätzen herrschen. Der Mangel besteht vor allem an einzelnen Spizentagen, namentlich während der Hochsaison.

## Öffentlicher Verkehr

Davos ist bahnseitig umsteigefrei mit Landquart und Filisur, und mit Umstieg in Landquart mit dem übrigen Kanton und der übrigen Schweiz verbunden. In Klosters (Vereinalinie) und in Filisur (Albulalinie) bestehen Verbindungen ins Unter- bzw. Oberengadin. Zusätzlich wird Davos durch die Postautolinien Davos – Lenzerheide – Chur und im Sommer mit der Linie Davos – Flüelapass – Zernez erschlossen. Trotz dieses Bahnangebots ist Davos aufgrund der Umsteigezwänge und der geringeren Reisegeschwindigkeiten mit dem öffentlichen Verkehr wesentlich schlechter erschlossen als mit dem motorisierten Individualverkehr.

Innerhalb von Davos werden durch den Verkehrsbetrieb Davos VBD und Postauto Graubünden neun Buslinien betrieben. Auf den einzelnen Linien verkehren zur Hauptzeit bis max. 4 Buspaare pro Stunde. Die Einzugsgebiete der Haltestellen decken das Siedlungsgebiet weitestgehend ab und die wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in das Wegnetz des Langsamverkehrs eingebunden. Das Busangebot gesamthaft ist gut.

Gewisse Defizite beim öffentlichen Verkehr bestehen bei der Schiene, so durch fehlende direkte Anbindungen wichtiger Siedlungsteile und anderer verkehrintensiver Nutzungen an die RhB sowie im ungenügenden Zugangebot, zumindest zu den Zeiten ohne Sportzüge. Gebiete mit entsprechendem Verkehrspotenzial, aber ohne direkten Bahnanschluss sind der Raum Davos Mitte (Sportanlagen, Kongress u.a.), das Gebiet südlich des Sees (Strandbad, Auffangparkplatz) sowie die Siedlungsteile Höhwald und Crestannes / Höfe. Im Schnitt benutzen rund 4000 Personen die Rhätische Bahn in Davos, die Umsteigefrequenzen am Bahnhof Platz sind doppelt so gross wie am Bahnhof Dorf. Prognosen zur Entwicklung dieser Verkehrsnachfrage liegen keine vor.

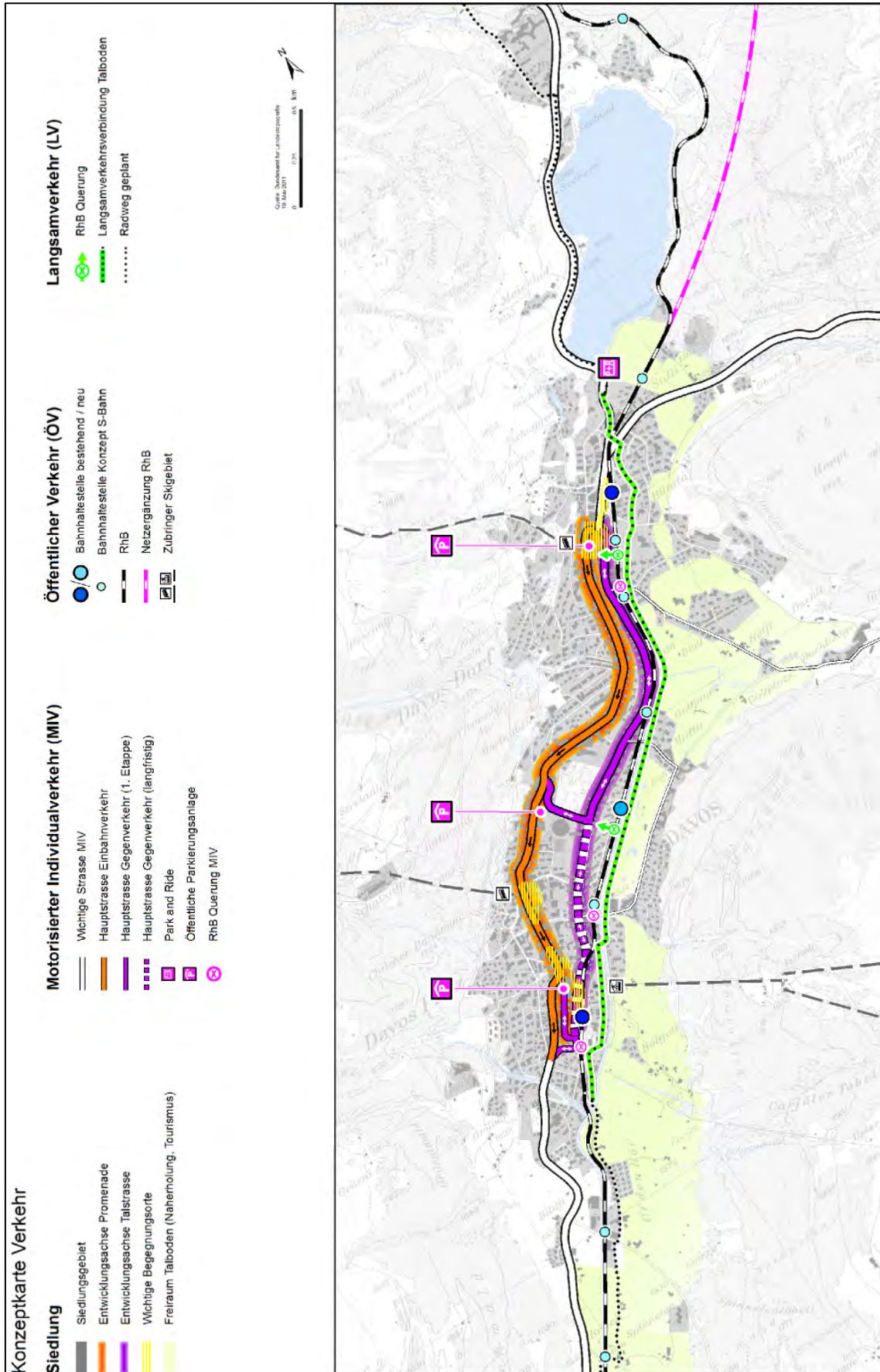
## Langsamverkehr

Im Hauptsiedlungsgebiet Davos Dorf – Platz und Umgebung steht den Fussgängern und Velofahrern für ihre Wege längs und quer zum Tal ein relativ dichtes Netz an Verbindungen zur Verfügung. Viele der Verbindungen sind auch signalisierte Wanderwege und/oder Bike-routen. Zwischen Davos Dorf und Platz haben sich die Velofahrer ebenfalls an das Einbahnregime Promenade/Talstrasse zu halten, was für viele Fahrtbeziehungen mit Umwegen verbunden ist. Zusätzlich müssen bei Benutzung der Querverbindungen ins Gewicht fallende Höhenunterschiede von der Talstrasse zur Promenade hin überwunden werden.

Die Velofahrer profitieren im regionalen Verkehr nicht im gleichen Masse von strassenabhängigen Verbindungen. Insbesondere im Raum See – Bahnhof Dorf – Dorfseeli und zwischen Glaris Mühle und dem Landwassertunnel steht den Velofahrern nur die viel befahrene Kantonsstrasse zur Verfügung und zwischen Wolfgang und Klosters ist die Wanderwegverbindung nicht velotauglich. Zudem ist die grossräumige Veloverbindung Davoser See – Davos Dorf – Davos Platz – Unterschnitt mit einem beträchtlichem Umweg über die Verbindung Dischmastrasse – Mattastrasse geführt.

Ausserhalb des Hauptsiedlungsgebietes werden die wichtigsten Fuss- und Wanderwegverbindungen fast ausnahmslos abseits der Strassen geführt.





## B. Leitüberlegungen

### Ziele

Der Gesamtverkehr in Davos wird nachhaltig gestaltet. Er wird so gelenkt, dass die Bevölkerung und die Umwelt vor negativen Auswirkungen möglichst geschützt werden. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs wird gegenüber dem Individualverkehr gesteigert.

### Grundsätze

- a. Der Verkehr ist nicht Selbstzweck sondern hat eine dienende Funktion zur Erreichung der angestrebten Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung.
- b. Das Verkehrskonzept basiert auf einer angebotsorientierten und nicht nachfrageorientierten Verkehrsplanung.
- c. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die Hauptachsen kanalisiert. Im Zentrums-kerngebiet werden differenziert Verkehrsregimes vorgesehen, die eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer ermöglichen.
- d. Der öffentliche Verkehr wird als service public verstanden, der sich an den Bedürfnissen der Gäste und der Ortsansässigen orientiert.
- e. Für den Langsamverkehr wird ein möglichst direktes lückenloses und sicheres Wegnetz, und soweit erforderlich getrennt oder abseits der Hauptverkehrsdachsen angestrebt.
- f. Die Möglichkeiten zur Schaffung attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und von Anreizen zum Umsteigen vom Auto auf diese Alternativen werden genutzt.
- g. Das touristische Mountainbike-Netz basiert auf dem Langsamverkehrsnetz und wird dort vom Langsamverkehrsnetz getrennt, wo eine Gefährdung von Fussgänger und Wanderer besteht.

## C. Verantwortungsbereiche

Die Gemeinde berücksichtigt bei allen Geschäften, die den Verkehr beeinflussen oder vom Verkehr beeinflusst werden, die Ziele und Grundsätze des regionalen Verkehrskonzepts.

Die Gemeinde überprüft periodisch die Verkehrsentwicklung und die Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen des Verkehrskonzepts. Bei Bedarf wird das Verkehrskonzept angepasst.

## D. Erläuterungen und weitere Informationen

<i>Agglomerationsprogramm</i>	<i>Der Inhalt des regionalen Richtplanes Verkehr basiert auf den bestehenden Verkehrskonzepten und dem Agglomerationsprogramm. Darin werden das Verkehrsnetz, die heutige Verkehrsnachfrage, die künftige Verkehrsentwicklung und eine Schwachstellenanalyse dargelegt. Das Agglomerationsprogramm umfasst ein Gesamtkonzept für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung der Region Davos und formuliert gestützt darauf Massnahmen zur Umsetzung der strategischen Leitüberlegungen. Diese Massnahmen zielen auf die bauliche und betriebliche Optimierung der Verkehrsinfrastrukturen und des Verkehrsnetzes für den öffentlichen Verkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr und werden vom Bund teilweise mitfinanziert.</i>
<i>Grundlagen Verkehrsaufkommen:</i>	<i>Über die heutige Verkehrsnachfrage auf der Strasse stehen sehr gute Unterlagen zur Verfügung. Einerseits unterhält das kantonale Tiefbauamt auf allen drei nach Davos führenden Hauptstrassen permanente automatische Verkehrszähler und andererseits führt die Gemeinde Davos alle fünf Jahre umfangreiche ortsinterne Verkehrserhebungen durch.</i>
<i>Grundlagen Konzept</i>	<i>Es wurden seit 1990 diverse Konzepte mit Bezug zur Verkehrsinfrastruktur und zur Verkehrsorganisation erarbeitet. Diese wurden teilweise bei der Erarbeitung des Richtplans berücksichtigt. Anbei eine unvollständige Auflistung:</i> <ul style="list-style-type: none"><li>- <i>Entlastungsstrasse Davos, Variantenvergleich, März 1990</i></li><li>- <i>Radwegkonzept Davos, Februar 1992</i></li><li>- <i>Fusswegkonzept Davos, Juni 1992</i></li><li>- <i>Verkehrsberuhigungskonzept Davos, März 1993</i></li><li>- <i>S-Bahn-Konzept Davos, Juli 1994</i></li><li>- <i>Parkierungskonzept Davos, Stand 2006</i></li><li>- <i>Konzept Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherung, März 2010</i></li><li>- <i>Diverse Gutachten für Tempo 30 Zonen auf dem Gemeindegebiet</i></li><li>- <i>Konzept Erschliessung der Bergbahnperimeter Parsenn und Jakobshorn, 2010</i></li></ul>

## E. Objekte

Keine

## F. Planungsverfahren und Mitwirkung

- Vorprüfung:** Das Vorprüfungsverfahren bei den Fachstellen der kantonalen Verwaltung dauerte vom 24. Mai bis am 29. Juli 2011 (Vorprüfungsbericht vom 29. Juli 2011). Die Behandlung der Anträge aus der Vorprüfung wurden im Bericht „Auswertung kantonale Vorprüfung“ vom 22. September 2011 festgehalten.
- Öffentliche Auflage:** Der Entwurf zur Anpassung des regionalen Richtplans Davos wurde vom 22. September bis 21. Oktober 2011 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig mit dem regionalen Richtplan wurden auch das Agglomerationsprogramm Davos (Bericht mit Massnahmenblättern) sowie die erläuternden Berichte zur Anpassung des kantonalen Richtplans öffentlich aufgelegt. Parallel zum Auflageverfahren erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen sowie die Vorprüfung durch den Bund.
- Die Auswertung der Wünsche und Anträge zum regionalen Richtplan Davos sind im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ vom 07. Februar 2012 dokumentiert.
- Beschluss:** Am 19. April 2012 hat der Grosse Landrat dem Antrag des Kleinen Landrates, den Regionalen Richtplan zu genehmigen, mit 11 zu 4 Stimmen zugestimmt (Protokoll Nr. 28).

## G. Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2000.
- Entwurf Agglomerationsprogramm 2011.
- Diverse Teilkonzepte der Verkehrsplanung Davos:
  - Entlastungsstrasse Davos, Variantenvergleich, März 1990.
  - Verkehrsberuhigungskonzept Davos, März 1993.
  - Parkierungskonzept Davos, Stand 2006.
  - Konzept Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherung, März 2010.
  - Konzept Erschliessung der Bergbahnperimeter Parsenn und Jakobshorn, 2010.
  - Variantenstudium Kreisel/Linksabbieger Laret mit Kostenschätzung, 2010.
  - Projekt Parkhaus Mitte mit Bewirtschaftungskonzept und Umweltbericht, 2010.





## Regionaler Richtplan Davos

### 6 Verkehr

#### 6.2 Strassenverkehr

Beschluss des Grossen Landrats vom 19. April 2012

Der Landammann

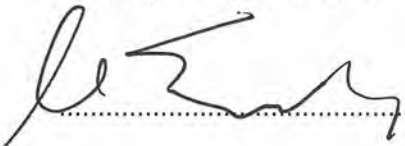
  
.....

Der Landschreiber

  
.....

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 29 vom: 15.1.2013

Der Regierungspräsident

  
.....

Der Kanzleidirektor

  
.....



## A. Ausgangslage

Das Verkehrsaufkommen in Davos wird weitgehend durch den Binnenverkehr und den Ziel- und Quellverkehr verursacht, der Durchgangsverkehr spielt eine sehr untergeordnete Rolle (gut 5% aller Fahrten). Für den motorisierten Individualverkehr sind daher gute Lösungen in Bezug auf die *innere Organisation* des Verkehrs gefragt. Eine innere Organisation, die gleichzeitig auch die angestrebte Siedlungsentwicklung stützt.

Die innere Struktur des Verkehrsnetzes ist heute geprägt durch das Einbahnpaar zwischen Davos Dorf und Davos Platz. Dieses wird gebildet durch die Landwasserstrasse (Promenade) und die Talstrasse mit Fahrtrichtung Nord - Süd in der Promenade und Süd - Nord in der Talstrasse. Verschiedene Gemeindestrassen verbinden das Einbahnpaar. Mit diesem Verkehrsregime ist an Spitzentagen die Verkehrsinfrastruktur überlastet, mit entsprechenden negativen Auswirkungen für die Einwohner, die touristische Attraktivität und die Umwelt. Unter den regelmässigen Staus leiden aber nicht nur die Autofahrer, sondern ebenfalls die Benutzer der Buskurse des VBD sowie die Fussgänger. Die Einbahnlösung führt systembedingt zu vielen Umwegfahrten mit entsprechender Lärmemission und grossem Schadstoffausstoss sowie zu tendenziell höheren Geschwindigkeiten. Weitere Schwachstellen im Bereich der ortsinneren Verkehrsstruktur sind:

- die Trennwirkung des Bahntrassees mit erschwerten innerörtlichen Verkehrsbeziehungen (Bahnquerungen Matta-, Hof- und Dischmastrasse),
- der Parkplatzmangel und das fehlende Parkleitsystem,
- die zu wenig konsequente Parkplatzbewirtschaftung mit zu kleinem Lenkungseffekt,
- die ungenügende Verkehrssicherheit auf den Hauptachsen und wichtigen Schulwegen,
- fehlende attraktive Aussenräume als Begegnungsorte in den Zentren Dorf und Platz.

Die Massnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs müssen daher konsequent auf die Behebung der heutigen Schwachstellen zielen. Ein zentrales Element der Planung ist die etappenweise Änderung des Verkehrsregimes vom heutigen Einbahnpaar zu einer im Gegenverkehr geführten Entlastungsstrasse auf der Talstrasse. Eine Änderung dieses Regimes kann die heute unbefriedigende Situation längerfristig und anhaltend verbessern. Damit verbunden sind Massnahmen zur Verkehrsberuhigung, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur gestalterischen Aufwertung der Zentren und der Promenade.

Zur besseren Erschliessung der Siedlungs- und Gewerbegebiete östlich des Bahntrassees und zur Verhinderung von Rückstaus auf der Talstrasse sind bauliche und betriebliche Optimierungen der Gleisquerungen vorgesehen. Eine weitere Massnahme betrifft den Aufbau eines dynamischen Parkleitsystems, um den Parksuchverkehr während der Hochsaison zu reduzieren. Die einzelnen Massnahmen sind im Kapitel D sowie im Agglomerationsprogramm im Detail beschrieben.

## B. Leitüberlegungen

### Ziele

Davos ist mit leistungsfähigen und sicheren Strassen an das kantonale und nationale Strassennetz angeschlossen. Die innere Verkehrsorganisation wird so gestaltet, dass Umwegfahrten und Suchverkehr möglichst vermieden werden. Die Parkieranlagen sind so ausgelegt, dass sie den Anforderungen bei hohem Verkehrsaufkommen genügen.

### Grundsätze

#### Motorisierter Individualverkehr

- a. Die systembedingten Nachteile des Einbahnregimes auf der Promenade und Talstrasse werden schrittweise behoben.
- b. Der Autoverkehr wird auf den Hauptachsen kanalisiert. Wohngebiete und Zentren werden angepasst vom Autoverkehr entlastet.
- c. Die nachteilige Wirkung des Bahntrassees auf den Verkehrsfluss und den Ost - West-Verkehr wird durch bauliche und betriebliche Optimierungen der Bahnquerungen möglichst reduziert.

#### Parkierung

- d. Die öffentlichen Parkplätze werden soweit möglich in zentralen Grossanlagen konzentriert. Das Parkplatzangebot insgesamt orientiert sich nach dem Bedarf während der touristischen Hochsaison.
- e. Zur Minderung des Parkplatzsuchverkehrs wird ein Parkleitsystem eingeführt, welches alle öffentlichen und die privaten Parkieranlagen der Bergbahnen umfasst.
- f. Die öffentlichen Parkplätze und die privaten Parkplätze der Bergbahnen werden bewirtschaftet.

#### Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung

- g. Massnahmen im Strassenverkehr zielen auf eine Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Von besonderer Bedeutung ist die Sicherung der Schulwege.
- h. In den beiden Zentren Dorf und Platz werden attraktive, verkehrsberuhigte Strassenräume geschaffen.

## C. Verantwortungsbereiche

Der Kanton oder die Gemeinde treffen die folgenden weiteren Massnahmen:

### **Allgemeine Regelungen C1 – C3 (Verfahren und Grundlagen)**

#### **C1: Verfahren für die Umsetzung von festgesetzten Vorhaben gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan**

- a. Die Gemeinde berücksichtigt das Vorhaben in der Nutzungsplanung und passt diese entsprechend an.
- b. Die zuständige Behörde erstellt das Projekt in Absprache mit den beteiligten Stellen, optimiert es in Bezug auf den Landverbrauch, und minimiert allfällige Beeinträchtigungen der Siedlungsqualitäten sowie nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt und die Landschaft.

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

- a. Die zuständige Behörde erarbeitet Studien oder ein Vorprojekt und prüft bei Konflikten Alternativen. Sie erstellt einen Bericht, welcher die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen, Raum und Umwelt darstellt.
- b. Der kantonale bzw. regionale Richtplan wird angepasst.

#### **C3: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben, welche noch nicht im kantonalen Richtplan enthalten sind**

- a. Die Regierung entscheidet im Genehmigungsverfahren über die Aufnahme in den kantonalen Richtplan (sofern Gegenstand des kantonalen Richtplans).
- b. Das weitere Verfahren richtet sich nach C1 oder C2.

## D. Erläuterungen und weitere Informationen

Anbei werden die einzelnen Massnahmen im Bereich des MIV, des stehenden Verkehrs (Parkierung) und der Verkehrsberuhigung und -sicherheit beschrieben. Für ausführliche Erläuterungen wird auf das Agglomerationsprogramm verwiesen.

### Motorisierter Individualverkehr

*Entlastungsstrasse* Die Massnahme „Entlastungsstrasse“ sieht eine etappenweise Änderung des Verkehrsregimes vom heutigen Einbahnpaar Promenade - Talstrasse zu einer im Gegenverkehr geführten Entlastungsstrasse auf der Talstrasse vor. Damit verbunden sind weitere Massnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung, der Parkierung und der Strassenraumgestaltung. Diese Massnahme ist ein zentrales Element des Siedlungskonzeptes von Davos, und stärkt die Promenade als touristische Achse und Flaniermeile. Diese Massnahme ist im Grundsatz bereits Bestandteil des kantonalen Richtplans (08.TS.02; Koordinationsstand Zwischenergebnis). Für die Umsetzung sind folgende Etappen vorgesehen:

#### **Etappe 1:**

*In der ersten Etappe wird der Beidrichtungsverkehr auf der Talstrasse bis zur Kurgartenstrasse eingeführt. Zu diesem Zweck ist die Talstrasse auf dem gesamten Abschnitt auf 6.5 m zu verbreitern (reine Fahrbahnbreite, nicht Gesamtquerschnitt Strassenraum). Auch die Kurgartenstrasse ist zu verbreitern, um den Verkehr in Richtung Zentrum Platz auf die Promenade zurückzuführen. Die Etappen 1 und 2 lassen sich auch zeitgleich umsetzen. Es sind jedoch noch Abklärungen in Bezug auf die Lärmauswirkungen zu treffen. Basierend auf einem Lärmgutachten sind auch allfällige Lärmschutzmassnahmen zu diskutieren.*

#### **Etappe 2:**

*In der zweiten Etappe ist die Vollendung der Entlastungsstrasse auf dem Abschnitt Kurgartenstrasse - Zentrum Platz vorgesehen. Die Platzverhältnisse in diesem Abschnitt sind sehr eng, es sind Varianten (Linienführung, Gestaltung etc.) für eine solche Verbindung aufzuzeigen. Diese Etappe kann erst längerfristig umgesetzt werden.*

#### **Konflikte:**

*An diversen Gebäuden entlang der Talstrasse wird heute der Immissionsgrenzwert oder sogar die Alarmwerte. Mit der Umlagerung des Verkehrs wird die Lärmbelastung an der Talstrasse weiter zunehmen. Eine Zunahme des DTV auf der Talstrasse um 60 - 75 % (Verkehrsverlagerung abzüglich Mehrverkehr infolge Einbahnregime) hat eine zusätzliche Mehrbelastung von 2 – 2.5 dB(A) zur Folge. Mit geeigneten Lärmschutzmassnahmen können die durch den Mehrverkehr verursachten zusätzlichen Belastungen jedoch kompensiert werden. Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h hätte eine Abnahme der Lärmemissionen um ca. 1.5 dB(A) zur Folge. Der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen führt zu einer weiteren Reduktion der Lärmemissionen um ca. 1 dB(A). Wobei diese Massnahme eher eine kurzfristige Wirkung zeigt.*

*Bei der Beurteilung der Lärmemissionen des Verkehrs auf der Talstrasse gilt der*

*Immissionsgrenzwert als massgebender Belastungsgrenzwert, da es sich bei der Realisierung der Entlastungsstrasse Davos rechtlich gesehen um eine wesentliche Änderung einer ortsfesten Anlage, und nicht um einen Neubau handelt. Die Talstrasse wurde in den 70er-Jahren bereits im Gegenverkehr geführt.*

*Kreisel Laret* Im Gebiet Laret sind ein neues Gewerbegebiet geplant. Zur Erschliessung des Gebiets ist ein Kreisel auf der Prättigauerstrasse vorgesehen. Der Kreisel soll dem Ortsbus (Linien 1 und 11) auch als Wendeplatz dienen. Ein Variantenkonzept zur Erschliessung wurde bereits erarbeitet.

*Optimierung Bahn-Querungen MIV* Die Siedlungs- und Gewerbegebiete östlich des Bahntrassees sind teilweise unzureichend erschlossen. Die RhB-Unterführungen (Hofstrasse, Mattastrasse) stellen für den Gewerbeverkehr aufgrund ungenügender Dimensionierung ein Hindernis dar. Die Unterführung an der Hofstrasse wird für den zweispurigen PW-Verkehr und den einspurigen Lastwagen-Verkehr ausgebaut, die Unterführung an der Mattastrasse wird für den einspurigen Lastwagen-Verkehr ausgebaut. Der Bahnübergang an der Dischmastrasse führt bei geschlossenen Barrieren zu einem Rückstau auf der Talstrasse, mit der geplanten Einführung des Beidrichtungsverkehrs wird der Verkehr noch stärker behindert. Mit verkehrslenkenden Massnahmen soll dieser Bahnübergang so saniert werden, damit der Verkehr auf der Talstrasse nicht behindert wird.

*Sommersicherheit Flüelapass* Einzelne Abschnitte der im Winter geschlossenen Flüelapassstrasse sind durch Steinschlag und Hangrutschungen gefährdet. Zur Erhöhung der Sommersicherheit der Flüelapassstrasse sind punktuelle Schutzbauten erforderlich. Ein Massnahmenkonzept liegt noch nicht vor.

## **Parkierung**

*Parkhaus Dorf* Ein grosser Teil der heutigen Parkplätze der Parsennbahn wird im Zusammenhang mit einer partiellen Überbauung des Areals aufgehoben. Als Ersatz für diese Parkplätze ist ein unterirdisches Parkhaus unter dem Dorfseeli geplant. Die Machbarkeit in Bezug auf Lage, Erschliessungssituation und Umweltauswirkungen wurde im Grundsatz aufgezeigt. Mit der Realisierung des Parkhauses ist auch die Aufhebung weiterer oberirdischer Parkplätze in diesem Gebiet, und die Aufwertung des Strassenraums für den Langsamverkehr vorgesehen (vgl. Begegnungsort Zentrum Dorf).

*Parkhaus Mitte* In Davos Mitte ist ein Parkhaus für die umliegenden Nutzungen (Freizeit- und Sportanlagen, Detailhandel, Gastronomie) geplant, vor allem in diesem Raum besteht heute ein namhafter Bedarf an zusätzlichen öffentlichen Parkplätzen. Mit der Realisierung dieses Parkhauses werden die heutigen öffentlichen Parkplätze im Umkreis der Sportanlagen aufgehoben. Die Machbarkeit des Parkhauses wurde aufgezeigt. Im Zusammenhang mit diesem Projekt steht auch die Realisierung von zwei Begegnungsorten (vgl. Begegnungsorte Zentrum Platz).



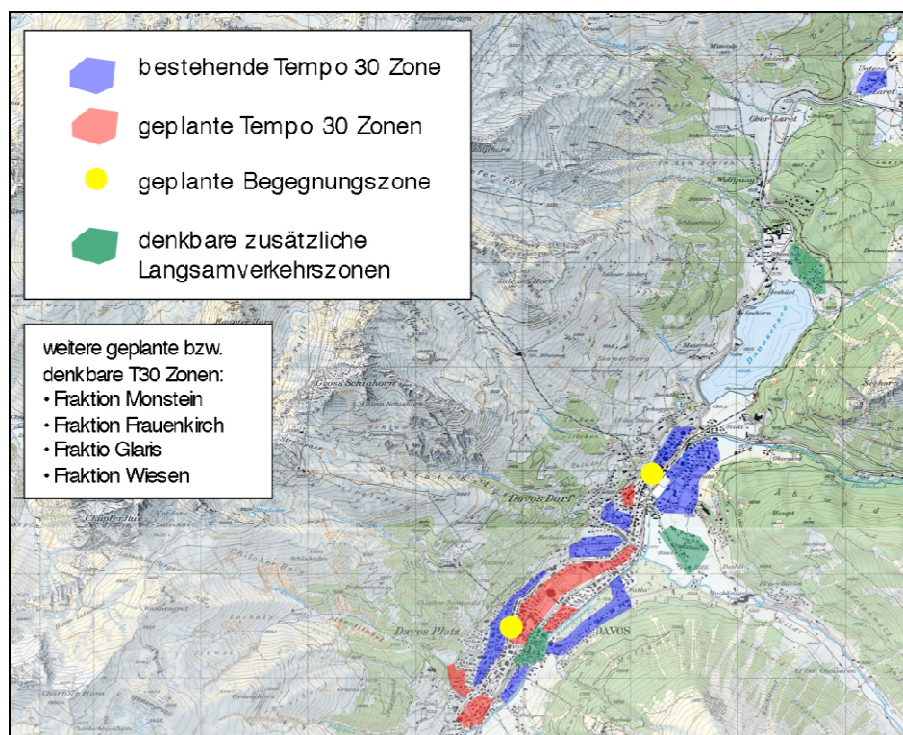
<i>Auffang-Parkplatz See</i>	<i>Eingangs Davos ist eine Parkierungsanlage mit insgesamt ca. 500 Parkplätzen vorgesehen. Dieser Parkplatz dient als Auffangparkplatz an Spitzentagen oder bei grösseren Veranstaltungen. Damit der Auffang-Parkplatz seine Funktion erfüllen kann, halten an ihm die ordentlichen Buskurse des VBD nach/von Laret, bei Bedarf werden Shuttlebusse eingesetzt. Der Parkplatz wird in das Parkleitsystem Davos eingebunden und bewirtschaftet.</i>
<i>Parkplatzbewirtschaftung</i>	<i>Mit einer umfassenden Parkplatzbewirtschaftung im öffentlichen Raum auf dem ganzen Gemeindegebiet von Davos wird sichergestellt, dass die allgemein zugänglichen Parkplätze entsprechend ihrer Zweckbestimmung benützt werden und Anreize bestehen, für gewisse Fahrten auf die Benützung des Autos zu verzichten. Die wichtigsten Bestandteile dieses Bewirtschaftungskonzept für die öffentlichen Parkplätze in Davos sind unterschiedliche zeitliche Beschränkungen der erlaubten Parkdauer und die ausnahmslose gebührenpflichtige Bewirtschaftung aller Parkplätze mit örtlich unterschiedlichen Gebührenhöhen. Dabei bemisst sich die Gebührenhöhe am Verursacherprinzip und an der Kostenwahrheit im Verkehr.</i>
<i>Parkleitsystem</i>	<i>Mittels eines dynamischen Parkleitsystems werden ortskundige und ortsunkundige Autofahrer auf möglichst direktem Weg zu den freien Parkplätze in Zielnähe geführt. Damit verbunden ist eine Minimierung des Parksuchverkehrs, und ein erhöhter Komfort für die Betroffenen. Im Weiteren hilft das Parkleitsystem, dass der vorgesehene Auffangparkplatz See seine Aufgabe optimal erfüllen kann. Bestandteil des System sind die dafür geeigneten öffentlichen Parkierungsanlagen (Anlagen mit Schrankensystem, Induktionsschlaufen oder Parkwächtern) zwischen dem See und dem Spital, sowie die privaten Parkierungsanlagen bei den Bergbahnen.</i>

### **Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung / zu gestaltende öffentliche Räume**

<i>Begegnungsort Zentrum Dorf (Gebiet Dorfseeli)</i>	<i>Voraussetzung für die Realisierung eines Begegnungsortes im Zentrum Dorf ist die Umsetzung der 1. Etappe bzw. die Option der Entlastungsstrasse und der Bau des Parkhauses Dorf. Vorgesehen sind eine neue Gestaltung des Strassenraums zwischen der Talstrasse und der neuen Querverbindung der Entlastungsstrasse mit signalisierter Begegnungszone und einem verkehrsfreien Dorfplatz über der Tiefgarage. Diese Massnahme trägt zu einer erhöhten Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr bei, die Qualität des öffentlichen Raums im Zentrum Dorf wird wesentlich verbessert.</i>
<i>Begegnungsorte Zentrum Platz</i>	<i>Voraussetzung für die Realisierung der Begegnungsorte im Zentrum Platz (Arcade und Postplatz) ist die Realisierung des Parkhauses Mitte. Heute werden diese beiden Standorte als Parkierungsanlagen benutzt. Als Ergänzung zu diesen zwei Begegnungsorten wird in der Promenade zwischen der Kurgartenstrasse und dem Postplatz eine Tempo 30-Zone eingeführt, die bestehenden Parkplätze auf dem Trottoir werden in diesem Abschnitt aufgehoben.</i>

*Verkehrsberuhigte Promenade Dorf – Platz* Mit der Realisierung der Entlastungsstrasse und der damit verbundenen massiven Entlastung der Promenade vom motorisierten Individualverkehr werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die Promenade verkehrsberuhigt gestaltet werden kann. Die etappenweise Neugestaltung der Promenade wird parallel zur Realisierung der Entlastungsstrasse vorgenommen. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um die Anpassung des Strassenquerschnitts an das verminderte Verkehrsaufkommen (z.B. Reduktion der Fahrbahnbreite, neue Randabschlüsse u.ä.) und um weitergehende Gestaltungsmassnahmen in den Bereichen mit Begegnungszone. Die Anforderungen des Busverkehrs bleiben weiterhin erfüllt.

*Gebiete Langsamverkehr* Neben den bestehenden Langsamverkehrszonen und den geplanten Begegnungsorten ist die Einführung weiterer Langsamverkehrszonen denkbar (z.B. Höhwald, Dischmastrasse, Talstrasse Süd, Fraktion Süd).



## E. Objekte

Festsetzung F	=	Koordination abgeschlossen / Vorhaben machbar
Zwischenergebnis Z	=	Konflikte lokalisiert, aber noch nicht gelöst; Vorgehen festgelegt
Vororientierung V	=	Idee, Konflikte möglich, Realisierung langfristig

### Verkehrsorganisation innerorts

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Objekte	Hinweise/Massnahmen	Koordinations- stand neu
08.TS.02	08.StV.02.1	Entlastungsstrasse, 1. Etappe	Teilausbau Talstrasse / Kurgarten- strasse zuhanden Festsetzung Lärmsitua- tion abklären	Z
08.TS.02	08.StV.02.2	Entlastungsstrasse, 2. Etappe	Konzept mit Varianten erarbeiten	V
-	08.StV.03	Gleisquerung Hofstrasse	Ausbau Unterführung für den Ge- werbe - und Personenverkehr	F
-	08.StV.04	Gleisquerung Mattastrasse	Ausbau Unterführung für den Ge- werbeverkehr allfälliger Anpassungsbedarf, falls Vorhaben 08.TS.02 nicht realisiert werden kann	F
-	08.StV.05	Gleisquerung Disch- mastrasse	Sanierung Bahnübergang, Optimierung Verkehrsfluss Talstrasse allfälliger Anpassungsbedarf, falls Vorhaben 08.TS.02 nicht realisiert werden kann	F

### Neubau / Ausbau von Knoten an Hauptstrassen

-	08.StV.07	Kreisel Laret	Neubau Kreisel Variantenstudium liegt vor; Koordi- nation mit Gewerbezone und Inert- stoffdeponie Laret	F
---	-----------	---------------	--	---

**Ausbau von Hauptstrassen**

-	08.StV.06	Flüelapassstrasse	Schutz vor Naturgefahren Massnahmenkonzept erarbeiten	V
---	-----------	-------------------	--	---

**Parkierung**

-	08.StV.10	Parkhaus Dorf	Machbarkeit aufgezeigt; C1	Z
-	08.StV.11	Parkhaus Mitte	Machbarkeit aufgezeigt; C1	Z
-	08.StV.12	Auffangparkplatz See	Am Standort zwei Varianten möglich; C1	F

**Verkehrssicherheit und –beruhigung / Zu gestaltende öffentliche Räume**

-	08.StV.20	Gebiet Bahnhof Platz - Rathausplatz / Postplatz	Begegnungsort; Koordination mit 08.StV.11	F
-	08.StV.21	Gebiet Dorfseeli	Begegnungsort; Koordination mit 08.StV.02 und 08.StV.10	F
-	08.StV.22	Verkehrsberuhigte Promenade, Zentren Dorf und Platz	Anpassungen im Strassenquerschnitt und treffend Gestaltungs- massnahmen Standorte siehe Kap. 5.1  allfälliger Anpassungsbedarf, falls Vorhaben 08.TS.02 nicht realisiert werden kann	F

## F. Planungsverfahren und Mitwirkung

- Vorprüfung:** Das Vorprüfungsverfahren bei den Fachstellen der kantonalen Verwaltung dauerte vom 24. Mai bis am 29. Juli 2011 (Vorprüfungsbericht vom 29. Juli 2011). Die Behandlung der Anträge aus der Vorprüfung wurden im Bericht „Auswertung kantonale Vorprüfung“ vom 22. September 2011 festgehalten.
- Öffentliche Auflage:** Der Entwurf zur Anpassung des regionalen Richtplans Davos wurde vom 22. September bis 21. Oktober 2011 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig mit dem regionalen Richtplan wurden auch das Agglomerationsprogramm Davos (Bericht mit Massnahmenblättern) sowie die erläuternden Berichte zur Anpassung des kantonalen Richtplans öffentlich aufgelegt. Parallel zum Auflageverfahren erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen sowie die Vorprüfung durch den Bund.
- Die Auswertung der Wünsche und Anträge zum regionalen Richtplan Davos sind im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ vom 07. Februar 2012 dokumentiert.
- Beschluss:** Am 19. April 2012 hat der Grosse Landrat dem Antrag des Kleinen Landrates, den Regionalen Richtplan zu genehmigen, mit 11 zu 4 Stimmen zugestimmt (Protokoll Nr. 28).

## G. Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2000.
- Agglomerationsprogramm Davos
- Diverse Teilkonzepte Verkehrsplanung Davos:
  - Entlastungsstrasse Davos, Variantenvergleich, März 1990.
  - Verkehrsberuhigungskonzept Davos, März 1993.
  - Parkierungskonzept Davos, Stand 2006.
  - Konzept Verkehrsberuhigung und Schulwegsicherung, März 2010.
  - Konzept Erschliessung der Bergbahnperimeter Parsenn und Jakobshorn, 2010.
  - Variantenstudium Kreisel/Linksabbieger Laret mit Kostenschätzung, 2010.
  - Projekt Parkhaus Mitte mit Bewirtschaftungskonzept und Umweltbericht, 2010.



## Regionaler Richtplan Davos

### 6 Verkehr

#### 6.3 Öffentlicher Verkehr

Beschluss des Grossen Landrats vom 19. April 2012

Der Landammann

Der Landschreiber

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 29..... vom: 15.1.2013

Der Regierungspräsident

Der Kanzleidirektor





## A. Ausgangslage

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

Innerhalb von Davos werden durch den Verkehrsbetrieb Davos VBD und Postauto Graubünden neun Buslinien betrieben. Die Promenade und die Talstrasse bilden die Hauptachsen für den Busverkehr (vgl. Abbildung 1). Auf den einzelnen Linien verkehren zur Hauptzeit bis max. vier Buspaare pro Stunde. Die Einzugsgebiete der Haltestellen decken das Siedlungsgebiet weitestgehend ab und die wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in das Wegnetz des Langsamverkehrs eingebunden. Auch die Aussenfraktionen Laret, Frauenkirch, Glaris, Monstein und Wiesen sowie die Seitentäler Dischma und Sertig werden durch die VBD bzw. Postauto bedient.

Heute bestehen Defizite beim öffentlichen Verkehr innerhalb der Siedlung in der fehlenden direkten Anbindung wichtiger Siedlungsteile und anderer verkehrsintensiver Nutzungen an die RhB, und damit an die beiden Zentren Dorf und Platz sowie im ungenügenden Zugangebot, zumindest zu den Zeiten ohne Sportzüge. Gebiete mit entsprechendem Verkehrspotenzial, aber ohne direkten Bahnanschluss sind der Raum Davos Mitte (Sportanlagen, Kongress u.a.), das Gebiet südlich des Sees (Strandbad, Auffangparkplatz) sowie die Siedlungsteile Höhwald und Crestannes / Höfe. Weitere Schwachstellen sind die fehlenden Abendkurse des VBD, die ungenügende Zugänglichkeit der Bahnhöfe für die Benutzer sowie die Behinderung des Busverkehrs auf der Promenade und Talstrasse bei hohem Verkehrsaufkommen.

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

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

kumsintensiven Einrichtungen besser zu erschliessen (Davos Mitte, Eisbahn). In diesem Zusammenhang zu prüfen ist auch die Umsetzung des S-Bahn-Konzeptes zwischen Davos Glaris und Klosters Dorf. Die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Bahnhöfe Platz und Dorf für die Benutzer ist mit verschiedenen Massnahmen zu verbessern.

Die vorgesehene Anpassung des Verkehrsregimes (Entlastungstrasse Talstrasse) hat auch positive Folgen für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs in Davos.

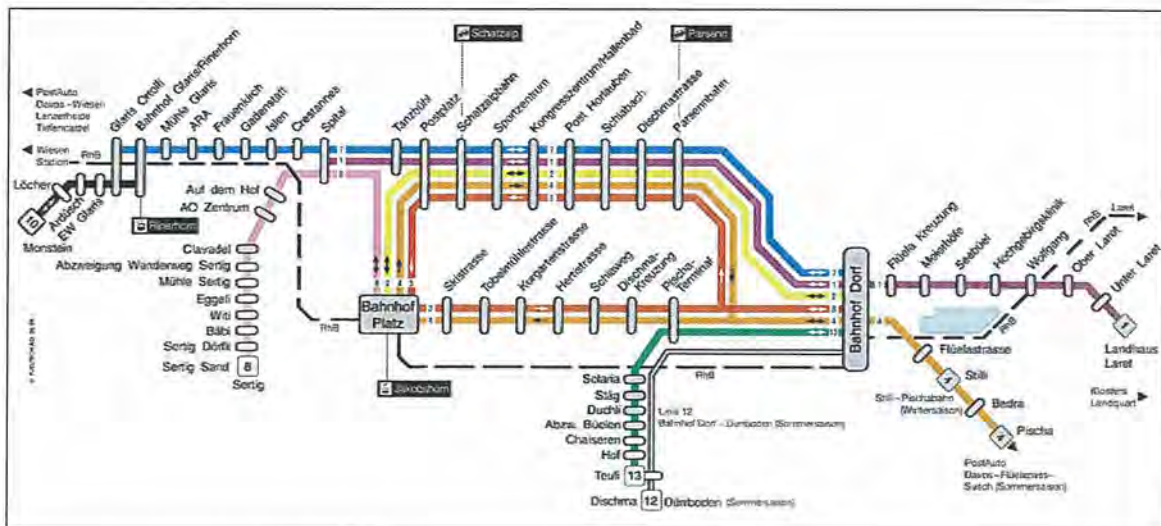


Abbildung 1: Liniennetz des öffentlichen Verkehrs in Davos.

## B. Leitüberlegungen

### Ziele

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

### Grundsätze

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



## C. Verantwortungsbereiche

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

Der Kanton oder die Gemeinde treffen die folgenden weiteren Massnahmen:

### **Allgemeine Regelungen C1 – C3 (Verfahren und Grundlagen)**

#### **C1: Verfahren für die Umsetzung von festgesetzten Vorhaben gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan**

- a. Die Gemeinde berücksichtigt das Vorhaben in der Nutzungsplanung und passt diese entsprechend an.
- b. Die zuständige Behörde erstellt das Projekt bzw. das Angebot in Absprache mit den beteiligten Stellen, und koordiniert das Angebot mit den beteiligten Transportunternehmungen.

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

- a. Die zuständige Behörde erarbeitet Studien oder Angebotskonzepte und koordiniert das Angebot mit den anderen Transportunternehmungen.
- b. Der kantonale bzw. regionale Richtplan wird angepasst.

#### **C3: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben, welche noch nicht im kantonalen Richtplan enthalten sind**

- a. Die Regierung entscheidet im Genehmigungsverfahren über die Aufnahme in den kantonalen Richtplan (sofern Gegenstand des kantonalen Richtplans).
- b. Das weitere Verfahren richtet sich nach C1 oder C2.

## D. Erläuterungen und weitere Informationen

Für ausführliche Erläuterungen wird auf das Agglomerationsprogramm verwiesen.

- S-Bahn Davos** *Das Angebotskonzept sieht den Betrieb einer S-Bahn im Viertelstundentakt zwischen Davos Glaris und Klosters Dorf während den Saisonzeiten im Winter und Sommer vor. Mit einer Erhöhung der Haltestellendichte soll der Tourismusraum Davos - Klosters optimal erschlossen werden. Mögliche Haltestellenstandorte sind Unterlaret, Höhwald, Davosersee, Parsennbahn, Dischmastrasse, Hertistrasse, Davos Mitte, Mattastrasse, Clavadelerstrasse, Islen und Glaris Mühle. Weiter sind für den Betrieb einer S-Bahn ein Doppelspurabschnitt (Klosters Dorf- Platz), zwei Kreuzungsstellen (Cavadürli, südlich Davos Platz) sowie Anpassungen bestehender Haltestellen erforderlich. Ein S-Bahn Betrieb würde teilweise eine Alternative zu den heutigen Buskursen bieten. Die beiden Haltestellen Davos Mitte (Eisbahn) und Davos Seewiese sind bereits Bestandteile des kantonalen Richtplans.*
- Im Zusammenhang mit dem S-Bahn-Konzept sind die gegenseitigen Abhängigkeiten mit dem möglichen Wolfgangtunnel (Netzergänzung RhB, 08.TB.01) in einem nächsten Schritt zu klären (Bedingung für Festsetzung). Aufzuzeigen sind Szenarien mit und ohne Wolfgangtunnel. Die zukünftige Stossrichtung der RhB sieht schnellere und häufigere Verbindungen der grösseren Orte, und eine Feinerschliessung dieser Knoten mit dem Bus (Projekt ÖV-Angebotsverbesserung Prättigau / Davos) vor. Das S-Bahn-Konzept steht daher z.T. im Widerspruch zur genannten Stossrichtung. Aus Sicht der RhB ist es dennoch zweckmässig, das Vorhaben S-Bahn Davos-Klosters aus langfristiger Sicht zu prüfen.*
- Zugänglichkeit Bahnstationen** *Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs hängt auch von der guten Zugänglichkeit der Haltestellen für die Fahrgäste ab. Die Zugänglichkeit der Bahnstationen Dorf und Platz ist heute optimierungsbedürftig. Mit verschiedenen Massnahmen soll die Verbindung für den Langsamverkehr zwischen den publikumsintensiven Einrichtungen und den Bahnstationen verbessert werden, das Ziel sind möglichst kurze, direkte und komfortable Wege.*
- Busbeschleunigung** *Heute verlieren die öffentlichen Buskurse zwischen Davos Dorf und Platz während den Zeiten mit grossem Verkehrsaufkommen und entsprechenden Staus in der Promenade der Talstrasse sehr viel Zeit. Ein beträchtlicher Teil dieses Zeitverlustes ist auf die angeordneten Busbuchten zurückzuführen, die bewirken, dass der Bus während jedem Halt von mehreren Autos überholt wird und er dadurch die entsprechende Anzahl Plätze im Stau verliert. Die Massnahmen zur Busbeschleunigung in der Promenade und Talstrasse bestehen aus den folgenden wichtigsten Elementen:*
- *Aufgabe Busbuchten zugunsten von Fahrbahnhaltestellen in Promenade /Talstrasse,*
  - *Busbevorzugung im Verzweigungsbereich Bahnhofstrasse/Promenade/Talstrasse im Dorf mit entsprechender Lichtsignalanlage,*
  - *Busbevorzugung in weiteren Einmündungsbereichen bei Bedarf (z.B. Promenade/Kurgartenstrasse, Bahnhofstrasse/Tanzbühlstrasse in Davos Platz u.a.),*
  - *Als flankierende Massnahme zur Errichtung der Fahrbahnhaltestellen gilt in Promenade und Talstrasse ein Verbot den Bus während dem Haltestellenaufenthalt zu überholen.*
- Netzergänzung RhB** *Die RhB plant zur Ergänzung des Schienennetzes und zur besseren Erreichbarkeit von Davos einen Bahntunnel zwischen Klosters und Davos. Dieses Vorhaben ist bereits Bestandteil des kantonalen Richtplans (08.TB.01). Mögliche Varianten sind ein Tunnel zwischen Selfranga und dem Davoser See oder ein Scheiteltunnel Wolfgang. Einen eher visionären Charakter hat das Projekt für eine Verbindung Davos - Langwies.*



## E. Objekte

Festsetzung F	=	Koordination abgeschlossen / Vorhaben machbar
Zwischenergebnis Z	=	Konflikte lokalisiert, aber noch nicht gelöst; Vorgehen festgelegt
Vororientierung V	=	Idee, Konflikte möglich, Realisierung langfristig
Rot	=	Änderungen des Koordinationsstandes

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Objekte	Hinweise/Massnahmen	Koordinations-stand alt	Koordinations-stand neu
08.TB.01	08.TB.01	Netzergänzung RhB	Tunnel Selfranga -Seewiese; Projektstudie	V	V
08.TB.02	08.TB.02	RhB Haltestelle Seewiese	Neubau Haltestelle, Planungsstudie	V	V
08.TB.03	08.TB.03	RhB Haltestelle Mitte	Neubau Haltestelle, Planungsstudie	V	Z
	08.TB.04	S-Bahn Klosters-Davos	Hinweise Pendenzen: – Kreuzungsstellen und Stand- orte Bahnhof verifizieren. – Abstimmung mit 08.TB.01; aufzeigen Varianten mit und ohne Netzergänzung – Ergänzung Konzept S-Bahn Davos-Klosters durch koor- diniertes Bus-Bahn-Konzept prüfen.	-	Z
	--	Netzergänzung RhB	Tunnel Davos - Langwies; Varianten Linienführung offen	-	-
08.TV.01	08.TV.01	Tarifverbund Landschaft Davos und Umgebung (inkl. Prättigau)	Tarifgemeinschaft Davos - Klos- ters weitgehend umgesetzt	Z	F



## F. Planungsverfahren und Mitwirkung

- Vorprüfung:** Das Vorprüfungsverfahren bei den Fachstellen der kantonalen Verwaltung dauerte vom 24. Mai bis am 29. Juli 2011 (Vorprüfungsbericht vom 29. Juli 2011). Die Behandlung der Anträge aus der Vorprüfung wurden im Bericht „Auswertung kantonale Vorprüfung“ vom 22. September 2011 festgehalten.
- Öffentliche Auflage:** Der Entwurf zur Anpassung des regionalen Richtplans Davos wurde vom 22. September bis 21. Oktober 2011 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig mit dem regionalen Richtplan wurden auch das Agglomerationsprogramm Davos (Bericht mit Massnahmenblättern) sowie die erläuternden Berichte zur Anpassung des kantonalen Richtplans öffentlich aufgelegt. Parallel zum Auflageverfahren erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen sowie die Vorprüfung durch den Bund.
- Die Auswertung der Wünsche und Anträge zum regionalen Richtplan Davos sind im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ vom 07. Februar 2012 dokumentiert.
- Beschluss:** Am 19. April 2012 hat der Grosse Landrat dem Antrag des Kleinen Landrates, den Regionalen Richtplan zu genehmigen, mit 11 zu 4 Stimmen zugestimmt (Protokoll Nr. 28).

## G. Grundlagen

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



## Regionaler Richtplan Davos

### 6 Verkehr

#### 6.4 Langsamverkehr

Beschluss des Grossen Landrats vom 19. April 2012

Der Landammann

Der Landschreiber

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 29 vom: 15.1.2013

Der Regierungspräsident

Der Kanzleidirektor



## A. Ausgangslage

Das Richtplankapitel befasst sich mit dem regional bedeutsamen Netz für den Langsamverkehr (Fuss-, Wander- und Radwege, Mountainbikerouten).

Das Wegnetz ausserhalb des Siedlungsgebiets erfüllt vor allem eine Freizeitfunktion, die von Gästen und Ortsansässigen wahrgenommen wird. Zwischen den einzelnen Siedlungen (insbesondere nach / aus Davos Platz / Dorf) erfüllt das Radnetz auch eine Funktion für den Schüler- und Pendlerverkehr. Attraktive Radweg- und Fussgängerverbindungen fördern die Umlagerung des motorisierten Verkehrs auf kurzen Distanzen.

### Ziele des kantonalen Richtplans

Der kantonale Richtplan 2000 hat zum Ziel, dass attraktive Fuss- und Wanderwegverbindungen sowie sichere und komfortable Radwegverbindungen angeboten werden, welche den Anforderungen ihrer Benützer entsprechen. Kantonsstrassen sollen vom Fussgänger- und Radverkehr entlastet werden. Im Richtplan 2000 sind folgende Regelungen enthalten:

- kantonales Fuss- und Wanderwegnetz (XX.TF.01); Konsolidierung, Festsetzung.
- Nationale und regionale Routen des Langsamverkehrs [Schweiz Mobil], (XX.TF.02), Konsolidierung, Festsetzung.
- Lokale Routen des Langsamverkehrs (XX.TF.03), Konsolidierung.

### Entwicklung des Langsamverkehrs

Das Mountainbiken hat sich als Sommersportart etabliert und zählt heute deutlich mehr Aktive als noch vor wenigen Jahren. Um als Tourismusdestination von der grossen Popularität dieser Sportart profitieren zu können, ist ein vielseitiges Mountainbikenetz (Rundstrecken, Free-ride-Routen u.a.) bereitzustellen. Ungebrochen ist auch die Beliebtheit des Wander- und Trekkingsports. Die Anzahl Wanderer hat in der jüngeren Vergangenheit weiter zugenommen. Wichtige Veränderungen sind auch das Aufkommen jüngerer Sportarten und touristischer Angebote wie Trotinetts oder E-Bikes.

Die geschilderte Entwicklung hat insgesamt zu einem erhöhten Koordinationsbedarf zwischen den Interessen der Nutzergruppen geführt. Der regionale Richtplan bietet eine Plattform, um die Interessen regional zu koordinieren. Die wichtigsten Grundlagen dazu bilden das Wanderwegnetz der Gemeinde gemäss Fuss- und Wanderweggesetz, die Routen von Schweiz Mobil (nationales Netzwerk Langsamverkehr) sowie das Mountainbike-Konzept von Davos.

### Koordination zwischen den Nutzergruppen

Die Beanspruchung der Weginfrastruktur durch verschiedene Nutzergruppen birgt ein gewisses Konfliktpotenzial, insbesondere bei stark frequentierten und / oder schmalen Wegen. Am häufigsten besteht ein Konfliktpotenzial zwischen Wanderern und Mountainbikern.

Eine sinnvolle Entflechtung des Wegnetzes ist dort anzustreben, wo die gemeinsame Nutzungsverträglichkeit von Mountainbike- und Wanderwegen nicht gewährleistet ist. Dies trifft beispielsweise auf spezielle Mountainbike-Abfahrtsrouten wie Freeride-Strecken zu, welche aus Sicherheitsgründen räumlich getrennt von Wanderwegen verlaufen müssen. Neben Entflechtungsmassnahmen können auch Sensibilisierungsmassnahmen (Information, Hinweistafeln) einen Beitrag zu einer konfliktfreien Nutzung des Wegnetzes in Davos beitragen. Nicht im Sinne der Tourismusdestination ist eine Überreglementierung der Weg-Benutzungsrechte mit entsprechenden Signalisationen.

### **Fuss- und Radwegnetz im Siedlungsgebiet**

Im Raum Davos Dorf – Platz und Umgebung steht den Fussgängern und Velofahrern für ihre Wege längs und quer zum Tal ein relativ dichtes Netz an Verbindungen zur Verfügung. Ein Grossteil dieser Verbindungen sind auch signalisierte Wanderwege und/oder Bikerouten. Der grösste Teil der Verbindungen ist Bestandteil des Strassennetzes bzw. von Strassen mit meist einseitigem Trottoir. Die wichtigsten strassenunabhängigen Verbindungen im Talboden sind der Fuss- und Radweg Hertistrasse – Kurgarten – Sportanlagen – Schulanlagen, die Verbindung Postplatz – Bahnhofplatz, der Fussweg rund um den Davoser See (Velooverbot) und die zwei parallelen Fuss- und Radwegverbindungen Davos Platz – Landwasser – Brüch. Hingegen fehlt eine durchgehende strassenunabhängige Verbindung für den Langsamverkehr zwischen Dorf und Platz. Im Richtplan wird eine neue Langsamverkehrsverbindung zwischen Dorf und Platz entlang der Landwasser festgelegt (vgl. D).

Die Velofahrer haben sich zwischen Davos Dorf und Platz ebenfalls an das Einbahnregime Promenade/Talstrasse zu halten, was für die meisten Fahrtbeziehungen mit Umwegen verbunden ist. Zusätzlich müssen bei Benutzung der Querverbindungen ins Gewicht fallende Höhenunterschiede von der Talstrasse zur Promenade hin überwunden werden. Ein weiteres Hindernis stellt das Queren der RhB-Gleise dar. Durch die Möglichkeit des Beidrichtungsverkehr auf dem Einbahnpaar, sowie durch die Optimierung der Zugänge zu den Bahnstationen und der Gleisquerungen kann der Langsamverkehr attraktiver gestaltet werden. Der regionale Richtplan legt dahingehende Massnahmen fest (vgl. Objekte E).

### **Fuss- und Radwegnetz ausserhalb der Hauptsiedlung**

Das Wanderwegnetz in Davos ist gut ausgebaut und erschliesst eine Vielzahl an attraktiven Landschaftsräumen. In einigen Gebieten ist das Wanderwegnetz sogar eher zu dicht, mit Blick auf Signalisation und Unterhalt der Weginfrastrukturen und auch in Bezug auf den Naturschutz ist ein zu dichtes Wanderwegnetz mit Nachteilen verbunden. Ein dichtes Wegnetz mit zu vielen Wegalternativen auf einer Wanderroute wird auch vonseiten der Benutzer eher abgelehnt. Daher ist in gewissen Gebieten eher die Aufhebung bestehender Wanderwege als die Errichtung neuer Wanderwege anzustreben.

Ausserhalb des Raums Davos Dorf – Platz und Umgebung werden die wichtigsten Fuss- und Wanderwegverbindungen fast ausnahmslos abseits der Strassen geführt. Den Fussgängern und Wanderern nach/von Klosters steht die Wegverbindung ab dem Davoser See über Wolfgang, Laret und Selfranga zur Verfügung, für Märsche nach/von Wiesen und Filisur die alte Zügenstrasse längs des Landwassers.

Die Velofahrer profitieren im regionalen Verkehr nicht im gleichen Masse von strassenabhängigen Verbindungen. Insbesondere im Raum See – Bahnhof Dorf – Dorfseeli und zwischen Glaris Mühle und dem Landwassertunnel steht den Velofahrern nur die viel befahrene Kantonsstrasse zur Verfügung, und zwischen Wolfgang und Klosters ist die Wanderwegverbindung nicht velotauglich. Zudem ist die grossräumige Veloverbindung Davoser See – Davos Dorf – Davos Platz – Unterschnitt (mit beträchtlichem Umweg) über die Verbindung Dischmastrasse – Mattastrasse signalisiert. Es fehlen also weitgehend attraktive überregionale Veloverbindungen von und nach Davos. Im Richtplan werden die regionalen Veloverbindungen Davos Dorf - Wolfgang - Laret - Klosters und eine von der Hauptstrasse getrennte, durchgehende Veloverbindung zwischen Wiesen und Davos Platz festgelegt.

### **Mountainbikerouten**

Rund um Davos steht praktisch das ganze Wegnetz auch den Bikern zur Verfügung. Zahlreiche Bikerouten sind signalisiert. Mit dem geplanten Bau von Bike-spezifischen Abfahrtsrouten (Freeride, Supertrails) wird das Angebot für den Mountainbikesport ergänzt. Inhalt des regionalen Richtplans sind nur die speziell signalisierten Mountainbikerouten, sowie die neu geplanten Routen. Da das Mountainbiken grundsätzlich überall zulässig ist wo es nicht ausdrücklich verboten ist, umfasst das nichtsignalisierte Mountainbikenetz das gesamte Strassen- und Wegnetz, inklusive Wander- und Radwege.

Im Richtplan wird zwischen „Neubau“ und „Ausbau“ der Mountainbikewege unterschieden (vgl. Objektliste sowie Grundlagenkarte Langsamverkehr). Ein „Ausbau“ erfolgt in der Regel auf einem bestehenden Trassees (z.B. Wanderweg). Um die Befahrbarkeit für die Bikes zu verbessern, sind punktuelle Eingriffe erforderlich (Verbreiterung des Trassees, Anpassung Kurvenradien u.a.). Ein Neubau erfordert eine Neuerschliessung eines Geländeabschnitts. Damit verbunden sind je nach Gelände und Höhe auch Rodungen, der Bau von Sicherungsbauten sowie kleine Terrainveränderungen. Im Richtplan wird bei Neubauabschnitten nur die generelle Linienführung festgelegt, die genaue Linienführung wird im Rahmen der Folgeplanung (Projektplanung, BAB) und unter Berücksichtigung der schutzwürdigen Lebensräume und Landschaften bestimmt.

### **Grundlagenkarte Langsamverkehr**

Zwecks einer besseren Übersicht werden die signalisierten Rad- und Wanderwege sowie die Mountainbikerouten in einer separaten Karte dargestellt. Die Karte gibt den heutigen Stand der signalisierten Wege wieder, und legt gleichzeitig Vorhaben in Bezug auf die Weginfra-

struktur fest. Vorhaben umfassen Aus- und Neubauten von Wegen, Entflechtungsmassnahmen sowie neu zu signalisierende Routen. Die einzelnen Vorhaben werden, korrespondierend zum Karteneintrag, auch in der Objektliste umschrieben (vgl. Objekte E).

## B. Leitüberlegungen

### Ziele

Davos ist eine Fussgänger- und Velofreundliche Stadt. Im Bereich Davos Platz – Dorf und Umgebung bestehen möglichst direkte und komfortable Langsamverkehrsverbindungen zwischen Wohngebieten, publikumsintensiven Einrichtungen und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Davos ist von den Fraktionen und den Nachbarregionen über sichere und komfortable Radwegverbindungen erreichbar.

### Grundsätze

- a. Das Fuss- und Velowegnetz wird so ausgerichtet, dass möglichst direkte und sichere Verbindungen möglich sind und systembedingte Umwege vermieden werden. Auf der Promenade und Talstrasse wird - unabhängig der Regelung für den motorisierten Individualverkehr - ein Beidrichtungsverkehr für Velofahrer eingeführt.
- b. Die beiden Zentren Dorf und Platz werden mit einer durchgehenden und direkten Langsamverkehrsverbindung miteinander verbunden.
- c. Die Querungen der RhB werden für den Langsamverkehr optimiert. Neue Querungen werden dort erstellt, wo sie zur Verbesserung des gesamten Netzangebotes beitragen.
- d. Die Aussenfraktionen werden gut für den Langsamverkehr aus und in die Hauptsiedlung erschlossen. Die Verbindungen Dorf - Laret und Schmelzboden - Frauenkirch verlaufen getrennt von der Hauptstrasse.
- e. Die Fussgängerbeziehung zwischen den Bahnstationen und den Bergbahn-Talstationen (Jakobshorn, Parsenn) werden in Bezug auf Sicherheit und Attraktivität (Distanz) optimiert.
- f. An den Bahnhalttestellen werden bedarfsgerechte Veloabstellplätze installiert.

## C. Verantwortungsbereiche

Die Gemeinde legt zusammen mit den kantonalen Dienststellen und den Tourismusorganisationen das regionale Wegnetz für Fussgänger und Wanderer sowie Velofahrer und Mountainbiker fest.

Bei der Festlegung der überregionalen Wege ist die Anbindung an das Netz der Nachbarregionen sicherzustellen.

Der Kanton oder die Gemeinde treffen die folgenden weiteren Massnahmen:

### **Allgemeine Regelungen C1 – C3 (Verfahren und Grundlagen)**

#### **C1: Verfahren für die Umsetzung von festgesetzten Vorhaben gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan**

- a. Die Gemeinde berücksichtigt das Vorhaben in der Nutzungsplanung und passt diese entsprechend an.
- b. Die zuständige Behörde erstellt das Projekt in Absprache mit den beteiligten Stellen und, koordiniert das Angebot und minimiert allfällige Beeinträchtigung von Natur- und Landschaftswerten sowie die nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Natur.

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

- a. Die zuständige Behörde erarbeitet Studien oder ein Vorprojekt und prüft bei Konflikten Alternativen. Sie erstellt einen Bericht, welcher die Auswirkungen auf die Verkehrsabwicklung, Raum und Umwelt darstellt.
- b. Der regionale Richtplan wird angepasst.

**C3:** -- (Wegnetz nicht Gegenstand des kant. Richtplans).



## D. Erläuterungen und weitere Informationen

Anbei werden die einzelnen Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrs beschrieben. Für ausführliche Erläuterungen wird auf das Agglomerationsprogramm verwiesen.

### Fuss- und Velowegnetz im Siedlungsgebiet

<i>Langsamverkehrsverbindung Dorf - Platz</i>	<i>Vorgesehen ist eine Verbindung für den Fussgänger- und Veloverkehr zwischen Dorf und Platz, die entlang der Landwasser führt und an die Querverbindungen der Promenade und Talstrasse angebunden ist. Zusammen mit dem Beidrichtungsverkehr für Velos in der Promenade und Talstrasse (vgl. unten) ergibt sich ein neues Netz für den Veloverkehr im Siedlungsgebiet von Davos, das die meisten Wunschlinien der Fussgänger und Velofahrer sicher, direkt und attraktiv abdeckt. Teilweise verläuft die vorgesehene Linienführung an oder über der Landwasser. Es sind diesbezüglich die erforderlichen Abklärungen (Gewässerabstand u.a.) zu treffen.</i>
<i>Beidrichtungsverkehr Promenade - Talstrasse</i>	<i>Der Veloverkehr wird auf der Promenade und der Talstrasse für beide Fahrrichtungen zugelassen. Für die Einführung des Beidrichtungsverkehrs sind die Signalisationen anzupassen, grössere bauliche Massnahmen sind nicht erforderlich.</i>
<i>Fussweg Bahnhof Dorf – Parsennbahn</i>	<i>Die Optimierung des Fusswegs vom Bahnhof Dorf zur Talstation der Parsennbahn sieht einen mit einer Fussgänger- Lichtsignalanlage gesicherten Fussgängerstreifen auf der Höhe des Bahnhofes vor. Von dort gelangen die Gäste über das bereits heute breite Trottoir bis zur Abzweigung der Promenade/Talstrasse. Weiter führt der Fussweg direkt zur Talstation der Parsennbahn. Voraussetzung für die Realisierung des letzten Abschnittes des Fussweges ist die Realisierung des Begegnungsortes Dorf. Die bestehende Fusswegverbindung ist heute insbesondere an Spitzentagen in Bezug auf die Sicherheitslage problematisch.</i>
<i>Fussweg Bahnhof Platz – Jakobshornbahn</i>	<i>Zur Optimierung ist zwischen Bahnhof Platz und der Talstation Jakobshorn eine direkte Unterführung Bahnhof - Jakobshorn vorgesehen.</i>
<i>Bike &amp; Ride</i>	<i>Eine weitere Massnahme zur Förderung des Langsamverkehrs ist die Errichtung von Bike &amp; Ride - Anlagen an den wichtigsten Bahnstationen und Bushaltestellen, d.h. konkret die Bereitstellung von Abstellanlagen für Fahrrädern. Wichtige Anforderungen sind die gute Zugänglichkeit ab dem Velowegnetz, die Nähe zu den Perrons, sowie ein ausreichender Wetterschutz. In Frage kommen neben den Bahnhöfen Dorf und Platz auch die Bahnstationen Davos Mitte (geplant), Laret und Frauenkirch. Einfachere Anlagen sind an sämtlichen anderen Bahnstationen sowie an den peripheren Bushaltestellen Laret und Glaris Ortolfi vorgesehen.</i>

*RhB-Querungen für Fussgänger und Velofahrer* Die Optimierung der RhB-Querungen für den Langsamverkehr beinhalten Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts. Denkbare Massnahmen sind zusätzliche Querungen, der Bau von Trottoirs bei bestehenden Querungen, Radstreifen mit Warteraum vor dem wartenden Autoverkehr u.a. Mit neuen Bahnquerungen für den Langsamverkehr können bestehende Netzlücken geschlossen werden. Vorab sind zwei neue Bahnquerungen vorgesehen (Dorfseeli, Mitte), sowie die Optimierung weiterer bestehender Bahnübergänge für den Langsamverkehr.

### **Regionale und überregionale Veloverbindungen**

*Veloverbindung Davos Dorf – Laret - Klosters* Es besteht heute keine durchgehend separate und signalisierte Veloverbindung zwischen Davos Dorf und Laret. Die Veloverbindung verläuft teils entlang der Hauptstrasse und teils auf dem Trottoir. Vorgesehen ist eine neue Veloverbindung, die nicht an die Hauptstrasse gekoppelt ist. Dafür ist auf dem Abschnitt Obem See - Wolfgang ein bestehender Weg zu befestigen, auf dem Abschnitt Wolfgang - Laret ist ein Weg auszubauen und zu befestigen. Diese Massnahme trägt wesentlich zu einer verbesserten Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr bei. Es sind bezüglich der genauen Linienführung noch weitergehende Varianten zu prüfen. Es ist vorgesehen, diese Veloverbindung ab Laret bis nach Klosters zu verlängern (vgl. entsprechende Massnahme im Agglomerationsprogramm).

*Veloverbindung Wiesen - Davos Platz* Vorgesehen ist eine durchgehende Veloverbindung von Wiesen via Schmelzboden und Frauenkirch nach Davos Platz, die getrennt von der Hauptstrasse verläuft und durchgehend befestigt ist. Zwischen Schmelzboden und Glaris ist ein neuer Weg zu erstellen, auf dem Abschnitt Frauenkirch-Glaris führt die Verbindung mehrheitlich auf bestehenden Wegen.

### **Mountainbike - Routen**

*Supertrail Weissfluhjoch – Klosters (Freeride-Strecke)* Als Flowtrail (in Davos Supertrail genannt) werden Abfahrten für den Mountainbikesport bezeichnet. Die Abfahrten führen über relativ schmale Fahrwege (Single-Trails) ohne Gegensteigung zum Zielort, der Aufstieg erfolgt in der Regel mithilfe von touristischen Transportanlagen. In Davos kann der Start des Supertrails mit der Parsennbahn erreicht werden. Die Rückführung der Biker nach Davos erfolgt mit der RhB ab Klosters. Ein weiterer geplanter Trail führt vom Weissfluhjoch nach Küblis.

Der Trail Weissfluhjoch - Klosters führt via Totalpsee und Laret zum Ziel in Klosters Platz, damit führt er grösstenteils über Davoser Gebiet. Der Supertrail führt teilweise auf bestehenden Wegen, teilweise werden neue Wege benötigt, namentlich im Abschnitt Totalpsee - Talstation Meierhoftäli sowie in einem Abschnitt am Meierhofer Berg. Erforderlich für die Ausübung des Sports ist ein genügend breites, vegetationsfreies Trasse.

*Der Trail befindet sich im Abschnitt Totalpsee - Talstation Meierhoftäli in einem Intensiverholungsgebiet, die Linienführung tangiert keine inventarisierten Schutzobjekte. Der gesamte Abschnitt befindet sich im Gewässerschutzbereich Au und in der Grundwasserschutzzone S3, ein kurzer Abschnitt auch in der Grundwasserschutzzone S2. Der Abschnitt durch den Meierhofer Berg tangiert ebenfalls keine inventarisierten Objekte, er befindet sich jedoch ausserhalb des Intensiverholungsgebietes. Für den Neubau ist von einer Rodungsfläche von insgesamt rund 400 m<sup>2</sup> auszugehen. Um Konflikte zwischen Wanderern und Mountainbikern möglichst zu vermeiden sind Massnahmen der Entflechtung, Signalisation und Information frühzeitig zu berücksichtigen.*

*Der „Supertrail“ wurde bereits im regionalen Richtplan der Region Prättigau berücksichtigt. In Abstimmung mit der amtlichen Terminologie wird im Richtplan der Begriff Freeride-Strecke verwendet.*

## E. Objekte

Festsetzung F	=	Koordination abgeschlossen / Vorhaben machbar
Zwischenergebnis Z	=	Konflikte lokalisiert, aber noch nicht gelöst; Vorgehen festgelegt
Vororientierung V	=	Idee, Konflikte möglich, Realisierung langfristig

### Fuss- und Radwegnetz im Siedlungsgebiet

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Objekte	Hinweise/Massnahmen	Koordinations- stand neu
	08.LV.01	Langsamverkehrsverbindung Dorf – Platz	Neubau, Konflikt Gewässerabstand, C2	Z
	08.LV.02	Fussweg Bahnhof Dorf - Parsennbahn	Erhöhung der Sicherheit, kürzere Distanz zur Parsennbahn; C1	F
	08.LV.03	Fussweg Bahnhof Platz - Jakobshorn	Neubau Unterführung; C1	F
	08.LV.04	Bahnquerung Mitte	Neubau, C2	Z
	08.LV.05	Bahnquerung Dorfseeli	Neubau, C2	V
	08.LV.22	Beidrichtungsverkehr Promenade - Talstrasse; weitere Radwege im Siedlungsgebiet	Zulassung Beidrichtungsverkehr auf Promenade und Talstrasse (Anpassung Signalisation); C1	F

**Regionale und überregionale Radverbindungen**

	08.LV.06	Davos Dorf - Laret	<p>Durchgehende Radverbindung von Davos Dorf bis nach Laret und Weiterführung nach Klosters; von Kantonsstrasse entkoppeln. Trasse teilweise vorhanden (siehe Karte). Neubau / Ausbau und Befestigung</p> <p>Hinweise Pendenzen/Konflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Genaue Linienführung klären</li> <li>– Evtl. Rodungsbewilligung erforderlich</li> </ul>	Z
	08.LV.07	Davos Platz - Wiesen	<p>Durchgehende Radverbindung von Davos Platz bis nach Wiesen; von Kantonsstrasse entkoppeln. Trasse teilweise vorhanden (siehe Karte). Neubau / Ausbau und Befestigung</p> <p>Hinweise Pendenzen/Konflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Genaue Linienführung klären</li> </ul>	Z

## Mountainbike-Routen

	08.LV.10	MTB-Route Parsenn (Davos Platz - Strelapass - Parsennhütte - Schwarzseealp)	Bike-Route Nr. 332 (z.T. Bestandteil der regionalen Route 90).  Entflechtung Wandern / MTB im Gebiet Strelaberg: MTB-Route von Stn. Strelapass bis Strelaalp durchgehend von Wanderweg trennen. Neubau / Ausbau Single-Trail.  Ab Strelaalp Single-Trail-Abfahrt durch Chämpfenwald als Ersatz für bestehende Abfahrt über Bobbahnstrasse (Ausbau; Aufheben Wanderweg. siehe Karte).  Ausbau des bestehenden Trassees im Gebiet Totalp (siehe Karte)  Verlegung MTB-Route auf neue, höher gelegene Forststrasse im Gebiet Dürrwald. Anpassung Signalisation.	F
	08.LV.11	MTB-Route Clavadeler Alp	Bike-Route Nr. 334, C1	F
	08.LV.12	MTB-Route Monstein	Bike-Route Nr. 335, C1	F
	08.LV.13	MTB-Route Landschaft (Wolfgang – Davos - Wiesen)	Bike-Route Nr. 336, C1  Verlegung auf geplante Neubau-Radverbindung Davos Platz - Wiesen (08.LV.07) im Abschnitt Frauenkirch - Station Monstein.	F
	08.LV.14	MTB-Route Davoser Taltour	Bike-Route Nr. 337, C1	F
	08.LV.15	MTB-Route Züngenschlucht	Bike-Route Nr. 338, C1	F
	08.LV.16	MTB-Route Scalettapass / Keschkütte	Bike-Route Nr. 339 (Bestandteil der regionalen Route 90)	F
	08.LV.17	MTB-Tour Durannapass - Strelapass	Bike-Route Nr. 631 (Bestandteil der regionalen Route 90)  Entflechtung Wandern / MTB im Gebiet Strelaberg (Siehe 08.LV.10)	F

	08.LV.18	MTB-Route Pischa	Bike-Route Nr. 645, C1 Im Gebiet Tschuggenberg neue Linienführung zwecks besserer Aufstiegsmöglichkeit prüfen (Ersatz für heutigen Aufstieg ab Tschuggen); Neubau (siehe Karte).  Neue Linienführung im Gebiet Höhwald aufgrund Aufhebung oberirdischer Bahnübergang. Neubau.	F
	08.LV.19	MTB-Route Davos - Chörbschhorn	Bike-Route Nr. 646, C1 Entflechtung Wandern / MTB im Gebiet Frauenkirch: Anpassung der MTB-Route unterhalb „Stafel“. Neue Abfahrt auf bestehendem Wanderweg nach „Gadenstatt“ als Ersatz für heutige Abfahrt nach „Sutzi“. Aufheben Wanderweg (siehe Karte).	F
	08.LV.20	MTB-Route Rinerhorn / Sertig	Bike-Route Nr. 647, C1  Neue Linienführung auf bestehendem Trasse im Gebiet Spina - Jatzmeder (kein Neubau).	F
	08.LV.21	Freeride-Strecke Weissfluhjoch – Klosters (Supertrail)	Neubau der Abschnitte Totalpsee - Talstation Meierhoftäli, Meierhofer Berg. Durchgehende physische Trennung von Wanderwegen.  Hinweise Pendenzen/Konflikte: – Genaue Linienführung klären – Abstimmung Wildschutz (Aufzeigen Auswirkungen, Massnahmen) – Wald (Rodung)	Z
	08.LV.23	MTB-Route Sertig - Monstein via Ducantal	Bike-Route noch nicht signalisiert; Ausbau (siehe Karte).	F
	08.LV.24	MTB-Route nach Arosa via Frauenkirch und Maienfelder Furgga	Bike-Route noch nicht signalisiert; Ausbau (siehe Karte).	F
	08.LV.25	Netzergänzung Haltestelle Wiesen - Bodmen	Anschluss an regionale MTB-Route 90 in Richtung Lenzerheide; Bike-Route noch nicht signalisiert; Ausbau (siehe Karte).	F



## F. Planungsverfahren und Mitwirkung

- Vorprüfung:** Das Vorprüfungsverfahren bei den Fachstellen der kantonalen Verwaltung dauerte vom 24. Mai bis am 29. Juli 2011 (Vorprüfungsbericht vom 29. Juli 2011). Die Behandlung der Anträge aus der Vorprüfung wurden im Bericht „Auswertung kantonale Vorprüfung“ vom 22. September 2011 festgehalten.
- Öffentliche Auflage:** Der Entwurf zur Anpassung des regionalen Richtplans Davos wurde vom 22. September bis 21. Oktober 2011 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig mit dem regionalen Richtplan wurden auch das Agglomerationsprogramm Davos (Bericht mit Massnahmenblättern) sowie die erläuternden Berichte zur Anpassung des kantonalen Richtplans öffentlich aufgelegt. Parallel zum Auflageverfahren erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen sowie die Vorprüfung durch den Bund.
- Die Auswertung der Wünsche und Anträge zum regionalen Richtplan Davos sind im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ vom 07. Februar 2012 dokumentiert.
- Beschluss:** Am 19. April 2012 hat der Grosse Landrat dem Antrag des Kleinen Landrates, den Regionalen Richtplan zu genehmigen, mit 11 zu 4 Stimmen zugestimmt (Protokoll Nr. 28).

## G. Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2000.
- Agglomerationsprogramm Davos, Entwurf 2011.
- Entwicklungskonzept Mountainbike der Destination Davos-Klosters.
- Routen Schweiz Mobill