

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 36 (2023)
Heft: 1-2

Artikel: Alles fährt Auto
Autor: Marti, Rahel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1050303>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Alles fährt Auto

Die Wintersportorte Davos Dorf und Celerina bauen ihre Bahnhöfe aus und verbessern das ÖV-Angebot. Gleichzeitig planen sie mehrere hundert neue Parkplätze.

Text:
Rahel Marti

Sind Sie diese Saison bereits Ski fahren gegangen? Falls ja, dann vermutlich mit dem Auto. Denn so machen es fast alle. Kein Buckeln, kein Frieren, kein Skischuhstaksen von und zu entfernten Bushaltestellen oder Bahnhöfen. Es ist, als sei das Auto wie für Skifahrerinnen und Skifahrer gemacht. Und das ist ein Problem. Denn es ist die Autofahrt, die an einem Skitag am meisten CO₂ ausstösst.

Im Schwarz-Weiss-Modus betrachtet, lässt sich die Situation in zwei Bündner Ferienorten so schildern: Die Rhätische Bahn (RhB) baut die Bahnhöfe von Davos Dorf und Celerina aus und wird diese in absehbarer Zeit im Halbstundentakt bedienen. Das ÖV-Angebot wird damit enorm verbessert. Doch neben den Bahnhöfen sind auch Tiefgaragen mit zahlreichen Parkplätzen geplant. Punkto Klimaziele scheint da etwas grotesk schiefzulaufen.

Davos Dorf: Grosse Chance mit grossem Haken

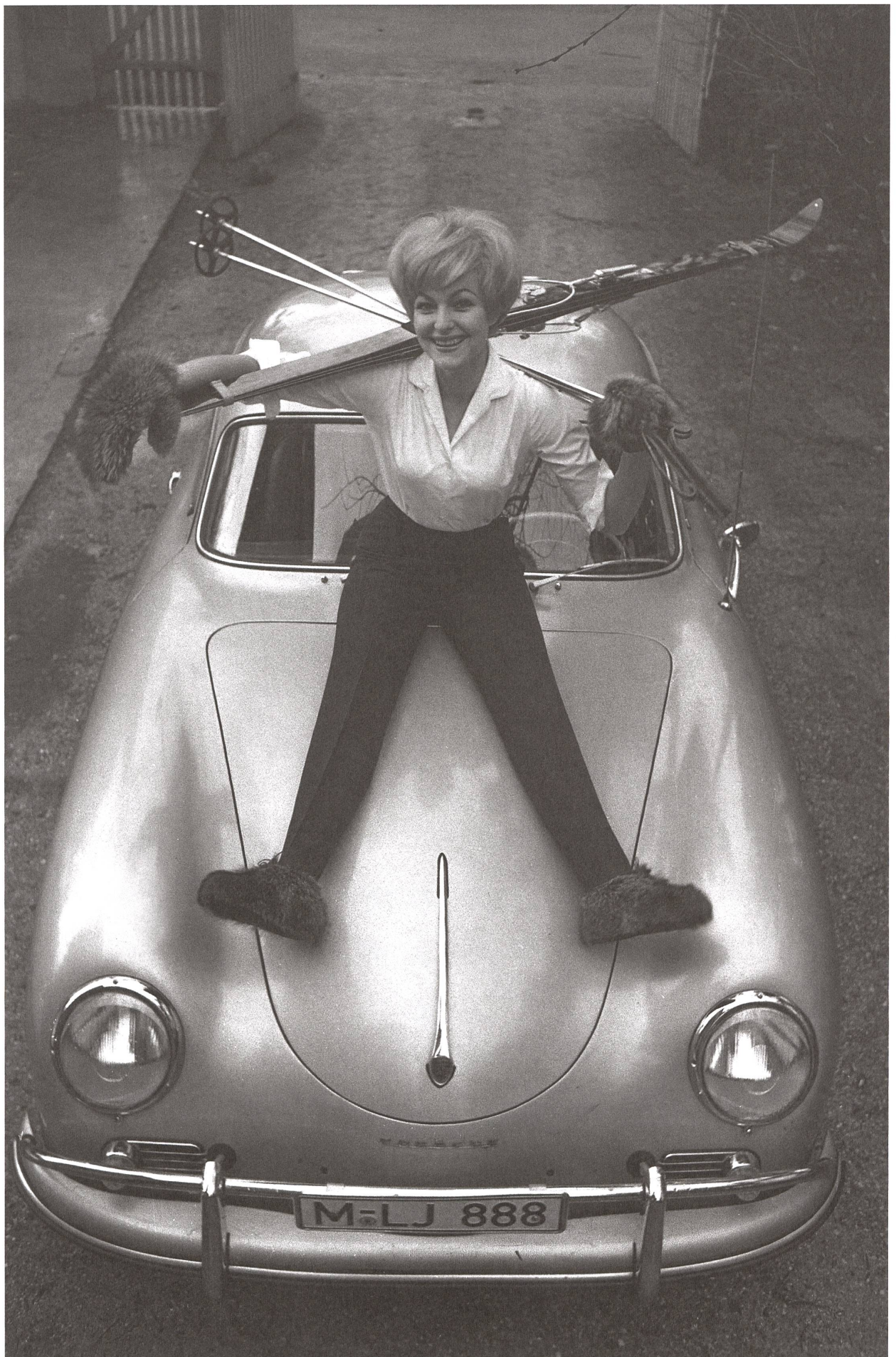
Man kann diese Geschichte auch in Graustufen erzählen – konstruktiver. Denn Davos setzt zu einem grossartigen Zukunftsschritt an. Der Bahnhof Davos Dorf soll etwa 250 Meter in Richtung Ortsteilzentrum rücken, direkt vor die Parsennbahn. Das verspricht eine Drehscheibe, die Zug, Bus und Bergbahn effizient und bequem verknüpft. Geplant ist auch ein grosszügiger öffentlicher Raum als neue Mitte von Bahnhof, Läden, Hotels und Bergbahn. Die Promenade, die Davoser Hauptachse, wird in diesem Abschnitt autofrei. Auf der anderen Seite des neuen Bahnhofs, wo Parkplatz und Wiesen liegen, sind unter anderem bezahlbare Wohnungen für Einheimische skizziert.

Auslöser für das Davoser «Generationenprojekt», wie es die Beteiligten nennen, ist das eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG), das besagt, dass der ÖV ab 2024 barrierefrei sein muss. Statt den ungünstig gelegenen Bahnhof umzubauen, einigten sich vier mächtige Partner – die Gemeinde, die RhB, die Davos Klosters Bergbahnen (DKBAG) und die Immobiliengenossenschaft Konsum Davos – auf das verkehrs- und stadtplanerische Knotenöffnen. 2022 führten sie einen Wettbewerb mit einem städtebaulichen Ideenteil für das Ortszentrum und einem Projektteil für den Neubau des Bahnhofs durch (siehe Kommentar Seite 47 und Hochparterre Wettbewerbe 5/22). Das Siegerprojekt denkt städtebaulich klar, ordnet den Verkehr und krönt den neuen Bahnhof mit einer Dachskulptur.

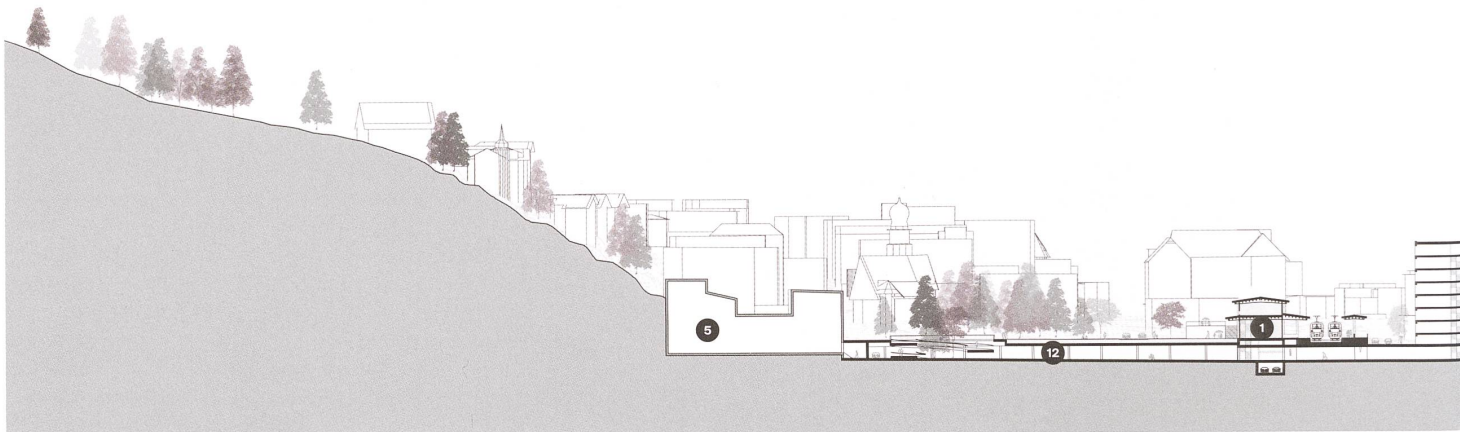
Doch da ist noch die Sache mit der Tiefgarage. Unter dem Pärklein Seehofseeli mit Bäumen und eben einem «Seeli» sollen 500 Parkplätze entstehen. «Das überzeugende Bild an der Oberfläche wird durch die flächige Tiefgarage verunmöglicht», taxiert das Preisgericht. Auf der anderen Seite des Bahnhofs von Davos Dorf sollen weitere 220 Plätze im Boden dazukommen.

Celerina: Ein neuer Bahnhof und 1200 Parkplätze

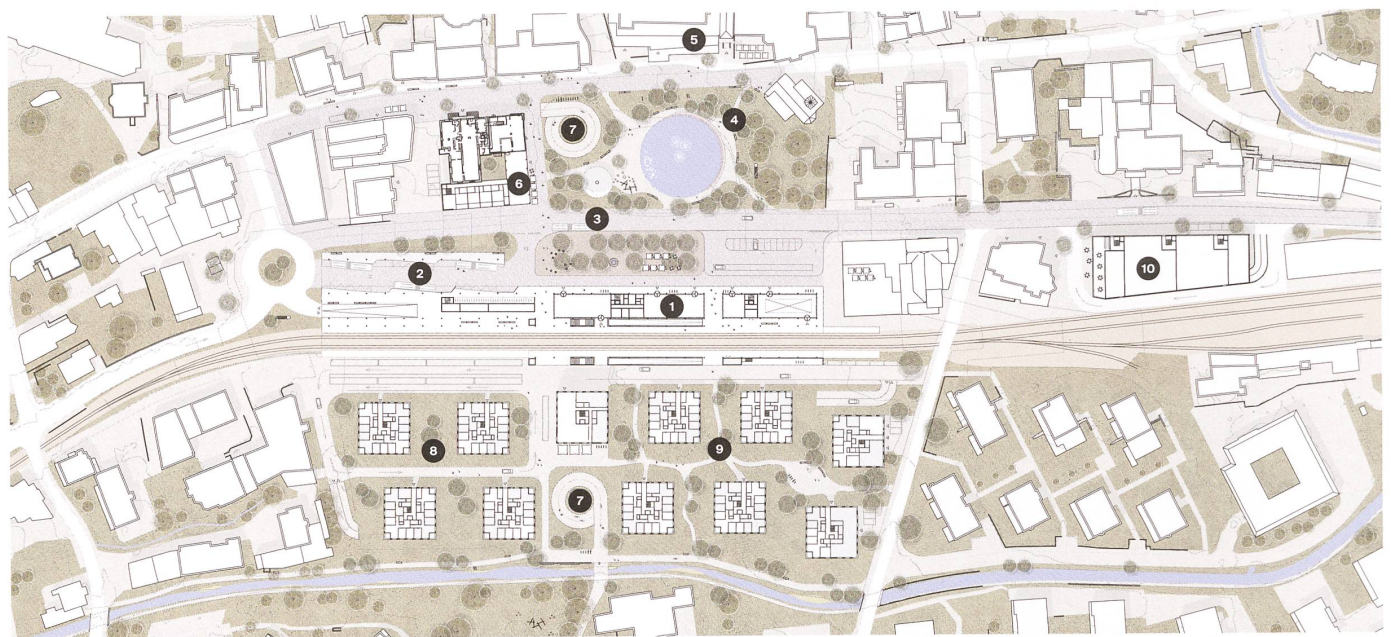
Ein paar Täler weiter wird Celerina von grossen Plänen aus dem Schlaf gerüttelt. Zusammengezählt geht es um mehr als 1200 Plätze in verschiedenen Parkhäusern. Die Gemeinde etwa gestaltet öffentliche Räume und Strassen im Dorfkern neu und erstellt eine Sammelgarage für 200 Autos. Weiter will das Hotel Cresta Palace wachsen, unter anderem mit einer zusätzlichen 250-plätzig Garage. Noch mehr vor haben die Bergbahnen Engadin St. Moritz Mountains. Auf dem Parkplatz Pradè skizzieren sie ein Resort mit Zweitwohnungen, Hotel und →



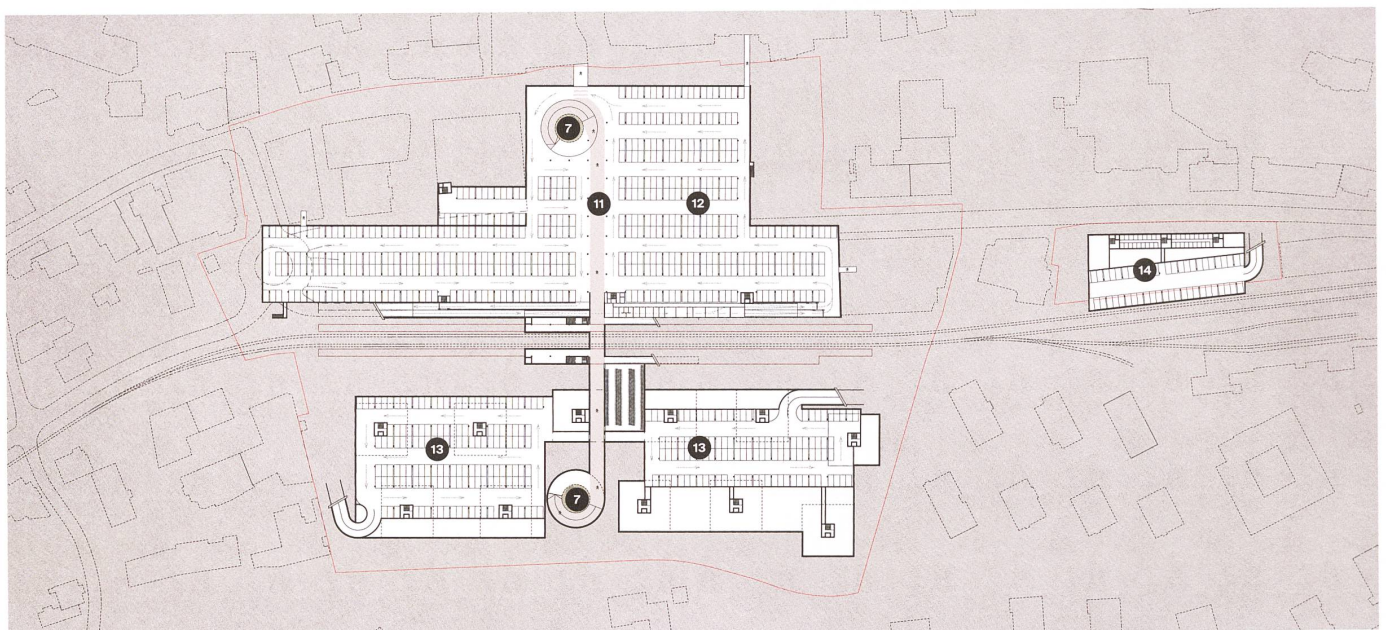
Dass Skigäste am liebsten mit dem Auto anreisen, ist auch heute noch so. Foto: Keystone/Süddeutsche Zeitung Photo/Alfred Strobel



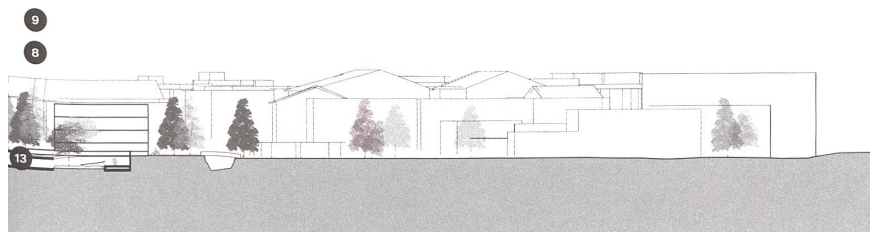
Das geplante Zentrum von Davos Dorf im Querschnitt.



Situationsplan mit Erdgeschoss.



Untergeschoss mit Parkgaragen und integrierter Unterführung.



Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf

- | | |
|---|---|
| 1 Neuer Bahnhof Davos Dorf | 11 Unterführung für Fuss- und Veloverkehr |
| 2 Bushof | 12 Tiefgarage Seehofseeli (ca. 500 Plätze) |
| 3 neu geführte Bahnhofstrasse | 13 Tiefgarage Areal Süd (ca. 220 Plätze) |
| 4 Freiraum Seehofseeli | 14 Tiefgarage Ersatzbau alter Bahnhof |
| 5 Talstation Parsennbahn (bestehend) | |
| 6 Hotel Parsenn mit geplanter Erweiterung | Pläne: Arge Bearth & Deplazes Architekten, Chur; Marques Architekten, Luzern; Hager Partner, Zürich; Emch + Berger WSB, Emmenbrücke LU
Bearbeitung: Hochparterre |
| 7 Rampe zur Unterführung für Velo- und Fussverkehr | |
| 8 Überbauung Ferienwohnungen und Hotellerie (Davos Klosters Bergbahnen) | |
| 9 Überbauung Wohnungen (Immobilien-gesellschaft Konsum) | |
| 10 Ersatzbau für den alten Bahnhof Davos Dorf | |



Die Situation in Davos Dorf heute. Foto: Gemeinde Davos

→ Ferienwohnungen. Das bestehende Parkhaus mit ungefähr 390 Plätzen unter dem heutigen Parkplatz soll künftig zum neuen Resort gehören. Als Ersatz für das Parkhaus ist unter der Skiwiese gegenüber eine Garage für rund 420 Autos von Bergbahngästen geplant. Für diese stünden künftig nicht mehr Parkfelder zur Verfügung, aber auch kaum weniger. Alle gut 1260 Plätze befänden sich in einem Umkreis von lediglich 500 Metern. Die Projekte benötigen teils eine Änderung der Ortsplanung.

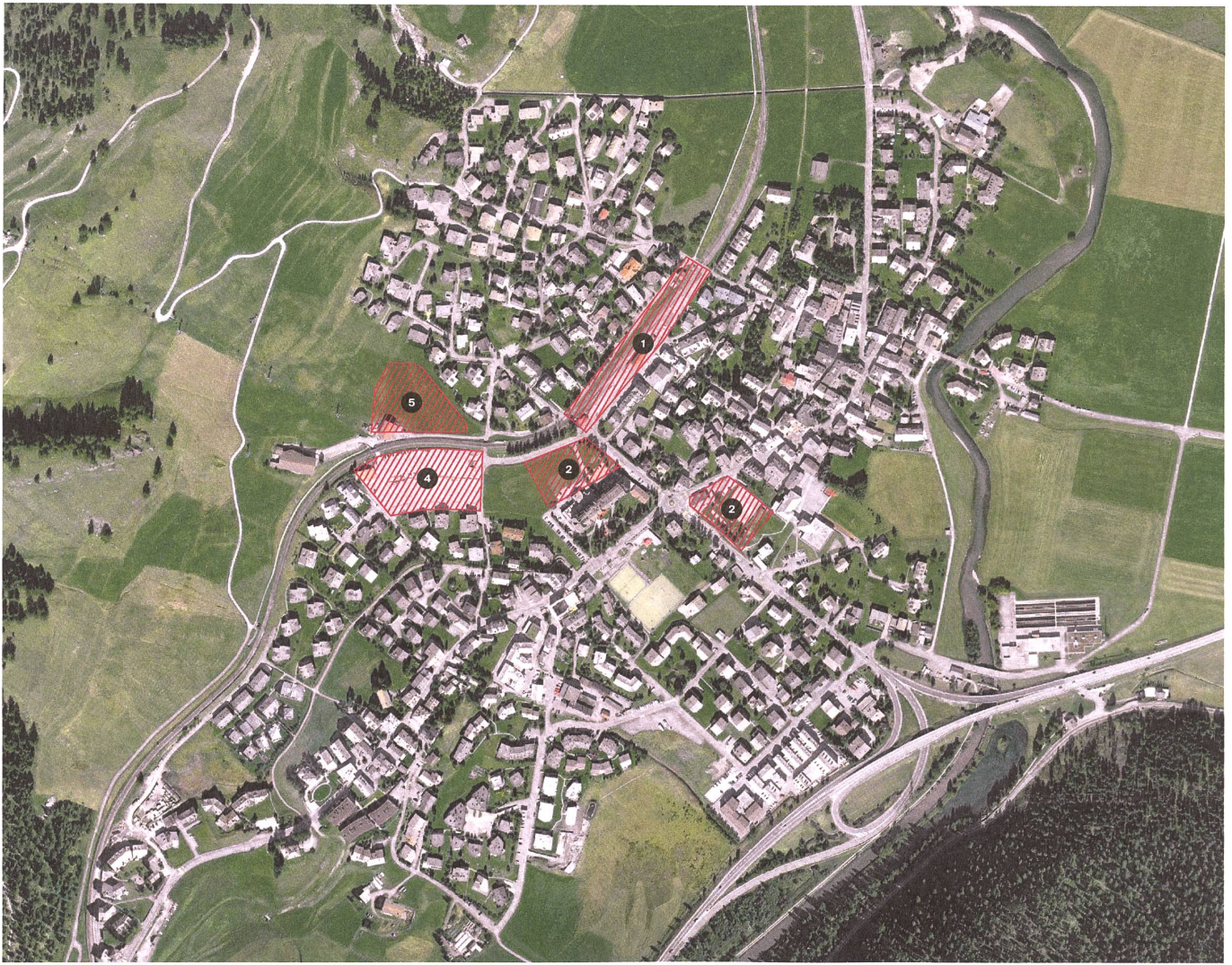
Nur gerade einmal 300 Meter von den Bergbahnen entfernt liegt der Bahnhof. Diesen baut die RhB aufgrund des BehiG um. Die beschauliche Station macht einem Neubau mit Perrondächern, Läden und Wohnungen Platz. Auch Celerina winkt der Halbstundentakt. «Häufiger, direkter, schneller, bequemer ins Engadin!», verkündet die RhB. Künftig rechnet sie mit «deutlich über 600 Ein- und Aussteigenden täglich», doppelt so vielen wie heute. Die Perrons werden grosszügige 300 Meter lang, Gleise und Bahnübergänge werden verschoben, eine Brücke wird gebaut. Doch den Bahnhof zur Bergbahn zu schieben oder umgekehrt, unterlässt man. Werden die Perrons wie geplant in die andere Richtung verlängert, rücken die Schwerpunkte sogar weiter auseinander.

Verhallende Rufe, verblässende Grösse

Fragt man bei Involvierten in Celerina nach, ob hier mit Blick auf die Klimakrise und die Zukunft nicht ein Widerspruch vorliege, ist die Diskussionsbereitschaft eher gering. Man mache schon viel für den ÖV, heisst es. Der Ortsbus verkehre im Takt und werde gut genutzt. Aber die meisten Leute kämen mit dem Auto. Das sei die Realität. Und diesbezüglich haben die Leute vor Ort recht. Es ist die Realität. Die vielen guten Worte in Richtplänen und Nachhaltigkeitskonzepten haben daran bisher wenig geändert. Auch die Tatsache nicht, dass man heute meist für den Parkplatz bezahlt. Die Lockrufe von RhB und Bergbahnen verhallen ebenfalls: Mit Skiticket reist man in der RhB zum «1-Franken-Vergnügen» an – einen Franken für die ganze Bahnfahrt. Ortsbusse sind für Feriengäste und Bergbahn-fahrende oft inklusive. Doch wenn sie die Ski mehr als 300 Meter weit tragen müssen, steigen sie ins Auto.

Es ist deshalb nachvollziehbar, dass die Skigebiet- und Bergbahnbetreiber davor zurückschrecken, das Autofahren abzubremsen – auch wenn die Dörfer unter Stau, Lärm, Abgasen und Parkplatzmangel leiden. In der Verkehrsplanung sind «Pull»-Mittel genauso nötig wie «Push»-Mittel: «Pull» bedeutet, den ÖV zu vergünstigen und das Zufussgehen und das Velofahren zu erleichtern. «Push» bedeutet, das Autofahren zu verteuern und zu erschweren. «Gepullt» wird viel, das «Pushen» fällt schwer. Bergbahn-unternehmen sind offenbar abhängig vom Auto, und die Gemeinden sind abhängig von den Bergbahnunternehmen. Sowohl im Engadin wie auch in Davos investieren diese Unternehmen in den Klimaschutz, primär in sauberen Strom aus Solar- und Wasserkraft. Die DKBAG ersetzen Ölheizungen, achten auf einen energieeffizienten Maschinenpark, pflegen Trockenwiesen und sind gewillt, die Auswirkungen ihrer Landschaftseingriffe zu kompensieren. Spätestens ab 2030 will die Destination Davos CO₂-neutrale Ferien anbieten. Betriebe und Organisationen definieren Absenkpfade und wollen im Prättigau und in Nicaragua Klimaprojekte unterstützen.

Als man am Bügellift noch «Alles fährt Ski» trällerte, war der vollgestopfte Parkplatz Prestigesymbol eines Skigebiets. Dieses Bild steckt noch in den Köpfen fest, während der Schnee schwindet und das Alpine Museum in Bern mit «Après-Lift – Skiberge im Wandel» verschwindenden Skiliften gerade eine Abschiedsschau widmet. →



Grosse Pläne in Celerina

- 1 Ausbau Bahnhof Rhätische Bahn
- 2 Perimeter für die Sammelgarage der Gemeinde, ca. 200 Plätze
- 3 Perimeter für die Erweiterung des Hotel Cresta Palace mit Tiefgarage, ca. 250 Plätze
- 4 Perimeter für das Resort Pradè auf bestehendem Parkhaus, 390 Plätze
- 5 Perimeter für das Parkhaus der Bergbahnen, ca. 420 Plätze
Luftbild: www.geo.admin.ch;
Bearbeitung: Hochparterre

Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf

Projektträgerin:
Gemeinde Davos,
Rhätische Bahn, Davos
Klosters Bergbahnen,
Immobilien-gesellschaft Konsum Davos
Auftragsart:
Offener, anonymer, ein-
stufiger städtebaulicher
Ideen- und Projektwett-
bewerb 2022
Planung:
Arge Bearth & Deplazes
Architekten, Chur;
Marques Architekten,
Luzern; Hager Partner,
Zürich; Emch + Berger
WSB, Emmenbrücke LU
Hochparterre Wettbewerbe
5/2022 dokumentiert den
Wettbewerb.

Gestaltung Dorfzentrum, Celerina

Projektträgerin:
Gemeinde Celerina
Auftragsart:
Projektwettbewerb im
selektiven Verfahren, 2019
Planung:
Tschumi Landschafts-
architektur, Pfaffhausen
ZH, Metron, Brugg AG,
Ruch & Partner, St. Moritz
GR; Art Light, St. Gallen

Planung Pradè, Bahnhof und Cresta Palace, Celerina

Partner:
Rhätische Bahn, Engadin
St. Moritz Mountains,
Fortimo, Cresta Palace
Auftragsart:
Studienauftrag, 2022
Planung Resort Pradè
und Bahnhof:
Boltshauser, Zürich;
Bütikofer Schaffrath, Chur;
Hartmann & Monsch,
Parpan GR
Planung Erweiterung
Cresta Palace:
Pablo Horvath, Chur GR
(Studie), Tilla Theus und
Partner, Zürich (Projekt)

→ Anfragen bei DKBAG und bei Engadin St. Moritz Mountains zu den Fragen, welche Gäste, welche Angebote und welche Anreise man sich für die Zukunft in 20 Jahren vorstelle, bleiben unbeantwortet. Eine Aussage dazu wäre spekulativ, heisst es. Man habe mit der laufenden Saison zu tun und jährlich mit neuen Herausforderungen wie Corona und nun Stromknappheit.

Vermutlich ruht die Hoffnung auch auf dem Elektroauto. Doch wenn mittelständische Skifahrer ihren Verbrenner bald dagegen eintauschen werden, bleiben die Platz-, Stau- und Energiebezugsprobleme. In Diskussionen wird kritischen Stimmen schnell vorgeworfen, sie wollten den privaten Autoverkehr verbieten – dabei geht es um das Mass und eine umweltschonendere Mischung. Und darum, dass die Investitionen der öffentlichen Hand in den öffentlichen Verkehr auch fruchten. Bahnhöfe und Züge zu planen, ist das eine – sie auch zu füllen, das andere. Dafür müssen die Leute mit dem ÖV mindestens so praktisch reisen können wie mit dem Auto. Plant man ein Parkhaus direkt bei der Talstation und rückt die Bahnhofsperrons nicht näher heran, wie in Celerina, bleibt das Auto bevorteilt, Halbstundentakt hin oder her.

Das Umdenken der jungen Generation

St. Moritz hat Ende November 2022 beschlossen, das marode Parkhaus Quadrellas im Dorfzentrum für neun Millionen Franken zu sanieren. Gemeindepräsident Christian Jott Jenny war dagegen, «ein Ross, dem schon ein Bein fehlt, nochmals an einen Grand Prix zu hetzen» – vergeblich. Bis Ende 2022 sass auch die junge Nachhaltigkeitsunternehmerin Tanja Kreis im Gemeinderat. «Das Gewerbe glaubt, wenn es viele Parkplätze hat, ist alles gut.» Tanja Kreis glaubt etwas anderes. «Irgendeine Destination wird damit anfangen, sich umgekehrt zu vermarkten: als Skort, an den man bequemer im ÖV anreist als im Auto.» Das Reisen mit Zug, Bus und Sammeltaxi stehe für ein anderes Feriengefühl, für mehr Gemeinschaft. Die Gäste bräuchten Angebote, um zu erfahren, wie es ohne Auto geht, sagt Kreis. «Man darf nicht signalisieren, dass man sie im Auto nicht mehr will, sondern dass man gemeinsam mit ihnen etwas Neues und Gutes tut.»

Das Pièce de Résistance bleibt das Gepäck. Der Versand ist zwar möglich, erfordert aber eine Vorlaufzeit. Bei einem Tagesausflug funktioniert das nicht, pfiffige Lieferketten und Buchungssysteme wären nötig. Diese zu entwickeln und aufzubauen, kostet. Doch wo Geld für Tiefgaragen vorhanden ist, müsste auch dafür Geld da sein.

Auch in Davos sind mit dem Landammann Philipp Wilhelm und der Raumplanerin Yasmine Bastug junge Leute am Werk. Viele Einheimische sind der Meinung, man plane zu wenig Parkplätze in Davos Dorf, und einige wollen noch viele mehr. Die Situation erfordert Feingefühl. Denn die Verschiebung des Bahnhofs und das neue Dorfzentrum, das ganze leuchtende «Generationenprojekt», braucht eine Mehrheit an der Urne. Im ländlichen Raum bleibt das Auto als persönliches motorisiertes Gefährt notwendig. Aber es gibt Strecken, die man anders fahren kann. Die Gemeinde schreibt deshalb ein Gesamtverkehrskonzept und will ein Agglomerationsprogramm einreichen. Sie wird darüber diskutieren, die Zahl der Pflichtparkplätze zu senken und das ganzjährige Velofahren zu fördern – das sind selbst in grossen Städten umstrittene Massnahmen. Die vielen Grautöne zeigen: Einfach ist es nicht. Doch in die Berge fahren werden die Menschen auch weiterhin. Vielleicht hat es dereinst an kalten, schneelosen Wintertagen gleich viele Gäste in Davos und Celerina – und sie treffen sich in den umgenutzten Tiefgaragen zum Skifahren auf dem Teppich. ●

Mit der Bahn zur Bahn

Diese Gemeinden machen es vor:
Am Bahnhof Klosters Platz GR nehmen die Skigäste die Unterführung und stehen sogleich vor der Gotschnabahn. In Arosa GR gelangen die Wintersportlerinnen über eine Rolltreppe vom Perron via Passerelle in wenigen Schritten zur Luftseilbahn Richtung Weisshorn. Am Bahnhof Scuol GR gehts auf dem verlängerten Perron direkt zu den Bergbahnen Motta Naluns. In Unterterzen SG fährt die S-Bahn direkt bis zur Gondelbahn Seejet, in Andermatt UR steht man am Ende der Bahnstreckeunterführung vor der Talstation des Gütsch-Express. Was Davos plant, hat Fiesch VS realisiert: Der Bahnhof wurde 400 Meter versetzt und mit einer neuen Gondelbahn sowie dem Postauto-Terminal verbunden – der vorbildliche Verkehrsknoten erhielt 2020 den Schweizerischen Mobilitätspreis Flux. Den bekam 2021 auch das Grindelwald Terminal, das ebenfalls Bahn und Bergbahn verbindet – jedoch auf einem Parkhaus mit 1000 Plätzen steht.

Kommentar

Den Mehrwert ausgleichen

Ich war Preisrichterin beim Wettbewerb «Neugestaltung Ortszentrum Davos Dorf» und habe den Bericht des Preisgerichts unterschrieben. Denn grosse Teile des Ergebnisses überzeugen. Diskutiert wurde vor allem die Verkehrsfrage. Wir Fachpreisrichterinnen und -preisrichter haben den Bericht deshalb mit einem Kommentar ergänzt.

Darin empfehlen wir, die geplante Parkierung noch einmal zu überdenken. Der Bedarf an Parkplätzen wird mit geltenden Normen und dem heutigen Skitourismus begründet. Doch der Bau der Tiefgaragen würde grosse Mengen Treibhausgase ausstossen und den Status des Autos im Davoser Tourismus zementieren. Für lange Zeit wäre der grüne Freiraum Seehofseeli versiegelt.

Auch künftig werden die Menschen nicht ausschliesslich, aber häufiger mit Zug und Bus reisen. So gesehen verschafft der neue Bahnhof den lokalen Hotels, Betrieben und Bergbahnen einen kräftigen Mehrwert. Als Gegenleistung können diese auf wenige Parkplätze setzen und dafür mit den Betrieben des öffentlichen Verkehrs schlaue und praktische Angebote für Gäste und deren Gepäck entwickeln. Man kann auch überlegen, wie die bestehenden Tiefgaragen im Umfeld sich in das Angebot an gedeckten Stellplätzen einbeziehen, bewirtschaften und damit besser auslasten lassen. In der Planung steckt eine grosse Kraft für den künftigen Freizeit- und Feriverkehr, indem die Bahn zur Bahn kommt – auch dies betonen wir im Kommentar der Fachjury. **Rahel Marti**