



Darstellung der zu einer «sanften Begegnungszone» weiterentwickelten Variante Leu, wie sie die Projektgruppe zur Umsetzung empfiehlt.

EINBAHNVERKEHR STATT FUSSGÄNGERZONE

Schlussbericht und Empfehlung der Projektgruppe 2020 zur Neugestaltung Bahnhofplatz liegen jetzt vor

az. Es war – nebst dem Bärenland – das grosse Diskussionsthema im vergangenen Sommer: die geplante Fussgängerzone am Bahnhofplatz. Es wurden Unterschriften gesammelt und Leserbriefe geschrieben. Dann fanden im Herbst zwei Bevölkerungs-Workshops mit engagierten Diskussionen statt. Mit Spannung wurden die Ergebnisse erwartet oder besser gesagt: welche Empfehlungen die Projektgruppe 2020 darauf basierend weitergeben würde. Nun liegt der Schlussbericht vor – 27 Seiten, in denen die Ausgangslage und die Problematik noch einmal ausführlich dargestellt, zudem alle in den Workshops erarbeiteten Ideen detailliert vorgestellt und abgewogen werden. Das wichtigste Ergebnis: Die Idee einer Fussgängerzone auf dem Bahnhofplatz wird nicht weiterverfolgt. Stattdessen wird an einen Einbahnverkehr mit «sanfter Begegnungszone» gedacht. Umgesetzt werden soll das Konzept auf Sommer 2019 mit anschliessendem Testbetrieb bis mindestens Sommer 2020 (Sommer- und Winterbetrieb).

Bei dem nun vorliegenden Konzept wurden zentrale Elemente übernommen, die Annelise Leu mit einem Leserbrief und einer Planzeichnung in der «Aroser Zeitung» vom 17. August in die Diskussion eingebracht hatte. Auch an einem der Workshops hatte sie ihre Ideen vorgestellt. Der Vorschlag enthalte sehr viele positive Elemente, so die Projektgruppe. Damit könne einerseits dem Bedürfnis nach qualitativ hochwertigerem öffentlichem Raum rund um den Bahnhofplatz und andererseits den Forderungen, auch weiterhin den Bahnhof mit dem motorisierten Verkehr erreichen zu können, Rechnung getragen werden. Allerdings mit einer entscheidenden Änderung: War im Konzept Leu noch Verkehr in beide Richtungen möglich, empfiehlt die Projektgruppe, auf dem Bahnhofplatz weiterhin Verkehr zuzulassen, aber nur noch in einer Richtung (Einbahnregime) – vom Oberseeplatz zum Güterschuppen. Blicke es bei Verkehrsströmen in beide Richtungen, ist die Projektgruppe überzeugt, würde die Begegnungszone nur auf dem Papier existieren.

«In der gelebten Realität wäre der Unterschied zu heute nach unserer Einschätzung kaum wahrnehmbar und der Vorgabe einer Begegnungszone (Vortritt beim Fussgänger) würde nicht Rechnung getragen werden.» Zudem ermögliche das Einbahnregime, die Parkfelder entlang des Bahnhofgebäudes nicht frontal (wie im Vorschlag Leu), sondern leicht abgewinkelt anzuordnen. Dadurch entstehe ein kleinerer Platzbedarf in Richtung See (und in Richtung des geplanten Fussgängerstegs) bei den in die Parkfelder ein- und ausfahrenden Fahrzeugen. Dieser reduzierte Platzbedarf könne genutzt werden, um einen grösseren Abstand zwischen Verkehr und Fussgänger zu realisieren und/oder Schutzelemente zur noch deutlicheren Trennung der beiden Verkehrsteilnehmer zu platzieren.

Konkret sieht das Konzept der Projektgruppe Folgendes vor:

Verkehrsregime

- Die Durchfahrt durchs Bahnhofareal ist für alle Verkehrsteilnehmer in Richtung Güterschuppen möglich (Einbahnverkehr).
- Die maximale Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Dies gilt auch für die Velofahrer.
- Die Kutschen behalten ihren aktuellen Standplatz und dürfen das Bahnhofareal vom Standplatz ausgehend auch in Richtung Dorf verlassen (Ausnahme vom allgemeinen Einbahnregime – gilt es noch zu prüfen).
- In der Lücke zwischen Güterschuppen und Bahnhof wird ein Lieferumschlagplatz eingezeichnet, welcher in einem noch zu definierenden Zeitraum ausschliesslich für Lieferfahrten benutzt werden darf (keine Parkplätze).

Parkplatzregime

- Auf dem gesamten Areal herrscht für alle motorisierten Verkehrsteilnehmer ein allgemeines Halteverbot. Einzige Aus-

nahme bilden die Parkplätze in der Logistikzone vor dem Bahnhofgebäude.

- In der Logistikzone wird es rund zehn Parkplätze haben. Diese sollen für Taxis, Hotelbusse und Privatfahrzeuge in Verbindung mit dem Bahnhofsverkehr zur Verfügung stehen.
- Die Parkplätze für Taxis und Hotelbusse haben keine Zeitbeschränkung. Jene für Privatfahrzeuge sind sogenannte «Kiss and Ride»-Parkplätze mit einer maximalen Parkdauer von zehn Minuten.
- Für Privatfahrzeuge, welche während länger als zehn Minuten im oder am Bahnhofsbereich geparkt werden müssen, stehen die bisherigen Parkfelder bei der Post und auf dem Parkplatz Obersee zur Verfügung (allenfalls ergänzt mit weiteren «Kiss and Ride»-Parkfeldern neben dem Güterschuppen).

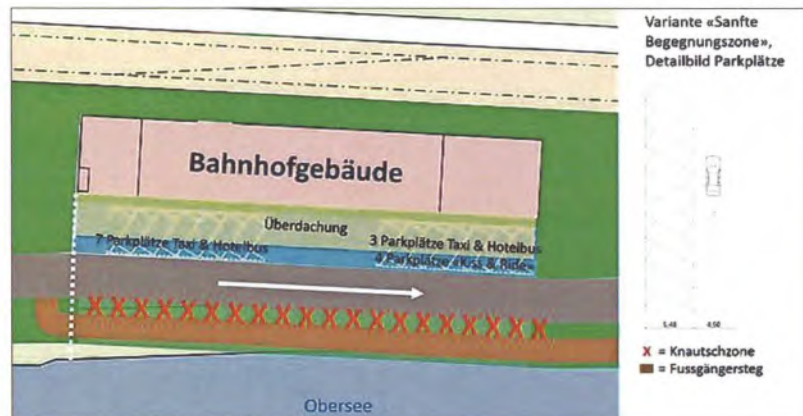
Ortsbusregime

- Der Ortsbus bedient die Haltestelle «Bahnhof» in Richtung Güterschuppen über den Verkehrstreifen in der Begegnungszone.
- Für den Ein- und Ausstieg der Passagiere wird eine Doppelbushaltestelle im Bereich «Bahnhof-Passarelle-Glaskasten» realisiert. Weiter empfiehlt die Projektgruppe, zu prüfen, ob die Haltestelle «Surlej» nicht aufgehoben werden könnte.
- Die Ortsbusse in Richtung Prättschli/Untersee befahren die Haltestelle Bahnhof, umfahren den Obersee und biegen dann in Richtung Prättschli oder Untersee ab.
- Die Ortsbusse in Richtung Hörnli befahren ausserhalb der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der RhB die Begegnungszone nicht, sondern benutzen die unveränderte Haltestelle «Weisshorn». Zu den Ankunfts- und Abfahrtszeiten der RhB befahren die Ortsbusse in Richtung Hörnli die Begegnungszone und bedienen die Haltestelle «Bahnhof». Danach fahren sie eine Schlaufe um den Obersee und setzen ihren Weg in Richtung Hörnli fort.

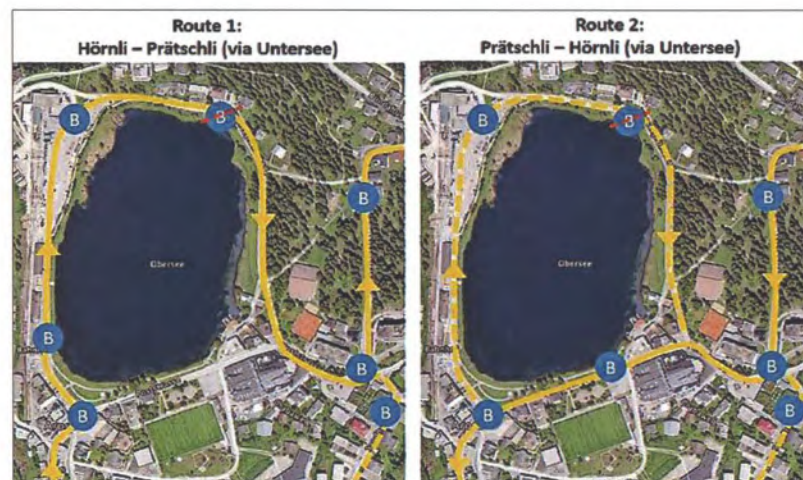
Fussgänger

- Die Fussgänger bewegen sich auf dem gesamten – in der Skizze – grün markierten Areal frei und haben jederzeit Vortritt. Sie dürfen den Verkehr aber nicht bewusst behindern oder schikanieren.
- Zu ihrem Schutz wird entlang des Bahnhofgebäudes ein Fussgängersteg realisiert, der sie bis zum Güterschuppen respektive hinteren Ende des Obersees führt.
- Der Fahrstreifen und die unmittelbare Umgebung rund um den Fahrstreifen würden ebenfalls so angepasst, dass es für alle Platzbenutzer fühl- und sichtbar wird, dass der motorisierte Verkehr keinen Vortritt auf dem Platz hat.

Das Fazit der Projektgruppe lautet: «Wir erachten die hier ausgeführte Empfehlung



Detailansicht der Parkplatzzone vor dem Bahnhof.



Angepasste Ortsbusfahrrouen rund um die neue Begegnungszone am Bahnhof.

als eine ausgewogene Lösung zwischen dem Bedürfnis nach einem qualitativ deutlich besseren öffentlichen Raum beim Bahnhof (und dadurch die Ermöglichung eines deutlich verbesserten Ersteindrucks von anreisenden Bahngästen und einem wichtigen Impuls zur Aktivierung des öffentlichen Dorflebens) und dem vielfach geforderten direkten Verkehrszugang zum Bahnhof. Die – je nach Zieldestination – etwas längeren Rückfahrwege sind aus unserer Sicht ein kleiner Wermutstropfen, der aber durch die zu erwartende Aufwertung des öffentlichen Raums bei Weitem kompensiert wird. Wir sind ebenfalls überzeugt, dass dieser Vorschlag mit vertretbaren Kosten auf Sommer 2019 umgesetzt werden kann. Die wichtigsten Inszenierungselemente (Arosa Welle, moveART-Objekte) sind bereits da und die neue Verkehrsführung kann in einer ersten Testphase mit relativ kostengünstigen Massnahmen umgesetzt werden. « Als wichtig erachtet es die Projektgruppe zudem, «dass die Umsetzungsarbeiten zeitnah (ab Januar 2019) angegangen werden

können, damit das Konzept zur Sommersaison (Juli 2019) umgesetzt werden kann». Nun ist die Spannung gross, wie die neuen Vorschläge in der Bevölkerung ankommen werden. Und wie es sich in der Praxis auswirken wird.

Anzeige

Holzbau mit Tradition.

JUON AG
7056 Molinis | juonag.ch

Strickbau | Altbausanierung | Möbel