

# Davos

---

## Portrait

### LAGE:

Hochebene zwischen Wolfgang- und Flüelapass gelegen, 1500 m.ü.M.

### BEVÖLKERUNG:

Mit 12 000 ständigen Einwohnern eine eigentliche Stadt in den Bergen

### TOURISMUS:

6000 Hotelbetten, 16 000 Ferien- und Zweitwohnungsbetten, 2.5 Mio. Übernachtungen pro Jahr, umfassende touristische Infrastruktur für den Sommer-, Winter-, Ferien- und Kongresstourismus, bekannte Megaevents wie World Economic Forum oder Spengler-Cup

### VERKEHR:

langgezogener Ort an der kantonalen Hauptstrasse Prättigau-Tiefencastel, Anteil des Durchgangsverkehrs mit weniger als 10% jedoch gering, täglich bis zu 20 000 Fahrzeuge auf dem Einbahnstrassenpaar Promenade/ Talstrasse, Anteil des öffentlichen Anreiseverkehrs rund 20%

## Verkehrsmassnahmen

### EINBAHNREGELUNG:

1981 wurde auf Promenade und Talstrasse die Einbahnregelung eingeführt. Ausnahme bilden die öffentlichen Busse, die im Gegenverkehr zirkulieren.

### BUSKONZEPT:

Schrittweise Einführung des umfassenden und attraktiven Buskonzepts ab 1991. Steigerung der Fahrgastzahlen von 1.5 Mio. (vor 1991) auf über 6.5 Mio. (1995). An der Finanzierung beteiligen sich die Bergbahnen, die Gäste in Form eines Übernachtungszuschlags sowie die Gemeinde.

### TARIFVERBUND:

Im Tarifverbund Davos sind alle Anbieter öffentlicher Verkehrsmittel zusammengefasst. Bergbahnabonnemente und Gästekarten berechtigen zur freien Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel. Einheimische und Tagestouristen müssen Billette bzw. Abonnemente lösen.

### PARKPLATZKONZEPT:

Das Parkplatzkonzept sieht zonenspezifische Gebühren vor. Nach Fertigstellung des neuen Parkhauses im Herbst 1998 wurde die Plafonierung der Anzahl Parkplätze auf 12 000 wirksam. Einzelne Parkplätze wurden aufgehoben.

### TEMPO 30:

Einführung einer Tempo-30-Zone entlang der Dorfstrasse 1995.

## Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen auf die Umwelt

Der Ausbau der Busangebote verknüpft mit dem Tarifverbund hat die Verkehrsprobleme an der Promenade entschärft. Insbesondere ist es gelungen, den touristischen Teil der Strassenbenützer in den Bus zu locken. Der öffentliche Verkehr hat jedoch lediglich den Neuverkehr aufgefangen.

Die Parkierungsmassnahmen haben die Belegungsintensität, den Suchverkehr und das Trottoirparkieren vermindert. Im Zentrum hat die Aufenthaltsqualität für Fussgänger tendenziell zugenommen. Noch unklar sind die Auswirkungen der neuen Parkhäuser.

**Kriterien:****Auswirkungen auf die Umwelt:**

Motorisierter Individualverkehr	Stagnation im Zentrum. Zunahme auf Zufahrtsstrecken
ÖV-Qualität	Ab 1991 starke Verbesserung (Linien, Fahrplan, Zugänglichkeit für Gäste) in Davos
Fussgänger-Qualität	Tendenzielle Verbesserung entlang Promenade, genauere Angaben fehlen
Velo-Qualität	Keine Änderung
Modalsplit MIV/ÖV	Der Anteil des öffentlichen Verkehrs hat sich im Innerortsverkehr erhöht. Angaben über das Ausmass fehlen jedoch
Luftqualität	Im Zentrum anhaltend hohe Belastung über den Jahres- und Tages-Grenzwerten, tendenzielle Zunahme der Luftqualität entlang der Zufahrtsstrecken
Lärm	Kaum Veränderungen
Energieverbrauch	Im Ortsverkehr Einsparungen wahrscheinlich, Angaben für eine Bilanzierung fehlen (Modalsplit-Veränderungen); im An- und Rückreiseverkehr zunehmender Verbrauch

(Quellen: Eigene Interpretationen aufgrund von VBD 1997, NOORIA 1995, LANDSCHAFT DAVOS 1992, HARTMANN & SAUTER 1994)

**Zentrale Schlussfolgerungen**

Das Umlagerungspotential eines umfassenden und gut geplanten Bussystems ist erheblich. Ohne zusätzliche Massnahmen insbesondere im Bereich des Anreiseverkehrs werden jedoch die positiven Auswirkungen mittel- bis längerfristig durch den Mehrverkehr zunichte gemacht.

Ungünstige räumliche Voraussetzungen erschweren wünschbare Zusatzmassnahmen wie Entlastungsstrasse, Fussgängerzone, Ausbau Talstrasse, S-Bahn etc... Das Machbare dominiert.

**Erkenntnisse auf dem Weg der Umsetzung**

Ein erster wichtiger Schritt bildete die von der Bevölkerung mit grossem Mehr angenommene Umwandlung und Neuorganisation der Verkehrsbetriebe der Landschaft Davos. Im Winter 1991/92 wurde der Betrieb mit einem stark ausgebauten Linienangebot und einem neuen Tarifsystem aufgenommen. Im darauffolgenden Winter wurde das Netz auf das ganze Gemeindegebiet ausgedehnt. Die Neuorganisation und der massive Ausbau des Busnetzes waren in der Davoser Bevölkerung insgesamt unbestritten. Zu Diskussionen Anlass gaben lediglich die hohen Kosten und die gewählte Finanzierung. Die Schlüsselereignisse können wie folgt zusammengefasst werden:

**Schlüsselvoraussetzungen:      Beurteilung/Kommentar:**

- stadähnliche Siedlungsstruktur	Davos ist eine Stadt in den Alpen. Grösse, Lage und Siedlungsstruktur erschweren die Realisierung verschiedener Massnahmen.
+ Luftkurort	Davos gilt als Höhen- und Luftkurort. Die Luftqualität und die diesbezügliche Berichterstattung beeinträchtigen dieses Image.
+/- multifunktionale Promenade	Die Promenade ist gleichzeitig kantonale Durchgangs- und lokale Flanierstrasse, was den Leidensdruck durch den Verkehr besonders gross macht. Die Möglichkeiten von Verkehrsmassnahmen sind auf Kantonsstrassen beschränkt.
- örtlich und zeitlich beschränkte Verkehrsprobleme	Davos leidet vor allem während Weihnachten/Neujahr, im Februar sowie über Ostern unter dem hohen beschränkten Verkehrsaufkommen. Dabei sind einzelne Tageszeiten und Strassen besonders problematisch. Diese Konzentration senkt tendenziell den Umsetzungsdruck von Massnahmen.

**Schlüsselprozesse**

+ offene Informationspolitik	Die Gemeindebehörden informierten Bevölkerung und Direktbetroffene sowohl über die Davoser Zeitung als auch mit Hilfe von Informationsschreibern, persönlichen Gesprächen oder Orientierungsversammlungen.
+ intensive informelle Informationsverbreitung	Informelle Diskussionen und Kontakte bildeten einen wichtigen Bestandteil der Informationsverbreitung. Insbesondere bei der Umwandlung der Parkplätze sowie bei der Realisierung der Radwege spielten die persönlichen Gespräche eine zentrale Rolle.

**Schlüsselereignisse:**

+ Neuorganisation der Verkehrsbetriebe Davos	Die Abstimmung von 1990 bildete die Grundlage für den nachfolgenden Ausbau des Busnetzes mit einer umfassenden Erschliessung der gesamten Region.
+/- Plafonierung der Parkplatzkapazitäten	Der Beschluss zur Plafonierung der Parkplatzkapazitäten aus dem Jahre 1993 konnte 1998 mit der Eröffnung des Parkhauses Grischuna mindestens teilweise umgesetzt werden.

Quelle:

Nationales Forschungsprogramm 41 «Verkehr und Umwelt» - Verkehrsmassnahmen in Ferienorten - Wege zur Umsetzung, Bern, März 1999 - Davos, S. 8,9

