

Juni 1992

Fusswegkonzept Davos

Vorschlag der Verkehrskommission

Ausgangslage und Anforderungen
Fusswegnetz Raum Platz-Dorf
Zugänglichkeit der Haltestellen des ÖV
Sicherung der Schulwege

1. Ausgangslage

Die Beachtung der Anliegen der Fussgänger gehört zu den wichtigsten Aufgaben einer kommunalen Verkehrsplanung. Auch in unserer vollmotorisierten Gesellschaft übernimmt das Gehen zu Fuss, insbesondere bei einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsmittel, einen wesentlichen Anteil aller Verkehrsbewegungen. Im Vordergrund der Anliegen der Fussgänger stehen die Erhöhung der **Verkehrssicherheit** sowie die **Förderung** des zu Fusse Gehens zur Bewältigung des Arbeits- und Schulwegs, für das Einkaufen, für Besuche oder in der Freizeit.

Die **rechtlichen Grundlagen** zur Förderung von Fussgängeranlagen finden sich im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) sowie in der dazugehörigen Verordnung. Nach der Terminologie des FWG sind die **Fusswegnetze** Verkehrsverbindungen für die Fussgänger und liegen in der Regel **im Siedlungsgebiet**. Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnliche Anlagen. Dabei können Trottoirs und Fussgängerstreifen als Verbindungsstücke gelten. Die **Wanderwegnetze** dagegen dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel **ausserhalb des Siedlungsgebiets**. Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Wanderwege. Andere Wege, Teile von Fusswegnetzen und schwach befahrene Strassen können als Verbindungsstücke dienen.

Die **Verkehrsplanung Davos** befasst sich hinsichtlich dem Fussgängerverkehr insbesondere mit **Fusswegnetzen**. Wanderwege sind nur dort Bestandteil der Fusswegplanung, wo sie auch den Fussgängern **innerhalb des Siedlungsgebiets** dienen. Bezüglich dem Fussgängerverkehr hat der Grosse Landrat von Davos im Rahmen der Verkehrsplanung folgende **Zielsetzung** verabschiedet:

„Realisierung von Massnahmen zugunsten der Sicherheit und des Komforts der Fussgänger insbesondere im dichtüberbauten Siedlungsgebiet von Davos Platz und Dorf .“

Der vorliegende Bericht „**Fußwegkonzept Davos**“ hat einen ersten Vorschlag für ein entsprechendes Fusswegnetz sowie anderen Massnahmen für die Fussgänger in Davos zum Inhalt. Er stellt die planerische Grundlage für die Realisierung von Massnahmen zugunsten der Fussgänger auf dem Gebiet der Landschaft Davos dar.

2. Wichtigste Anforderungen an Fussgänger-Verbindungen

Bei der Planung von Fusswegen sind Kenntnisse über die **Verkehrsbedürfnisse** der Fussgänger, d. h. über ihre Ausgangs- und Zielpunkte wichtig. In Davos stellen die wichtigsten **Ausgangspunkte** von Fussgängerbeziehungen dar: die Wohnungen der Einheimischen, die Unterkünfte der Gäste, die Bahnhöfe der RhB, die Haltestellen im VBD Netz und an den Linien der PTT, die grösseren Parkplätze. Wichtigste **Zielorte** der Fussgänger sind: die Arbeitsplätze, die Kindergärten und Schulhäuser der öffentlichen und privaten Schulen, die Einkaufsorte insbesondere entlang der Promenade, die Bahnhöfe der RhB und die Haltestellen im VBD Netz und an den Linien der PTT, öffentliche Gebäude und Kirchen, Sport- und Erholungsanlagen im unmittelbaren Siedlungsgebiet, die Naherholungsgebiete rund um Davos, die Ausgangspunkte der Wanderwege, die Talstationen der Bergbahnen und Skilifte.

Sollen die Ziele nach höherer Verkehrssicherheit und vermehrtem zu Fuss Gehen erreicht werden, sind die Anforderungen der Fussgänger an die für sie bestimmten Verbindungen möglichst zu erfüllen. Die wichtigsten **übergeordneten Anforderungen der Fussgänger** sind die folgenden:

Wichtigste Anforderungen der Fussgänger an Ihre Verbindungen:

Sichere Verbindungen, baulich getrennt von der Fahrbahn der Autos und mit gesicherten Übergängen über Strassen, Einmündungen und Kreuzungen.

Direkte Verbindungen zwischen Ausgangsort und Zielort des Fussmarschs möglichst ohne horizontale und/oder vertikale Umwege.

Komfortable Verbindungen hinsichtlich Breiten und Neigungen, Belagsart, Beleuchtung, Belästigungen durch Lärm und Abgase sowie der Begehbarkeit durch Behinderte.

Für die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Benutzergruppen wie Pendler, Schulkinder, Spaziergänger etc. werden teilweise **unterschiedliche Verbindungstypen** benötigt, wobei die meisten Verbindungen gleichzeitig verschiedenen Benutzergruppen dienen. Besondere Aufmerksamkeit ist auch der Trennung zwischen Fussgängern und Velo- und Mofafahrern zu schenken. In der Fusswegplanung Davos sind grundsätzlich folgende Typen von Fussgänger-Verbindungen vorgesehen:

Verbindungstypen Fussgängerverkehr:

Vom Strassenraum **getrennte Fusswege** unter Ausschluss der anderer Verkehrsteilnehmer. Sie sind geeignet für übergeordnete Verbindungen, die parallel zu besonders gefährlichen Strassen führen und infolge ihrer Attraktivität ein grösseres Einzugsgebiet erschliessen.

Fuss-Radwege bzw. Radwanderwege unter Ausschluss der Mofas. Velos können dort auf Fusswegen zugelassen werden, wo das Verkehrsaufkommen und die Zusammensetzung der Fussgänger dies zulässt und kein Raum für separate Radwege vorhanden ist.

Trottoirs entlang der Strassen. Sie sind die übliche Verbindung für Fussgänger im Nahbereich der Zielorte insbesondere im dicht überbauten Siedlungsgebiet.

Freie Führung der Fussgänger im Strassenraum ohne bzw. mit verkehrsberuhigenden Massnahmen. Diese Lösung ist für Fusswegverbindungen geeignet, die durch verkehrsärmste bzw. verkehrsarme Strassen führen oder wo keine andere Lösung in Frage kommt.

Einzelanlagen zur Verknüpfung von Fussgängerverbindungen bzw. zur direkten Erschliessung wichtiger Zielorte wie Verbindungstreppen oder Rampen, Lifte, Fussgängerunterführungen bzw. -überführungen etc.

Neben diesen Anliegen aus Sicht der anzustrebenden Trennung der Fussgänger von den übrigen Verkehrsteilnehmern sind bei der Projektierung von Fussgängeranlagen noch eine Reihe zusätzlicher **verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Grundsätze** zu beachten. Die wichtigsten von ihnen sind die folgenden:

Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Grundsätze:

Es ist ein **zusammenhängendes und dichtes Netz** möglichst direkter Fussgängerverbindungen anzustreben unter grösstmöglicher Schonung bestehender Grünflächen.

Beidseitige Trottoirs sind im dicht überbauten Siedlungsgebiet mit beträchtlichem Verkehrsaufkommen auf der Strasse und beidseits intensiver Nutzung den einseitigen Trottoirs vorzuziehen. **Einseitige Trottoirs** sind nur dann sinnvoll, wenn sie über eine längere Distanz bei kleinem Verkehrsaufkommen auf der Strasse und vorwiegend einseitiger Nutzung führen.

Strassenübergänge sind entsprechend ihrer Bedeutung für die Fussgänger und entsprechend dem Verkehrsaufkommen auf der Strasse **zu sichern**. Dabei ist die Bewegungsfreiheit der Fussgänger, beispielsweise mittels Lichtsignalanlagen, nur in begründeten Fällen einzuschränken.

Die Führung der Fussgänger ist, insbesondere bei Querungen von Strassen, für alle Verkehrsteilnehmer deutlich sichtbar zu markieren bzw. zu signalisieren.

Bei der **Dimensionierung** von Fussgängeranlagen ist übertriebener Perfektionismus nicht am Platz. Zwar sind wenn immer möglich die „normalen“ Werte einschlägiger Richtlinien anzuwenden, doch es soll auch immer der Grundsatz gelten: „besser eine minimale (natürlich sichere) Lösung als gar keine Lösung“.

Bei der baulichen **Gestaltung** der Fusswege ist auf einen den Benützern dienlichen **Belag**, eine ausreichende **Beleuchtung** und die besonderen Anforderungen der **Behinderten** zu achten, und es ist dafür zu sorgen, dass der **Unterhaltungsdienst** und die **Schneeräumung** ermöglicht bleiben bzw. nicht vergessen werden.

3. Fusswegkonzept für die Landschaft Davos

Das im folgenden beschriebene und dargestellte Fusswegkonzept für die Landschaft Davos besteht aus drei sich teilweise überlappenden Elementen: aus einem **übergeordneten Fusswegnetz** im Raum **Davos Platz-Dorf** und Umgebung mit **ergänzenden Einzelmassnahmen**; aus teilweise zusätzlichen Verbindungen und Massnahmen zur Sicherstellung der **Zugänglichkeit der Bahnhöfe und Haltestellen** von RhB, VBD und PTT auf dem gesamten Gebiet der Landschaft Davos sowie aus zusätzlichen Vorkehrungen zur **Sicherung der Schulwege** in der Umgebung der Schulhäuser und Kindergärten insbesondere im Raum Davos Platz-Dorf.

Die **Wanderwege** in der Landschaft Davos sind grundsätzlich nicht Bestandteil des Fusswegkonzepts und in den folgenden Darstellungen, soweit sie nicht im überwiegenden Masse auch als Fussweg dienen, nur zur Information aufgeführt.

3.1 Übergeordnetes Fusswegnetz Davos Platz-Dorf und Umgebung

Bei den zu diesem **übergeordneten Fusswegnetz** gehörenden **Verbindungen** handelt es sich um die wichtigsten, über weitere Strecken **durchgehend** geführten, einigermaßen **komfortablen und sicheren** Fusswegverbindungen zur Erschliessung der oben erwähnten Ausgangspunkte und Zielorte im **Raum Davos Platz-Dorf** und Umgebung. Zum grösseren Teil handelt es sich dabei um bestehende **Trottoirverbindungen** im heutigen Strassennetz und zum kleineren Teil um neue Verbindungen, teilweise ebenfalls im Strassenraum, teilweise abseits der Strassen.

Quelle:

Fusswegkonzept Davos - Vorschlag der Verkehrskommission - Hartmann & Sauter, Chur;
Jenni+Gottardi AG, Zürich, Juni 1992, S. 1-3

