

Die Wildmannli Tafel uf Tafaas sieht das WEF-Regime als Anfang einer neuen Verkehrsausrichtung

Es geht auch ohne Grosstadtverkehr-Busse

Das neue Davoser Verkehrsregime fürs WEF-Jahrestreffen ist ein guter Anfang. Es brachte diese Woche spürbare Verbesserungen. Der RhB-Zugshuttle war trotz Unfall ein grosser Erfolg. Den VBD-Busverkehr auf Promenade und Talstrasse einzustellen, war richtig – und hat bewiesen, dass der Busgegenverkehr grundsätzlich störend und verkehrsflusshindernd wirkt.

pd | Für Fussgänger gewann die Promenade im Bereich Kongresshaus bis Postplatz in den letzten Tagen an Attraktivität. Sogar Fahrradfahrer konnten ungehindert verkehren. Die beiden allgemein zugänglichen Shuttle-Buslinien in den Ortsteilen Platz und Dorf waren ein guter Anfang, wurden wegen fehlender Bekanntheit aber noch zu wenig genutzt. Einzig die WEF-Limousinen sind noch immer in zu grosser Zahl im Zentrum unterwegs – und ein Ärgernis sondergleichen, da sie an Spitzenzeiten täglich unnötige Staus verursachen. Deswegen verblissen die positiven Neuregelungen in der öffentlichen Wahrnehmung. Hier muss der Hebel angesetzt werden.

Busverkehr mehr als ersetzt

Das Positive vorweg: Der WEF-Zug mit provisorischer Haltestelle «Kongress» hat sich bewährt und wurde von Kongressteilnehmern wie Einheimischen regen genutzt. Dies schürt Hoffnungen auf einen Ausbau des Schienenverkehrs-Angebots auch ausserhalb des WEF-Jahrestreffens. Gut vorstellbar und sinnvoll wären beispielsweise eine Haltestelle «Lindardstrasse» (während des Spengler Cups) oder eine Haltestelle «Parsennbahn» (während der gesamten Wintersaison). In der WEF-Woche 2019 hat der Zug den Busverkehr auf der Talstrasse mehr als ersetzt. Auf der Promenade vermisste niemand die Grosstadtverkehrs-Busse; im Gegenteil, ohne Bus-Gegenverkehr verbesserte sich der Verkehrsfluss, Fussgänger bewegten auf beiden Strassenseiten der Promenade befreiter und vor allem auch sicherer, sogar das Velofahren war gefahrlos möglich. Auch an der Talstrasse wurden die VBD-Busse kaum vermisst. Die Busse wären, anders als die RhB, nämlich ebenfalls im WEF-Limousinen-Stau stecken geblieben.

Auf Kleinbusse umstellen

Die WEF-Woche 2019 hat den Beweis erbracht, dass es in Davos weder auf der Talstrasse noch auf der Promenade Grosstadtverkehrs-Busse braucht, erst recht aber keinen Bus-Gegenverkehr. Die beiden Strassen sind zu eng, die Haltestellen zu wenig ausgebaut. Davos muss im Öffentlichen Verkehr (ÖV) rasch auf



Die Zahl der Limousinen wird nach wie vor als zu hoch empfunden.

Bild: bg

Kleinbusse umstellen, welche flexibler im Kreisverkehr ihre Runden drehen können. So waren die beiden VBD-Buslinien «Blau» und «Grün» auch angedacht, allerdings waren diese beiden VBD-Linien inmitten der WEF-Shuttles schlecht erkennbar und wurden deshalb von Nicht-Kongressteilnehmern zu wenig genutzt. Schade, diese Lösung ist auch über das WEF hinaus stark ausbaufähig.

Einschränkungen für Limousinen notwendig

Mit polizeilicher Verkehrsüberwachung an vielen Strassenverzweigungen konnte in der WEF-Woche 2019 der Verkehrsfluss zwar gesteigert werden, künftig gilt es aber zu überlegen, ob wirklich jede Querstrasse zwischen Promenade und Talstrasse für beide Richtungen offengehalten werden muss.

Die Zahl der WEF-Limousinen war 2019 gleich wie in den Vorjahren – und erneut viel zu gross. Trotz erhöhter Polizeipräsenz parkierten zahlreiche Chauffeure mit ihren Limousinen die Trottoirs zu oder aber sie fuhren Warteschlangen. Möglich war dies, weil die Limousinen während des WEF-Jahrestreffens unkontrolliert in die Davoser Innenstadt

einmischen dürfen. Die Anzahl der WEF-Limousinen war denn auch erneut hauptverantwortlich für die täglichen Staus während der Hauptverkehrszeiten.

Um diesem Problem künftig Herr zu werden, braucht es strengere Restriktionen für WEF-Limousinen. So, wie die Wildmannli den einmischenden Privatverkehr ganzjährig am Davoser Stadtrand stoppen, die Fahrzeuge ebendort parkiert halten und Einheimische wie Gäste auf den ÖV verlagert wissen wollen, muss auch für WEF-Limousinen die Zufahrt zum Bereich zwischen Dorf und Platz künftig stark eingeschränkt werden. Dafür braucht es Kontingente und im Dorf, beim Kongress und im Platz müssen den Limousinen Wartezonen zugewiesen werden. Nur wenn die Zahl dieser Fahrzeuge in der Innenstadt auf die Hälfte sinkt, kann eine erhebliche Besserung eintreten und der Verkehr während des WEF erträglicher werden. Dann wird Davos seinen Ruf als Verkehrsmoloch los; die internationalen WEF-Gäste werden dies danken und weltweit positiv vermerken. Die Ortsansässigen würden sich dann durch das WEF noch weniger gestört fühlen.