

Gesamtverkehrskonzept St. Moritz

Bericht

Gemeinde St. Moritz

30. November 2022



Bearbeitung

Denise Belloli

MSc in Geografie/SVI

Alex Stahel

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

Lisa di Lena

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Postfach

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Auftraggeber

Gemeinde St. Moritz

Titelbild: Blick auf den See und St. Moritz Dorf (Metron 2021)

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1 Einleitung	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Einbettung	6
1.3 Grundlagen	8
2 Erarbeitungsprozess	8
3 Situationsanalyse	10
3.1 Siedlung	10
3.2 Gesamtverkehr	12
3.3 Fussverkehr	14
3.4 Veloverkehr	17
3.5 Öffentlicher Verkehr	19
3.6 Motorisierter Individualverkehr	22
4 Ziele	28
5 Handlungsbedarf	30
6 Gesamtkonzept	31
6.1 Öffentlicher Raum	31
6.2 Fussverkehr	33
6.3 Veloverkehr	35
6.4 Öffentlicher Verkehr	37
6.5 Motorisierter Individualverkehr	39
7 Massnahmen	43
7.1 Massnahmenübersicht	43
7.2 Umsetzung	46

Zusammenfassung

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) ist langfristig auf einen Zeithorizont von rund 15 Jahren ausgerichtet. Es legt den Rahmen für die Entwicklung der Mobilität von St. Moritz fest. Im GVK werden alle Verkehrsträger und -teilnehmenden berücksichtigt und die Entwicklung bzw. Gestaltung des Gesamtverkehrssystems mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Es dient als Orientierungsrahmen, an dem künftige Verkehrsvorhaben ausgerichtet werden sollen. Die Anliegen und Bedürfnisse von St. Moritz konnten durch die breite Mitwirkung von Bevölkerung, Politik und Verwaltung im Rahmen des Erarbeitungsprozesses einfließen.

Situationsanalyse

Die Siedlung in St. Moritz ist geprägt durch eine eindruckliche Naturlandschaft sowie durch Tourismus und Zweitwohnungen. Die Bevölkerungszahlen sind tendenziell rückläufig. Als touristisches Zentrum der Region Maloja weist St. Moritz starke saisonale Spitzen im Sommer und Winter auf, entsprechend stark schwankt auch das Verkehrsaufkommen. Die Verkehrsinfrastrukturen sind auf die Spitzentage ausgelegt und entsprechend grosszügig dimensioniert, insbesondere jene für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Der öffentliche Raum ist stellenweise sehr autoorientiert und wenig qualitativ ausgestaltet. Die Verkehrssicherheit in St. Moritz ist grundsätzlich hoch, auch wenn es gewisse punktuelle Sicherheitsdefizite gibt (z.B. Konflikte entlang Seeuferweg oder Engstelle Piazza dal Mulin). Für den Fussverkehr ist ein grundsätzlich dichtes, aber teilweise schwierig auffindbares Netz vorhanden. Der Veloverkehr wird bereits heute lückenlos geführt, dies allerdings meistens im Mischverkehr. Dies beeinträchtigt die Verkehrssicherheit und die Attraktivität der Velonutzung. Die topografischen und klimatischen Verhältnisse schränken das Potenzial des Veloverkehr ein. Veloabstellanlagen fehlen in vielen öffentlichen Räumen, sind teilweise veraltet und zu wenig witterungsgeschützt. Das Angebot im öffentlichen Verkehr ist gemessen an der Grösse von St. Moritz grundsätzlich gut, allerdings fehlt eine Priorisierung des Bus im Siedlungsgebiet, was in Spitzenzeiten zu Verlustzeiten führt und die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) einschränkt. Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr ist gut. An durch die Saisonalität entstehenden Spitzentagen führt das hohe Verkehrsaufkommen jedoch zu Stausituationen. St. Moritz verfügt über eine hohe Anzahl öffentlicher Parkplätze, was ein hohes Verkehrsaufkommen begünstigt. Die Parkplätze liegen teilweise in sensiblen öffentlichen Räumen und beeinträchtigen daher deren Qualität.

Ziele

Das GVK orientiert sich an der Vision und Raumstrategie «St. Moritz 2030». Gemäss dieser sollen die Bewohnenden, Gewerbetreibenden und Besuchenden «SMART unterwegs» sein. Mit einem intelligenten Einsatz der Verkehrsträger sollen die Mobilitätsbedürfnisse optimal befriedigt werden. Die Bedeutung der Stossrichtung «SMART unterwegs» wurde anhand von acht SMART-Grundsätzen konkretisiert. Diese beschreiben, wie die Mobilität in St. Moritz in einem idealen Zielzustand 2030 abgewickelt wird:

1. Smart ist umweltschonende Fortbewegung.
2. Smart ist Stauzeiten zu meiden.
3. Smart sind Strassenräume, die dem Umfeld und den schwankenden klimatischen Bedingungen entsprechend gestaltet werden.
4. Smart ist Umwege und Verspätungen zu vermeiden.
5. Smart sind Parkplätze am richtigen Ort.
6. Smart ist ein dichtes, komfortables und durchgängiges Fusswegnetz.
7. Smart ist das Velo je nach Wetter auch im Alltag zu nutzen.
8. Smart ist, wenn Busse häufig und ohne Verspätungen fahren.

Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf wurde aus dem Vergleich der heutigen Situation und dem gewünschten Zustand gemäss den SMART-Grundsätzen abgeleitet. Wesentlicher Handlungsbedarf besteht bei der Gestaltung der öffentlichen Strassenräume und Plätze. Diese sollen aufgewertet und siedlungsorientierter gestaltet werden. Das Gesamtverkehrssystem soll flexibel und vernetzt strukturiert sein, um den saisonalen Schwankungen und unterschiedlichen Anforderungen im Sommer und Winter Rechnung zu tragen. Insgesamt soll die Erreichbarkeit mit Alternativen zum MIV verbessert werden. Durch attraktive Alternativen können Fahrten auf den ÖV sowie Fuss-/Veloverkehr verlagert werden. Zusätzlicher MIV soll durch eine gute Abstimmung mit der Raumentwicklung möglichst vermieden werden.

Gesamtkonzept

Um die identifizierten Schwachstellen zu beheben und die vorhandenen Entwicklungspotenziale zu nutzen, wurden verschiedene Lösungsansätze vertieft untersucht und ein Gesamtkonzept entworfen. Dieses zeigt die weiterzuverfolgenden Stossrichtungen in Form von Konzeptplänen auf. Zu den wichtigsten Konzeptelementen zählen:

- Der Saisonalität angemessene attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Lückenlose, attraktive und sichere Führung des Velo- und Fussverkehrs
- Erhöhung der ÖV-Angebotsqualität und Verbesserung der Priorisierung des ÖV
- Gewährleistung der guten Erreichbarkeit mit dem MIV
- Schaffung eines angemessenen Parkierungsangebots, welches die negativen Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität minimiert

Massnahmen

Zur Umsetzung des Gesamtkonzepts wurde ein Strauss an Massnahmen in den Bereichen Gesamtverkehr, ÖV, Fuss- und Veloverkehr, MIV und Parkierung definiert. Die Massnahmen wurden in verschiedene Pakete unterteilt, um eine angesichts beschränkter Ressourcen schrittweise und effiziente Umsetzung zu ermöglichen. Insbesondere wurden verschiedene Sofortmassnahmen festgelegt, um im Sinne von Quick-Wins möglichst rasch und pragmatisch Verbesserungen anzustossen.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) ist langfristig auf einen Zeithorizont von rund 15 Jahren ausgerichtet. Es legt den Rahmen für die Entwicklung der Mobilität von St. Moritz fest. Im GVK werden alle Verkehrsträger und -teilnehmenden berücksichtigt und die Entwicklung bzw. Gestaltung des Gesamtverkehrssystems mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt. Das Konzept bildet somit die Richtschnur für die Weiterentwicklung ...

- ... der Strassenplanungen und des öffentlichen (Strassen-)Raumes
- ... des Parkierungsangebots
- ... der ÖV-Angebotsplanung
- ... der Fuss- und Velonetzplanung

Das GVK wird vom Gemeindevorstand St. Moritz beschlossen und vom Gemeinderat zur Kenntnis genommen und bildet den Orientierungsrahmen, an dem künftige Verkehrsvorhaben ausgerichtet werden. Die einzelnen Massnahmen aus dem GVK erhalten ihre Rechtsverbindlichkeit im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Realisierungsprozesse, insbesondere durch die anstehende Gesamtrevision der Ortsplanung. Das GVK ist somit ein koordinierendes Instrument mit Strategien und einem entsprechenden Massnahmen-/Umsetzungsprogramm als wesentliches Ergebnis. Dieses zeigt auf, welche Massnahmen durch wen mit welchen Mitteln gesichert und umgesetzt werden sollen.

1.2 Einbettung

Die übergeordnete Stossrichtung für die Entwicklung von St. Moritz wird in der Vision und Raumstrategie «St. Moritz 2030» formuliert und im kommunalen räumlichen Leitbild konkretisiert und räumlich grob verortet.

Zentral für das GVK ist die daraus abgeleitete Stossrichtung «St. Moritz – Smart unterwegs». Daneben werden in weiteren Stossrichtungen relevante Inhalte formuliert. St. Moritz will mit einem intelligenten Einsatz der Verkehrsträger die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Gäste optimal befriedigen:

- Gewährleisten der guten Erreichbarkeit der Ortszentren und publikumsintensiver Einrichtungen mit motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr.
- Entlasten der Ortszentren von motorisiertem Individualverkehr, speziell zu Spitzenzeiten (Hochsaison).
- Sicherstellen von komfortablen und sicheren Fusswegen in den Ortszentren sowie von attraktiven Radverbindungen zwischen den Ortsteilen, publikumsintensiven Einrichtungen und über die Gemeindegrenze hinaus.

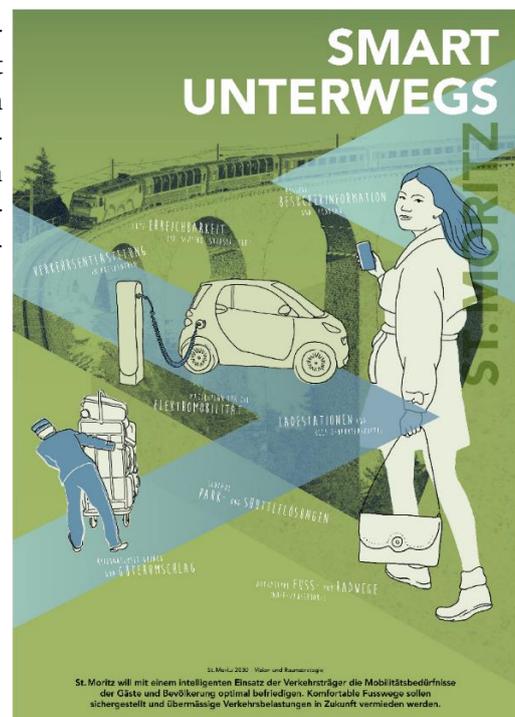


Abbildung 1: Stossrichtung «St. Moritz – Smart unterwegs»

- Fördern der Elektromobilität sowie der gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen und Verkehrsanlagen («Shared Mobility»).
- Optimieren der Transportketten für Personen und Gepäck für die An- und Abreise der Gäste; Bündelung der Angebote; Besucherinformation-/lenkung und Vermarktung.

Im kommunalen räumlichen Leitbild (KRL) werden diese Stossrichtungen aufgenommen und in einem Leitbildplan grob verortet:

- Parkierungsangebot ergänzen und Suchverkehr lenken: Standorteignung Sammelparkierung und Carparkplätze klären, dynamische Lenkung des Parksuchverkehrs anstreben
- Erreichbarkeit des Sees mit dem ÖV verbessern
- Fusswegnetz ergänzen, Auffindbarkeit verbessern
- Situationsangepasste Verkehrs- und Temporegimes einführen
- Strassenräume siedlungsorientiert umgestalten
- Attraktive Talabfahrten ermöglichen
- Ortseingänge aufwerten
- Erreichbarkeit der Landschaftsräume optimieren
- Zugänglichkeit See verbessern / Seeuferweg für alle Nutzergruppen aufwerten

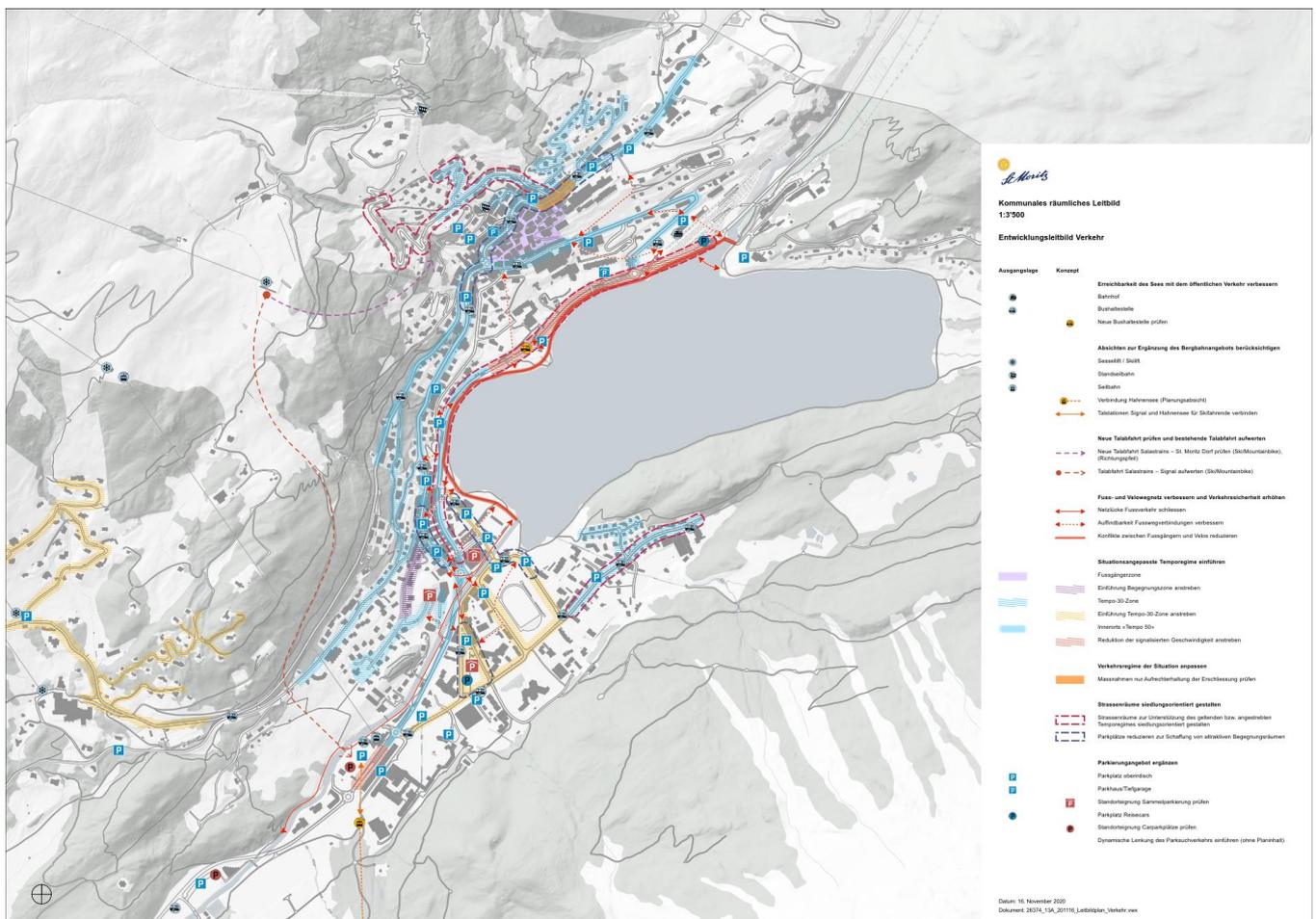


Abbildung 2: Leitbildplan Verkehr aus dem kommunalen räumlichen Leitbild

Das GVK nimmt die Ansätze aus dem Leitbildplan Verkehr auf, konkretisiert diese und leitet Massnahmen daraus ab.

1.3 Grundlagen

Für die Erarbeitung standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- Regionaler Richtplan (insbes. Teil Verkehr) 26. Januar 2012
- Kantonaler Richtplan (Anpassung Bereich Verkehr (KRIP-V), 29. Juni 2021
- Vision und Raumstrategie «St. Moritz 2030», 2018
- Kommunales räumliches Leitbild St. Moritz, 2020
- Übersicht Parkplatzangebot St. Moritz, 2021
- Auslastung Parkhäuser St. Moritz, 2021
- Zwischenstand Nutzungs-/Gestaltungsstudie See, Frühling 2021
- Zählraten Engadinerstrasse, kantonale Messstelle Celerina Islas, 2019
- Masterplan Elektromobilität, 2019
- Gesamtverkehrsmodell Graubünden 2015, Schlussbericht, 2018
- Verkehrsstudie St. Moritz, Planungsbericht, 2014
- Verkehrsrichtplan, Bericht mit Objektblättern und Übersichtsplan, 1990

2 Erarbeitungsprozess

Das GVK wurde im Rahmen einer breit abgestützten Projektorganisation erarbeitet.

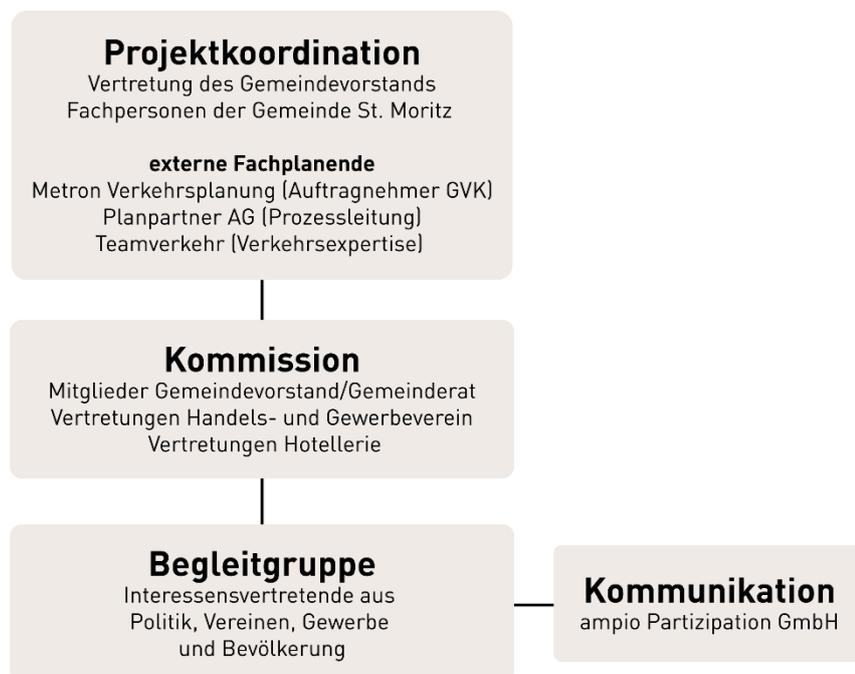


Abbildung 3: Projektorganisation

Die fachlichen Inhalte des GVK wurden in einer Projektkoordinationsgruppe erarbeitet, in der eine Vertretung des Gemeindevorstands, Fachpersonen der Gemeinde St. Moritz und externe Fachplanende Einsitz nahmen.

Die erarbeiteten Inhalte wurden anschliessend in regelmässigen Abständen mit der Kommission «Gesamtverkehrskonzept St. Moritz» diskutiert. Diese Kommission bestand aus Mitgliedern des Gemeindevorstands und des Gemeinderats sowie aus Vertretern des Handels- und Gewerbevereins und der Hotellerie.

Zusätzlich wurde eine grösser gefasste Begleitgruppe im Rahmen von zwei Mitwirkungsveranstaltungen für spezifische Themen einbezogen. Diese Begleitgruppe setzte sich aus einem breiten Kreis an Interessengruppen zusammen und ermöglichte

einen umfassenden Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse von St. Moritz. Durch die enge Begleitung der Kommission und der Begleitgruppe konnten die Anliegen der Bevölkerung und des Gewerbes frühzeitig einbezogen werden.

Die Projektsteuerung lag beim Gemeindevorstand, der die Prozessverantwortung innehatte. Dieser wurde in regelmässigen Abständen über den aktuellen Erarbeitungsstand informiert und konnte steuernd eingreifen.

Der Erarbeitungsprozess gliederte sich in die in der nachfolgenden Abbildung ersichtlichen Arbeitsschritte. Der vorliegende Bericht ist gemäss diesem Vorgehen strukturiert.



Abbildung 4: Vorgehen

Im ersten Schritt wurde die verkehrliche Situation umfassend analysiert (Kapitel 3). Anschliessend wurde die Zielsetzung für die Entwicklung der Mobilität von St. Moritz formuliert (Kapitel 4). Aus der Gegenüberstellung der Analyseergebnisse und den Zielsetzungen wurde im nächsten Schritt der Handlungsbedarf festgelegt (Kapitel 5). Für diesen wurden daraufhin verschiedene Lösungsansätze vertieft untersucht und ein Gesamtkonzept entworfen (Kapitel 6). Auf Basis des Gesamtkonzepts wurden in einem letzten Schritt Massnahmen abgeleitet und die Umsetzung bestimmt (Kapitel 7).

3 Situationsanalyse

Das Wichtigste in Kürze:

- Die **Siedlung** in St. Moritz ist geprägt durch eine wunderbare Naturlandschaft sowie durch Tourismus und Zweitwohnungen. Die Bevölkerungszahlen sind tendenziell rückläufig.
- Als touristisches Zentrum der Region Maloja weist St. Moritz **starke saisonale Spitzen im Sommer und Winter** auf, entsprechend stark schwankt auch das Verkehrsaufkommen.
- Die **Verkehrsinfrastrukturen** sind auf die Spitzentage ausgelegt und entsprechend gross dimensioniert, insbesondere beim motorisierten Individualverkehr.
- Der **öffentliche Raum** ist teilweise sehr autoorientiert und wenig qualitativ ausgestaltet.
- Die **Verkehrssicherheit** in St. Moritz ist grundsätzlich hoch, auch wenn es gewisse punktuelle Sicherheitsdefizite gibt (z.B. Konflikte entlang Seeuferweg oder Engstelle Piazza dal Mulin).
- Für den **Fussverkehr** ist ein grundsätzlich dichtes, aber teilweise schwierig auffindbares Netz vorhanden.
- Der **Veloverkehr** wird bereits heute lückenlos geführt, dies allerdings meistens im Mischverkehr. Dies beeinträchtigt die Verkehrssicherheit und die Attraktivität der Velonutzung. Die topografischen und klimatischen Verhältnisse schränken das Potenzial des Veloverkehr ein.
- **Veloabstellanlagen** fehlen in vielen öffentlichen Räumen, sind teilweise veraltet und zu wenig witterungsgeschützt.
- Das Angebot im **öffentlichen Verkehr** ist gemessen an der Grösse von St. Moritz grundsätzlich gut, allerdings fehlt eine Priorisierung des Bus im Siedlungsgebiet, was in Spitzenzeiten zu Verlustzeiten führt und die Attraktivität des ÖV einschränkt.
- Die Erschliessung für den **motorisierten Individualverkehr** ist gut. An durch die Saisonalität entstehenden Spitzentagen führt das hohe Verkehrsaufkommen zu Stausituationen.
- St. Moritz verfügt über eine hohe Anzahl öffentlicher **Parkplätze**, was ein hohes Verkehrsaufkommen begünstigt. Das bestehende Angebot ist grundsätzlich ausreichend, es besteht aus fachlicher Sicht kein Bedarf für zusätzlichen Parkraum. Die Parkplätze liegen teilweise in sensiblen öffentlichen Räumen und beeinträchtigen daher deren Qualität.

3.1 Siedlung

St. Moritz liegt am Fusse der Hausberge Piz Nair (3057 m ü. M.) und Corviglia (2486 m ü. M.) auf rund 1'800 m ü. M. Die Gemeinde umfasst die Ortsteile St. Moritz-Dorf, St. Moritz-Bad, Suvretta und einen Teil des südwestlich gelegenen Champfèr. Prägend sind neben der Topographie und dem See vor allem auch die klimatischen Bedingungen mit schneereichen und kalten Wintern und sonnigen, aber nicht allzu warmen Sommermonaten. Der Tourismus in St. Moritz ist vor allem auf die Wintermonate ausgerichtet, zunehmend auch auf die Sommermonate (v. a. Wandern und Mountainbiken). Zudem ist St. Moritz bekannt für seine hohe Grosseventdichte (z. B. Engadiner Skimarathon, Snow Polo World Cup, White Turf oder auch der Ski-Weltcup). Diese Ausgangslage führt zu touristisch bedingten starken saisonalen Schwankungen in der Nachfrage.

Einwohnende und Beschäftigte

Während die Zahl der ständigen Wohnbevölkerung in den letzten 30 bis 40 Jahren jeweils gut 5'000 Personen umfasste, nimmt die Bevölkerungszahl in den letzten fünf Jahren tendenziell ab. Gemäss den Bevölkerungsperspektiven des Amtes für Raumentwicklung des Kantons Graubünden wird sich dieser Trend bis 2050 fortsetzen. Aufgrund des Zweitwohnungsanteils von über 50% kommt saisonal / ferienabhängig eine entsprechende zusätzliche Menge an Raumnutzenden hinzu.

Im Jahr 2019 waren rund 7'350 Personen auf 6'125 Vollzeitäquivalente (VZÄ) in der Gemeinde St. Moritz beschäftigt, davon die Mehrheit im Dienstleistungssektor. Im Jahr 2011 waren noch rund 7'600 Personen beschäftigt auf 6'400 VZÄ. Die Zahl der Beschäftigten ist folglich ebenfalls tendenziell rückläufig.

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Das Siedlungsgebiet nahm in St. Moritz seit 1850 kontinuierlich zu (vgl. Abbildung 5). Bereits seit dem späten 19. Jahrhundert ist in St. Moritz der Tourismus ein treibender Faktor für die Entwicklung der Gemeinde hinsichtlich Wirtschaft, Siedlungsstruktur und Verkehr. Mit dem Tourismusboom in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde die Siedlungsentwicklung und damit verbunden der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weiter stark befeuert; beispielsweise mit dem Bau der Kantonsstrasse entlang des St. Moritzersees anfangs der 1970er Jahre. Heute hat St. Moritz mit dem Dorf und Bad zwei wichtige Ortszentren und ein Nebenzentrum im Ortsteil Champfèr.

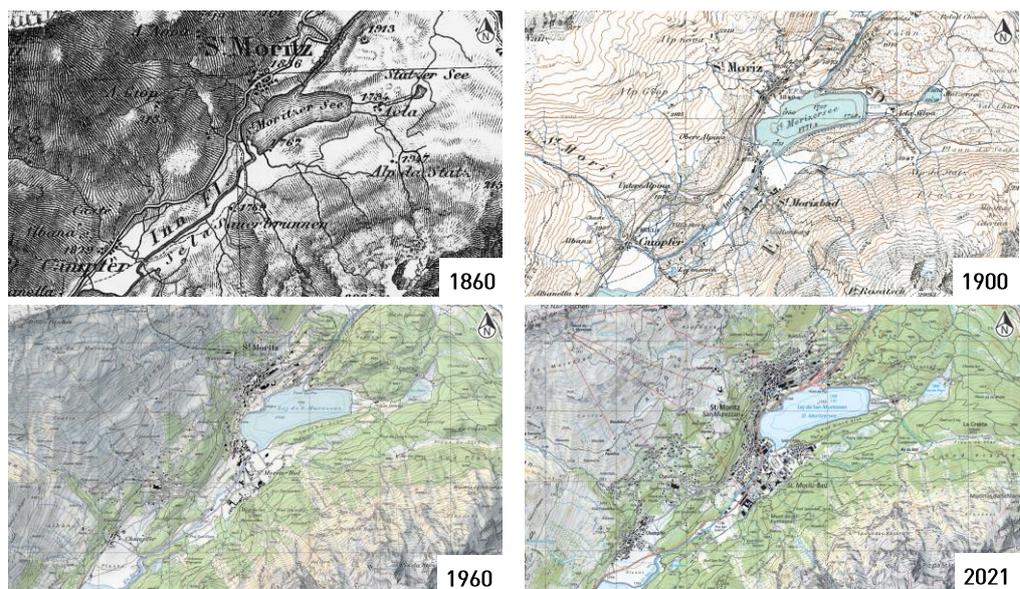


Abbildung 5: Siedlungsentwicklung St. Moritz (swisstopo, 2022)

Siedlungsstruktur / öffentlicher Raum

Die beiden Zentren St. Moritz Bad und St. Moritz Dorf sind durch ein schmales Siedlungsband verbunden. Neben diesen beiden Zentrumsgebieten ist Champfèr im Südwesten ein räumlich eigenständiges Nebenzentrum. In den beiden Zentren St. Moritz Dorf und St. Moritz Bad gibt es diverse Einkaufsmöglichkeiten und zahlreiche Gastroangebote. Viele Räume in den Zentrumsbereichen sind öffentlich zugänglich und schon heute von hoher Qualität (vgl. Abbildung 6). Auch Gebiete für die Naherholung sind von überall aus in der Regel sehr gut zugänglich.



Abbildung 6: Fussgängerzone St. Moritz Dorf (links), St. Moritzer See (rechts), (eigene Fotos, 2022)

Ausser den verkehrsberuhigten Zentren sind das Ortsbild und einige für die Siedlung wichtige Strassenachsen und somit weite Teile des öffentlichen Raums geprägt von Verkehrsinfrastruktur. Dazu zählen vor allem folgende öffentliche, für das Dorfleben wichtige Räume:

- Via Grevas (Kantonsstrasse): trennende Wirkung zum See
- Via dal Bagn: autoorientiert gestaltet, viele Parkplätze
- Piazza Rosatsch: öffentlicher Platz geprägt durch Parkierung
- Schulhausplatz: verkehrintensiver Platz mitten im Zentrum Dorf
- Piazza dal Mulin: öffentlicher Platz geprägt durch Parkierung



Abbildung 7: Öffentlicher Raum mit hohem Versiegelungsgrad und eingeschränkter Aufenthaltsqualität (swisstopo, 2022)

Auch untergeordnete Gemeindestrassen, wie zum Beispiel die Via Mezdi sind in ihrer Gestaltung teilweise stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgelegt. Dies hängt auch mit dem Winterdienst zusammen, der möglichst effizient abgewickelt werden soll und auf entsprechende Flächen angewiesen ist, wo der Schnee hin geräumt werden kann. Dies schmälert die Aufenthaltsqualität merklich. Dispers verteilte Parkplätze reduzieren auch hier die Attraktivität des öffentlichen Raums zusätzlich.

3.2 Gesamtverkehr

Modal Split¹

Für die Gemeinde St. Moritz liegen aufgrund der Grösse nur beschränkt aussagekräftige Daten zum Modal Split vor. Für die Agglomerationsprogramme des Bundes wurde die Gemeinde St. Moritz mit umliegenden Gemeinden als kleine Agglomeration eingestuft

¹ Neuere Mikrozensuszahlen vom Bund verzögern sich aufgrund einer Verschiebung der ordentlichen Erhebung. Spezifische Zahlen nur für die Gemeinde St. Moritz liegen keine vor.

(Agglomeration St. Moritz) und für diesen Raum – und somit einer grösseren Stichprobenmenge – Modal Split Auswertungen gemacht. Die Auswertungen zeigen, dass in der Agglomeration St. Moritz mit rund 70% ein Grossteil der gesamten Tagesdistanz, welche 38 km beträgt, mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt wird. Im Vergleich zu anderen kleinen Agglomerationen mit ähnlicher Ausgangslage² liegt St. Moritz damit im Mittelfeld. Der Durchschnitt kleiner Agglomerationen liegt bei rund 66%.

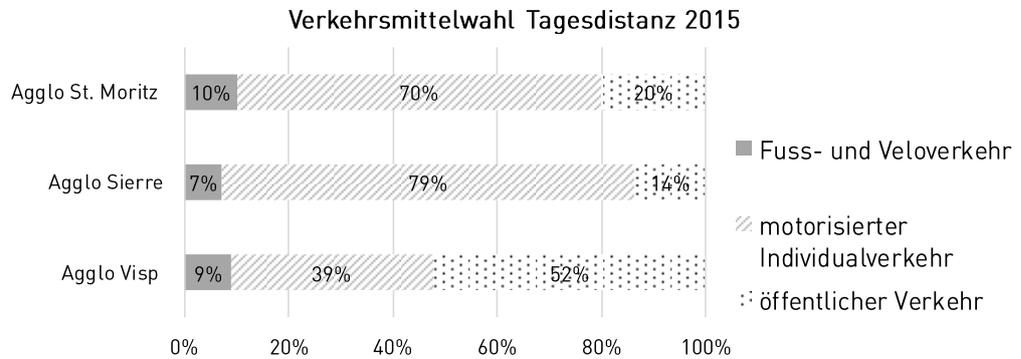


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl nach Tagesdistanz (BfS, 2017)

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl einzelner Etappen liegt die Agglomeration St. Moritz mit über 50% Fuss- und Veloverkehrsanteil deutlich über dem Schweizer Mittel von 41%. Hingegen ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit 9% unter dem Schweizer Mittel von 14%.

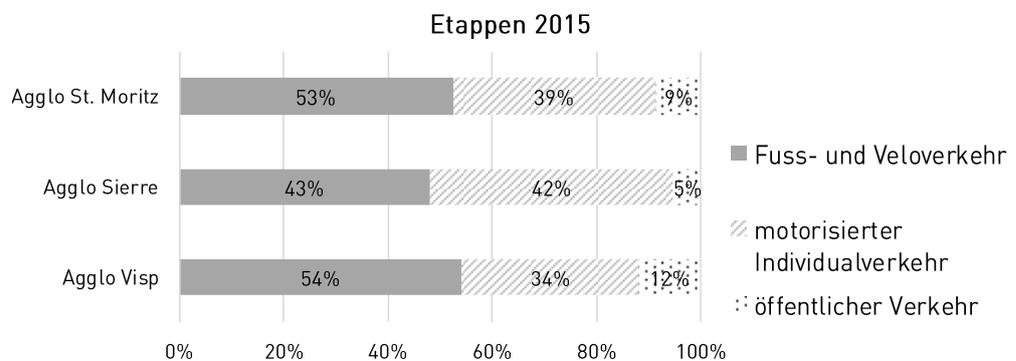


Abbildung 9: Verkehrsmittel nach Etappen (BfS, 2017)

Temporegime

Auf der Kantonsstrasse durch St. Moritz ist aktuell Tempo 50 signalisiert, auf dem Abschnitt entlang dem See Tempo 60. Die Hauptstrassen Via dal Bagn, Via Somplaz, Via Serlas (Abschnitt Bahnhof – Badrutt's Palace), Via Maistra (ab Kulm dorfauswärts) sind mit Tempo 50 signalisiert. Die Strassen in den Zentren vom Bad, Dorf und Champfèr sind mit Tempo 30 signalisiert. An die Zentren angrenzende Quartiere sind teilweise ebenfalls bereits mit Tempo 30 verkehrsberuhigt.

Das Zentrum von St. Moritz Dorf ist als Fussgängerzone gestaltet. Die Fussgänger haben Vortritt, der darin bewilligte Verkehr hat in Schritttempo zu erfolgen.

² Keine Agglomeration mit ähnlicher Ausgangslage im Kanton Graubünden.



Abbildung 10: Fussgängerzone St. Moritz Dorf (Gemeindepolizei St. Moritz, 2013)

Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit in St. Moritz ist gemäss den registrierten Unfallzahlen hoch. Die Anzahl registrierter Unfälle mit Personenschaden ist rückläufig und lag 2011 bei 14 Unfällen, 2021 noch bei 7. Über ein Drittel der Unfälle in den letzten 10 Jahren waren mit Fussgänger*in- oder Velobeteiligung. Diese Unfälle geschahen vor allem in Kreuzungsbereichen und Platzsituationen.

Die registrierten Unfallzahlen zeigen jedoch nur die tatsächlich gemeldeten Unfälle, zudem ist auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden relevant, welches sich nicht in Unfallzahlen widerspiegelt.

Über die Dunkelziffer der Unfälle in St. Moritz ist wenig bekannt. Es gibt jedoch einige lokale Sicherheitsdefizite, beispielsweise der Rad-/Gehweg entlang des Sees, wo Velofahrende und zu Fuss Gehende aufgrund der engen Raumverhältnisse regelmässig in Konflikt kommen. Ebenso konflikträchtig sind der Knoten Via Chavallera / Via dal Bagn sowie die Engstelle der Via Maistra nach der Piazza dal Mulin, welche sich durch den Hangdruck weiter verschärft.

3.3 Fussverkehr

Die Gemeinde St. Moritz verfügt aktuell über kein kommunales Fusswegkonzept mit Plan. Die vorhandene Fussverkehrsinfrastruktur ist im Generellen Erschliessungsplan (GEP) festgehalten und eigentümergebunden gesichert. In St. Moritz Dorf ist im Zentrum die aktuell einzige Fussgänger- bzw. Begegnungszone realisiert. Weitere Begegnungszonen sind in Planung (z.B. Via Salet). Tempo 30 in grossen Teilen des Siedlungsgebietes und gesicherte Querungsmöglichkeiten ermöglichen einen sicheren Fussverkehr. Zusätzlich existieren ergänzende strassenunabhängige Fusswege. Nicht zuletzt aufgrund der Lage und des Tourismus queren die Gemeinde diverse Wanderwege.

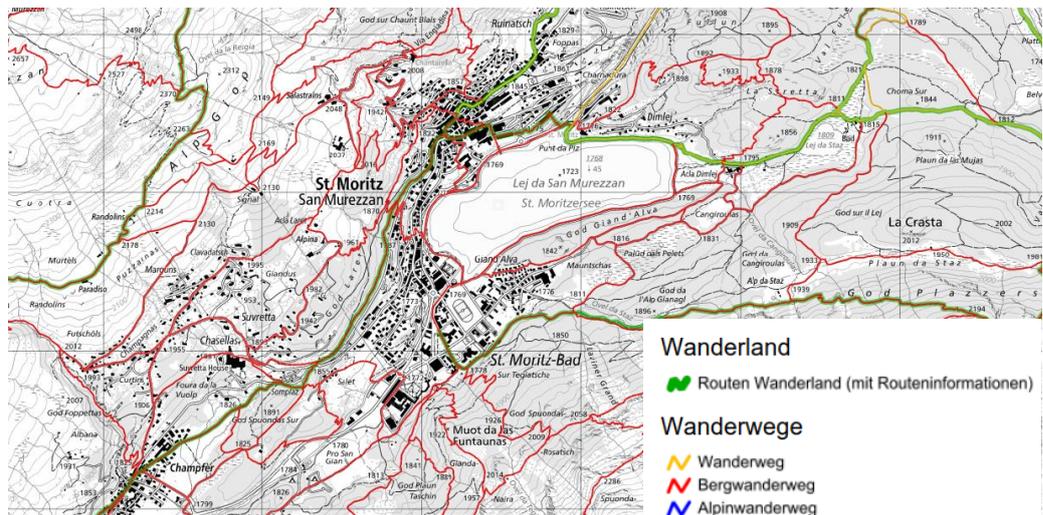


Abbildung 11: Wanderwege (swisstopo, 2022)

Die Auffindbarkeit der Fusswege ist gerade für Ortsunkundige teilweise schwierig. An einigen Orten fehlen Wegweisungen, mancherorts erschweren sehr viele Wegweiser die Orientierung.

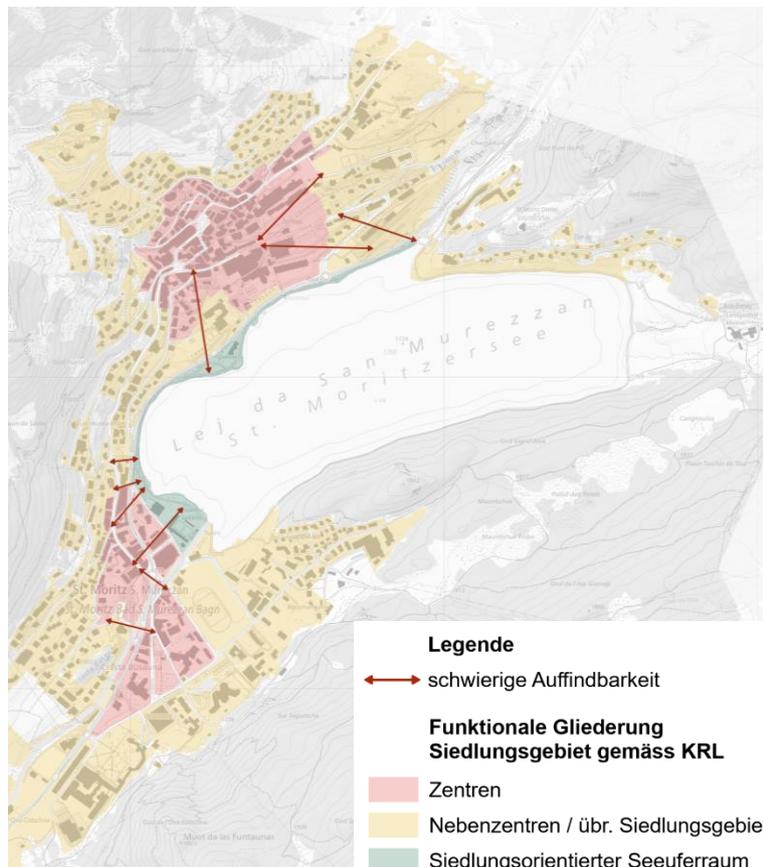


Abbildung 12: Schwachstellen Wegweisung Fusswege (eigene Darstellung)

Weiter weist das Fusswegnetz einige Netzlücken auf (vgl. Abbildung 13). Die Anbindung zum See ist im Bereich St. Moritz Dorf lückenhaft. In St. Moritz Bad fehlt vor allem ein Fussweg entlang des Inn sowie eine subjektiv sichere und attraktive Fusswegverbindung, welche die Piazza Rosatsch mit der Via Dal Bagn verbindet. Die bestehende Unterführung ist wenig attraktiv und wird bezüglich des Sicherheitsempfindens als negativ beurteilt.

Die Aufenthaltsqualität auf den Achsen Via Maistra – Via Traunter Plazzas – Via Somplaz, Via Salet – Via dal Bagn sowie auf der Via Rosatsch – Via Tegjatscha (Raum Piazza Rosatsch) ist mangelhaft. Weiter führt die Mischführung mit dem Velo entlang dem See regelmässig zu Konflikten, da der Rad-/Gehweg zu schmal dimensioniert ist für die vorherrschenden Frequenzen. Durch das vermehrte Aufkommen von E-Bikes und damit auch grösseren Geschwindigkeitsdifferenzen spitzt sich die Problematik zunehmend zu.

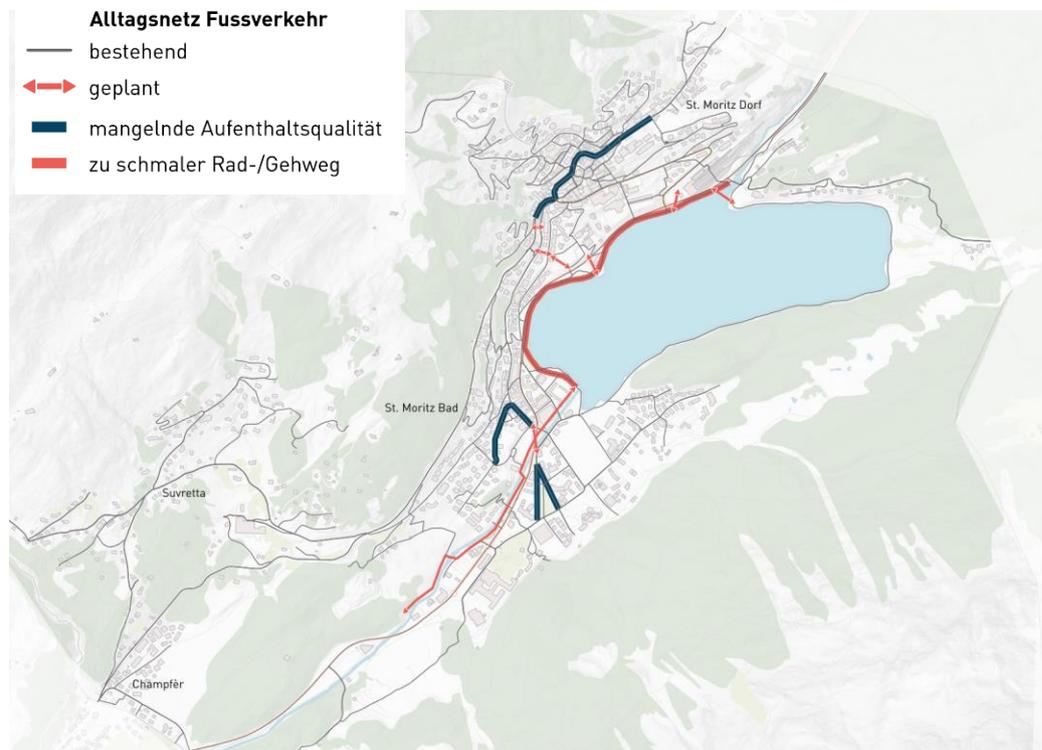


Abbildung 13: Schwachstellen Fusswegnetz (eigene Darstellung)

Schwachstellen

- Bis anhin hat es nur eine Begegnungszone, obschon sich weitere Gebiete dafür eignen würden. Auf den entsprechenden Achsen dominiert aktuell der MIV (z.B. durch Parkplätze, Dimensionierung Strassenraum zugunsten Leistungsfähigkeit MIV und effizienter Schneeräumung).
- Die Auffindbarkeit der Fusswege ist mangelhaft vor allem für Ortsunkundige.
- Das Fusswegnetz weist teilweise Lücken auf.
- Die Platzverhältnisse für den Fussverkehr sind vor allem im Winter und zu Stosszeiten häufig eng, da der Strassenraum vom MIV dominiert wird (z.B. durch Parkierung, Querschnittsaufteilung zugunsten Fahrbahn, Trottoir «nur» markiert, keine Verweilmöglichkeiten, Schneeräumung) und / oder die Siedlungsstruktur zu engen Platzverhältnissen im Strassenraum führt
- Die Topografie erschwert teilweise direkte Wege (v.a. im Dorf). Siedlungsgebiete in Hanglage sind teilweise nur über Umwege erreichbar (z.T. keine «Abkürzungen» via Treppen/Rampen)
- Der See ist vom Dorf nicht gut zugänglich, die Kantonsstrasse hat eine starke Trennwirkung und mindert die Aufenthaltsqualität am See massgeblich. Bestehende Zugänge zum See weisen zudem qualitative Defizite auf.
- Der Rad-/Gehweg entlang vom See ist zu schmal dimensioniert.

3.4 Veloverkehr

Das Velo wird in St. Moritz unter anderem aufgrund der Topografie und des Klimas nur beschränkt genutzt. Die zunehmende Nutzung von E-Bikes, die steigende Zahl an Personen, welche in der Freizeit Mountainbike fahren aber auch der generell feststellbare Trend einer vermehrten Velonutzung aus Umwelt- und Gesundheitsgründen ist aber auch in St. Moritz sichtbar. Mit dem E-Bike kann eine neue Nutzergruppe erreicht werden und die Topografie fällt nicht mehr so stark ins Gewicht. Der Alltagsveloverkehr hat allerdings einen eher geringen Anteil am Gesamtverkehr, da vor allem das Freizeitvelofahren im Fokus steht und im Winter (Hochsaison) fällt der Veloverkehr praktisch weg. Die Einsatzgebiete resp. Einsatzzeiten des Velos sind daher auch unter Berücksichtigung der Neuerungen und Trends beschränkt, das Potential ist aber noch nicht ausgeschöpft.

Die Gemeinde St. Moritz verfügt aktuell über kein kommunales Velokonzept mit Plan. Die vorhandene Veloinfrastruktur ist im Generellen Erschliessungsplan (GEP) festgehalten und gesichert. Unter Berücksichtigung von Mischführungen konnten keine Netzlücken identifiziert werden. Entlang den Kantonsstrassen wird das kantonale Veloalltagsnetz geführt (vgl. Abbildung 14). Das Freizeitnetz besteht aus einem Grundnetz sowie Mountainbikerouten und wird von SchweizMobil betreut. Ein flächendeckendes Bike-Sharing für den Alltagsverkehr gibt es aktuell nicht. Bei Sportgeschäften können für Ausflüge Velos / Bikes gemietet werden, einige Hotels bieten auch Mietvelos an.

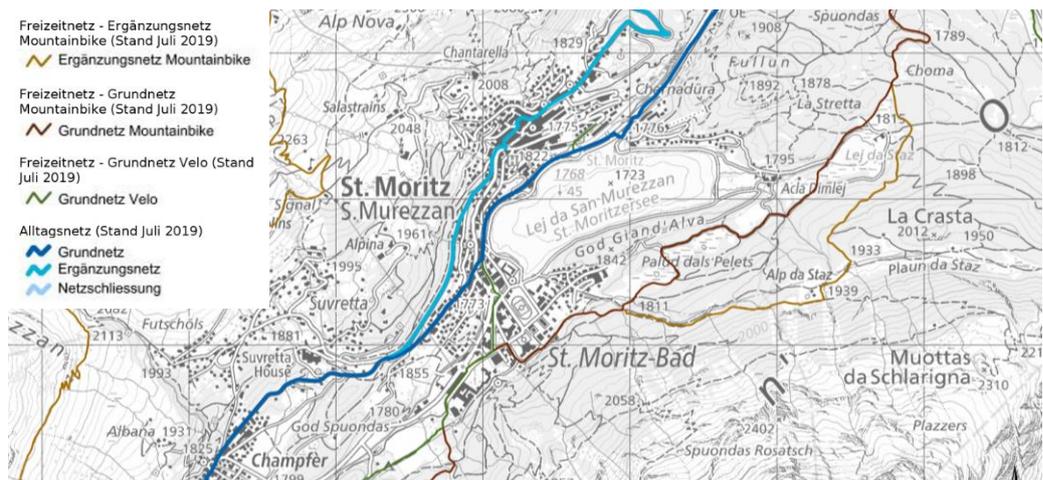


Abbildung 14: Kantonales Velonetz inkl. Freizeitrouten (Geportal GR, 2022)

Die Freizeitrouten von SchweizMobil überlagern sich gerade entlang dem See mit dem kantonalen Netz.

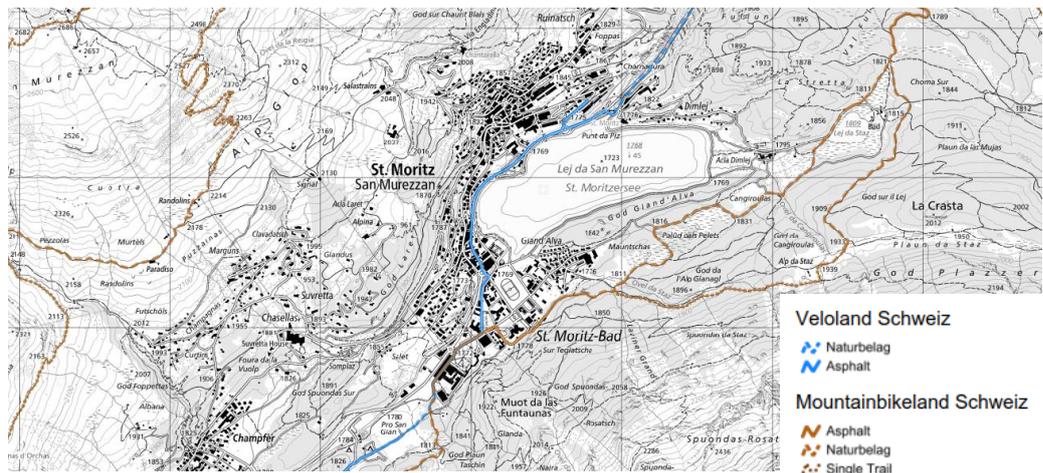


Abbildung 15: SchweizMobil Veloland und Mountainbikeland (swisstopo, 2022)

Die Alltagsvelofahrenden werden heute innerorts vor allem im Mischverkehr geführt, was zu Zeiten von tiefem Verkehrsaufkommen oder bei Tempo 30 mehrheitlich gut funktioniert. Veloinfrastrukturen wie Radstreifen oder Radwege sind vereinzelt vorhanden. Aufgrund der Topografie wird das Velo entlang der Höhenlinien geführt, Querverbindungen zum See sind nicht vorhanden und kaum bewältigbar.

Die Velowegweisung richtet sich aktuell stark auf den Freizeitverkehr aus. Für ortsunkundige im Alltagsverkehr ist die Orientierung erschwert.

An diversen Orten wie am Bahnhof oder auch bei anderen publikumsorientierten Nutzungen wie dem Hallenbad sind Veloabstellanlagen vorhanden. In einigen Fällen sind die Veloabstellanlagen aber ungünstig platziert. So beispielsweise am Bahnhof, wo die Veloabstellanlage erst am Ende des Areals liegt und somit unattraktive Wegbeziehungen entstehen oder erst gar nicht aufgefunden werden. Weiter fehlt oftmals eine Bedachung für den Witterungsschutz, die Möglichkeit zum Anschliessen oder die Parkiersysteme sind nicht zeitgemäss (z. B. Lenkerhalter beim Ovavera, Vorderradhalter an diversen Standorten).



Abbildung 16: Vorderradhalter Bhf St. Moritz (oben links), Vorderradhalter Überführung See (oben rechts), Lenkerhalter Ovavera (unten links), (eigene Fotos, 2022)

Schwachstellen

- Bei hohem Verkehrsaufkommen zu Spitzenstunden/-tagen ist die Führung im Mischverkehr (z. B. Via Serlas) unsicher und nicht attraktiv, vor allem für ungeübte oder nur sporadisch Velofahrende.
- Durch die vielerorts bestehende Strassenparkierung ist die Gefahr für einen Dooringunfall³ hoch.
- Mischführungen mit Zu Fuss Gehenden führt an Spitzentagen zu Konflikten.
- In Knotenbereichen gibt es punktuell Schwachstellen (beispielsweise Kreisel Dimlej oder Querungen entlang der Verbindung Somplaz – Via Chavallera – Via dal Bagn – Via Grevas)
- Die Anzahl und Qualität der Veloabstellplätze (Witterungsschutz, Parkiersystem) ist teilweise ungenügend.

3.5 Öffentlicher Verkehr

Die Erschliessung von und innerhalb von St. Moritz mit dem öffentlichen Verkehr ist bereits heute gut, insbesondere im Hinblick auf die Gemeindegrösse. Die meisten Bushaltestellen werden im Mittel mindestens 10-15 minütlich bedient (vgl. Abbildung 17), allerdings nimmt die Bedienungshäufigkeit am Abend stark ab. Ein wichtiger Umsteigepunkt ist heute der Schulhausplatz im Dorf. Die Fahrzeugflotte ist modern und verfügt über Niederflureinstieg. Ein Betriebsleitsystem ist bei fast allen Linien vorhanden. Durch die Umsetzung des bereits vorliegenden Masterplans Elektromobilität können Emissionen und auch die Lärmbelastung reduziert werden.

Die Rhätische Bahn (RhB) plant bis 2025 Ausbauten zur Fahrplanstabilität und Kapazität auf der Strecke Landquart–Klosters–Vereina–St. Moritz. Eine neue Doppelspur Bever–Samedan ermöglicht das gleichzeitige Ein- und Ausfahren der Züge vor Samedan und damit eine weitere Fahrplanverdichtung.

³ Ein Dooringunfall bezeichnet ein Unfall, bei dem eine velofahrende Person mit einer geöffneten Autotüre kollidiert

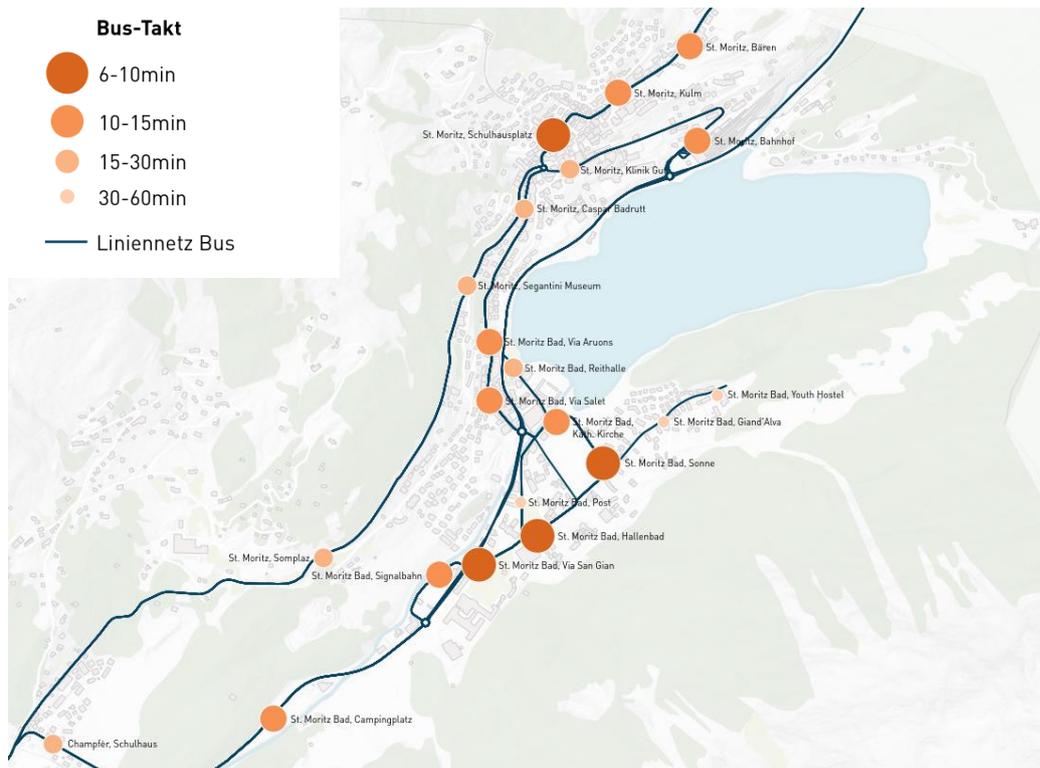


Abbildung 17: Mittlere Busfrequenz 2020 (eigene Auswertung Fahrplandaten)

Die meisten Bushaltestellen sind heute als Bucht ausgestaltet, vor allem jene in den Zentrumsbereichen (vgl. Abbildung 18). Am Seeufer gibt es aktuell keine Haltestelle. Der Busbetrieb ist an Spitzentagen vom hohen MIV-Verkehrsaufkommen betroffen, was zu Verlustzeiten führt. Die Fahrbahnhof Haltestelle «Segantini Museum» funktioniert grundsätzlich gut und die gewünschte Verstärkung des Verkehrs in Richtung Dorf konnte erreicht werden. Da die Busse der Linie 2 Richtung Pontresina und Richtung Surlej aber genau zur gleichen Zeit verkehren, behindern sich die Fahrzeuge teilweise gegenseitig, was die Reisezeit verlängern kann.

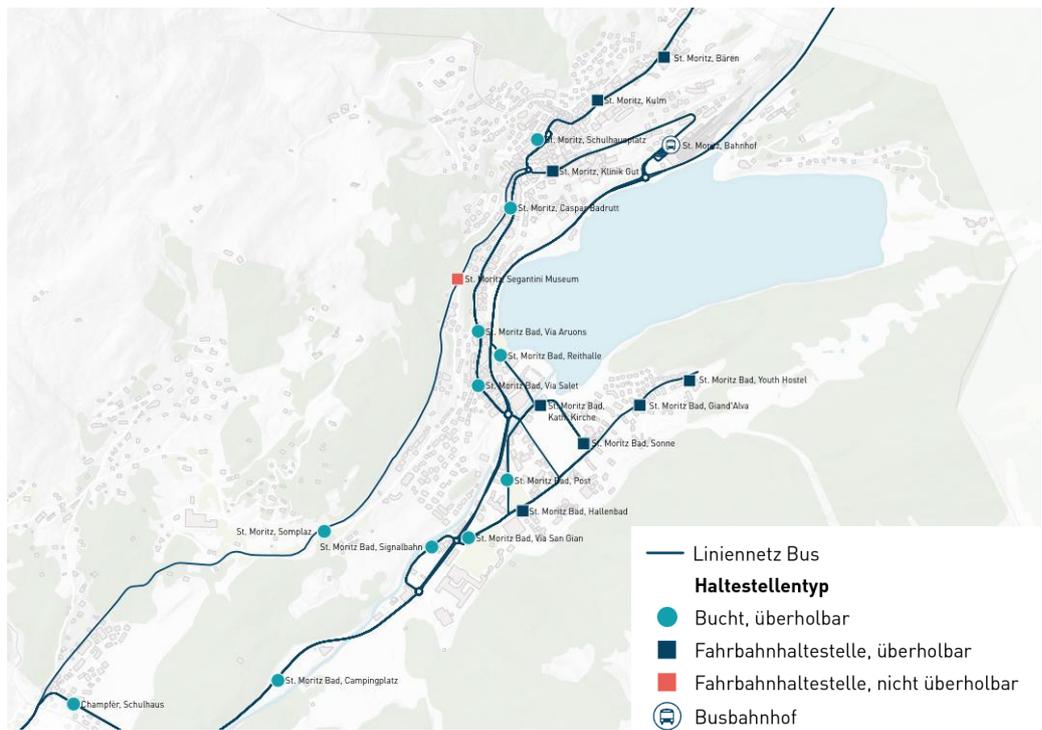


Abbildung 18: Haltestellentypen (eigene Darstellung)

Die Bushaltestellen sind mancherorts bereits gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) mit erhöhten Haltekanten ausgebaut. Die Möblierung einiger Bushaltestellen ist dennoch mangelhaft (z. B. kein geschützter Wartebereich).



Abbildung 19: BehiG-konforme Bushaltestelle ohne Witterungsschutz St. Moritz Bad Giand D'Alva (links), nicht BehiG-konforme Bushaltestelle ohne Witterungsschutz in Champfèr (rechts), (eigene Fotos, 2022)

Schwachstellen

- Vor allem in Touristen-Spitzenzeiten Verspätungen durch Verkehrsüberlastung, Schwachstellen der Fahrbahn und ungenügende Priorisierung.
- Das Angebot am Abend ist wenig attraktiv.
- Die Erreichbarkeit vom See mit dem Bus ist noch nicht optimal.
- Die Bushaltestellen sind nicht überall witterungsgeschützt und BehiG-konform ausgestattet.

3.6 Motorisierter Individualverkehr

St. Moritz ist übergeordnet über die Engadinerstrasse (Via Grevas) von Richtung Zernez her sowie über die Via San Gian von Silvaplana her über Kantonsstrassen gut erreichbar. Innerhalb von St. Moritz führt die Kantonsstrasse entlang der Westseite des St. Moritzersees vom Bahnhof nach St. Moritz Bad. Aufgrund der Talsituation beschränkt sich die Erschliessung auf zwei Seiten. Über die Via Maistra ist St. Moritz von Celerina her ebenfalls erreichbar, die Strasse ist allerdings im Winter von Dezember bis März aufgrund des Bob- und Skeletonbetriebes für den Individualverkehr gesperrt. Ausgenommen vom Fahrverbot sind Notfallfahrzeuge, der öffentliche Verkehr und Taxiwagen, Fahrzeuge des Bobbahn- und Skeletonbetriebes sowie die Schneeräumungs- und Unterhaltsfahrzeuge.

Innerhalb der Gemeinde St. Moritz verbindet die Via Somplaz Champfèr mit St. Moritz Dorf. Die Via San Gian verbindet Champfèr mit St. Moritz Bad. Bad und Dorf sind über die Via dal Bagn sowie die Via Grevas/Via Arona miteinander verbunden. Die Via Serlas verbindet den Bahnhof mit dem Dorf.

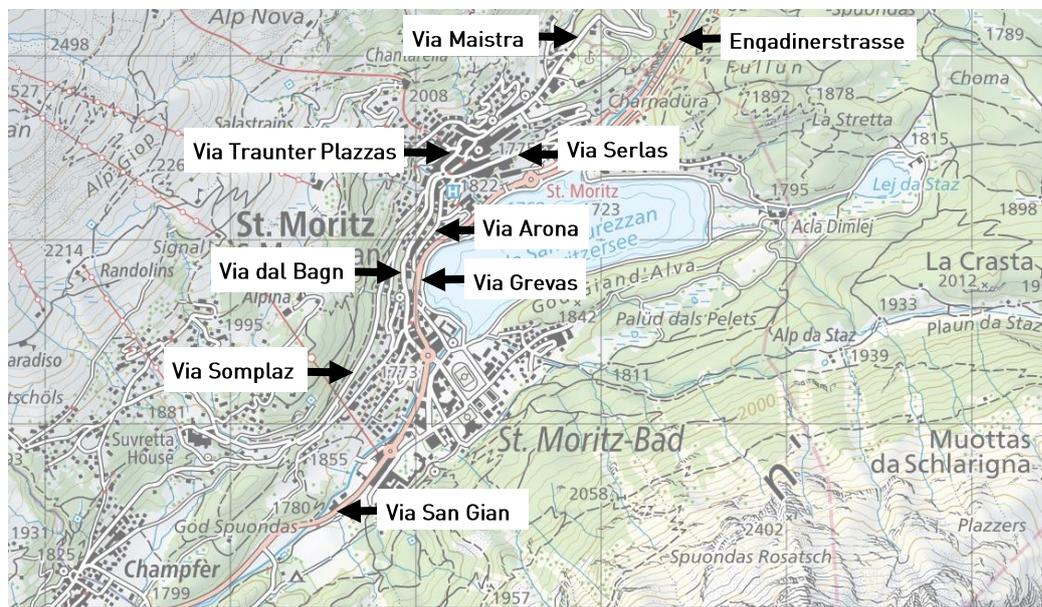


Abbildung 20: Hauptachsen (swisstopo, 2022)

Die Fahrbahnbreiten sind aufgrund der bebauten Struktur sowie der naturräumlichen Gegebenheiten eher schmal dimensioniert bzw. ist der verfügbare Strassenquerschnitt beschränkt. Für die auftretenden Kapazitätsengpässe zu Stosszeiten sind hinsichtlich Leistungsfähigkeit vor allem die Knoten Schulhausplatz, der Kreisel Via dal Bagn/Serlas/Mulin und der Kreisel Via San Gian/dal Bagn/Mezdi massgebend.

Umfahrung St. Moritz

Die Kantonsstrasse Via Grevas ist im kantonalen Richtplan Verkehr (KRIP-V) mit Koordinationsstand «Vororientierung» und der Festlegung «Ausbau, Verkehrsentslastung, St. Moritz» aufgeführt (Objekt Nr. 11.TS.05)⁴. Im regionalen Richtplan ist eine Umfahrung St. Moritz als Neubauvorhaben in Form eines Umfahrungstunnels als Zwischenergebnis enthalten (Objekt Nr. 11.StV.02) und im Plan verortet.

Gestützt auf die Richtplaninhalte hat die Gemeinde St. Moritz bereits im November 2019 bei der Regierung des Kantons Graubünden beantragt, für das

⁴ Bis zur Genehmigung der Teilrevision des kantonalen Richtplans, Kapitel 6 Verkehr am 14. April 2022 durch den Bund, wurde für das Objekt Nr. 11.TS.05 die Bezeichnung «Ausbau der Umfahrung St. Moritz» verwendet.

Grossinfrastrukturvorhaben «Umfahrung St. Moritz» die Zweckmässigkeit im Rahmen einer Studie gesamthaft zu untersuchen und zu beurteilen. Eine solche Studie hat der Kanton bis heute nicht ausgelöst.

Im Antwortschreiben der Regierung auf den genannten Antrag der Gemeinde wurde diese u. a. dahingehend informiert, dass aus Sicht des Tiefbauamts die bestehende Trassierung der Kantonsstrasse entlang des St. Moritzersees anfangs der 1970er Jahre als Umfahrungsstrasse von St. Moritz erstellt und im Jahr 1973 dem Verkehr übergeben wurde. Die jüngst im Zusammenhang mit der Thematik Seeuferaufwertung geführten Gespräche mit kantonalen Amts- und Fachstellen haben bestätigt, dass eine neue Umfahrungsstrasse für den Kanton auch langfristig keine Priorität hat.

Auch für den Gemeindevorstand St. Moritz stellt eine neue Umfahrungsstrasse von St. Moritz entsprechend dem regionalen Richtplan kein Vorhaben dar, das für die Gemeinde einen wesentlichen Nutzen erkennen lässt. Der Gemeindevorstand anerkennt vielmehr die Begehren der Bevölkerung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang der Kantonsstrasse sowie zur Aufwertung des Seeufferraums und das damit einhergehende Schaffen von touristischen Mehrwerten, was eine siedlungsorientierte Gestaltung der Kantonsstrasse bedingen würde. Der vorliegende Bericht formuliert in Kapitel 7 Massnahmen, welche das kurz- bis mittelfristige Erreichen dieser Zielsetzungen begünstigen. Die Umsetzung einer Umfahrung wird im Rahmen des GVK nicht weiterverfolgt.

Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen ist an Spitzentagen sehr hoch (vor allem im Winter) und konzentriert sich auf vier Strassen (Via Grevas, Via Serlas, Via Maistra und Via Traunter Plazzas). Dieses hohe Verkehrsaufkommen führt zu Rückstau, welcher die ganze Gemeinde beeinträchtigt. Abgesehen von den Spitzentagen wird die Leistungsfähigkeit als ausreichend erachtet. Die Betrachtung der Auswertung der kantonalen Zählstelle St. Moritz Charnadüra zeigt die saisonalen Schwankungen auf. In Richtung Martina bzw. Celerina gibt es vor allem im Februar und über die Weihnachts-/Neujahreszeit Spitzentage. Im Sommer lässt sich ebenfalls eine Spitze erkennen.

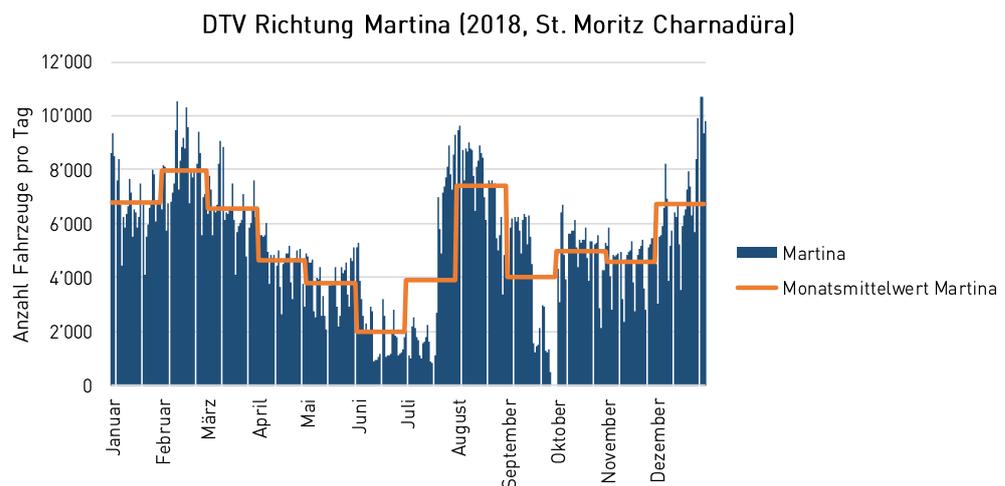


Abbildung 21: DTV 2018 Richtung Celerina (Kantonale Zählstelle)

Richtung Silvaplana sind die Spitzen vor allem im Sommer ausgeprägter bzw. sogar höher als im Winter. Die Spitzen im Winter sind in den Ausmassen der Spitzen in die Gegenrichtung.

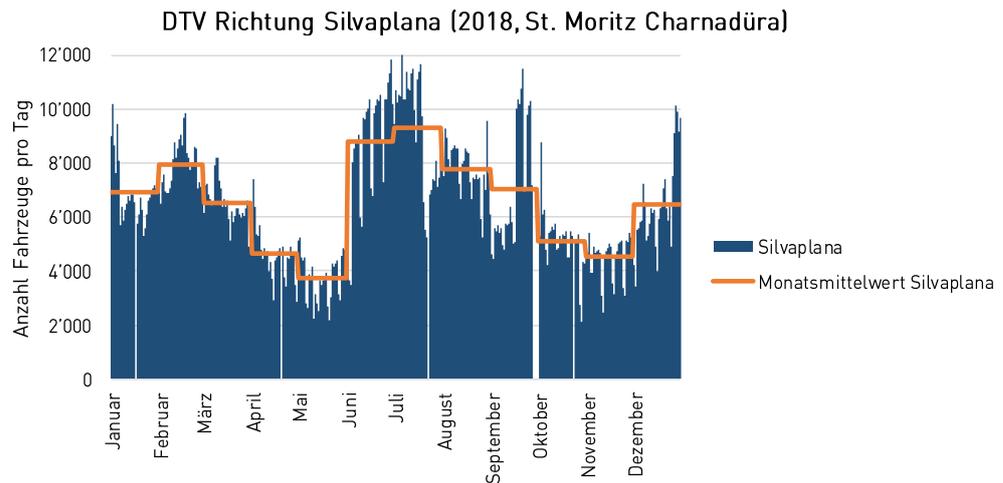


Abbildung 22: DTV 2018 Richtung Silvaplana (Kantonale Zählstelle)

Die Betrachtung der Dauerkurve der Zählstelle gemittelt über beide Richtungen unterstreicht, dass die Anzahl Stunden mit merklichen Kapazitätsengpässen bei etwa 25 Stunden im Jahr liegt. Die Überlastung des Verkehrssystems ist vor allem durch den Tourismusverkehr verursacht, Bestandteil der Überlastung ist aber auch die hohe Autonutzung der Einheimischen. Ausserhalb der punktuellen Spitzen ist das Verkehrsaufkommen relativ moderat.

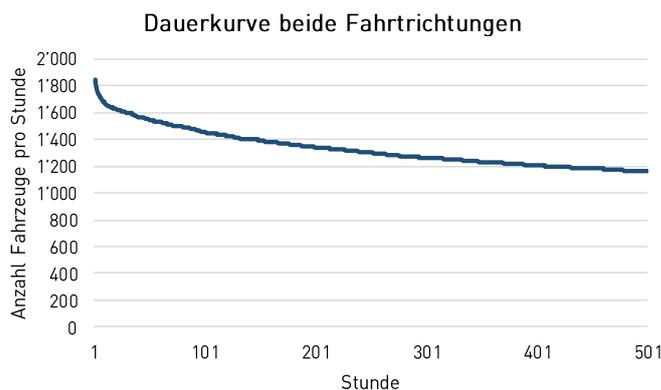


Abbildung 23: Dauerkurve Zählstelle Charnadüra (Kantonale Zählstelle)

Private Parkierung

Für die Parkplatzerstellung gelten gemäss **Baugesetz §36 – 46** folgende Vorgaben:

- Erstellungspflicht bei Neuerstellung, Wiederaufbau, Zweckänderung oder Erweiterung von Bauten und Anlagen, welche zusätzlichen Verkehr erwarten lassen.
- Die Zahl der zu erstellenden Abstellplätze errechnet sich anhand von im Baugesetz definierten Bezugsgrössen (z.B. 1 Abstellplatz pro 80m² Brutto-Wohngeschossfläche) oder gemäss der VSS-Normen.
- Es gibt zwei Arten der Pflichterfüllung:
 - Innerhalb des Perimeters von Gemeinschaftsparkierungsanlagen (GPA): Im Perimeter Dorf sind mindestens 60%, im Perimeter Bad mindestens 50% der Pflichtparkplätze in einer GPA «einzukaufen» (auch bis zu 100% möglich), der Rest ist real auf der Bauparzelle zu erstellen. Die Gemeinde erstellt und betreibt die GPA (sie kann dies auch Dritten überlassen). Wenn keine

Gemeinschaftsparkierungsanlage vorhanden ist, dann ist vorerst nur eine Ersatzabgabe fällig

- Ausserhalb des Perimeters: Reale Erfüllung auf der Bauparzelle

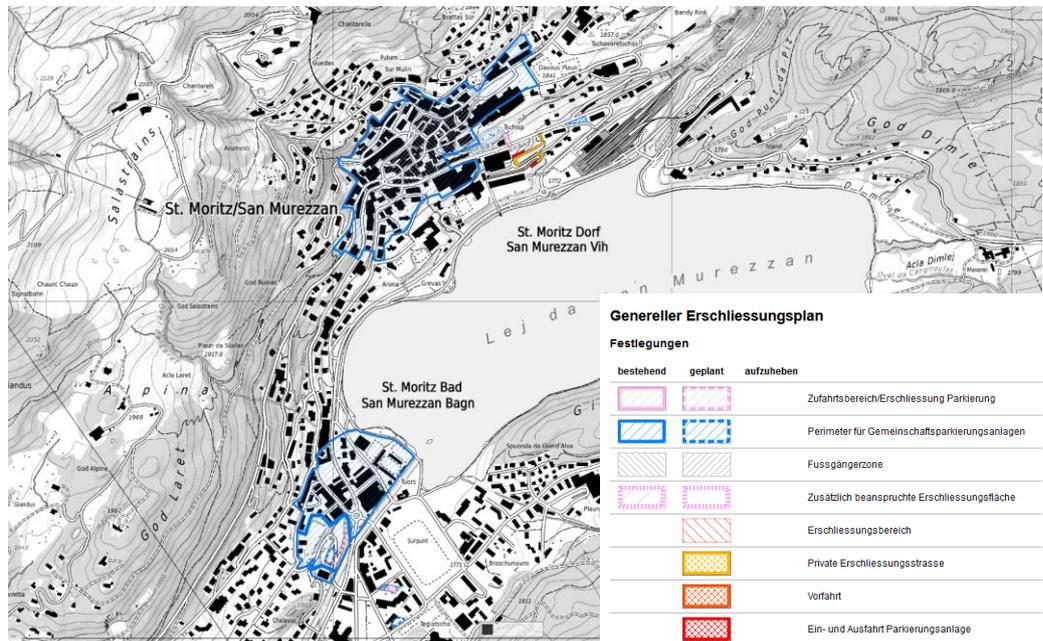


Abbildung 24: Perimeter Dorf und Perimeter Bad gemäss generellem Erschliessungsplan

Aktuell gibt es auf dem Gemeindegebiet keine Gemeinschaftsparkierungsanlagen.

Öffentliche Parkierung

Aktuell gibt es in St. Moritz rund 3'400 öffentlich zugängliche Parkplätze, davon mehr als die Hälfte in den grossen Parkierungsanlagen Serletta, Quadrellas, Du Lac⁵, San Gian, und Signalbahn.



Abbildung 25: Grosse öffentliche Parkplatzanlagen

Über 50% der Parkplätze sind in St. Moritz Bad, rund 40% in St. Moritz Dorf. Die restlichen Parkplätze sind verteilt in den Ortsteilen Champfèr und Suvretta. In St. Moritz Bad sind aktuell alle öffentlichen Parkplätze oberirdisch zugänglich. Am Standort Du Lac

⁵ bezieht sich auf das Parkierungsangebot des Neubaus des Alterszentrums Du Lac

entsteht mit dem Bau des Alterszentrums ein öffentliches Parkhaus (geplante Eröffnung 2024). In St. Moritz Dorf hingegen sind mit Ausnahme der dispers verteilten Strassenparkierung alle Parkplätze in einem Parkhaus. Die Sanierung des baufälligen Parkhaus Quadrellas für eine Weiternutzung von mindestens 15 Jahren ist in Planung. Was danach geschieht, ist aktuell noch offen.

Das heutige Angebot für Reisebusse ist in Abbildung 26 dargestellt.

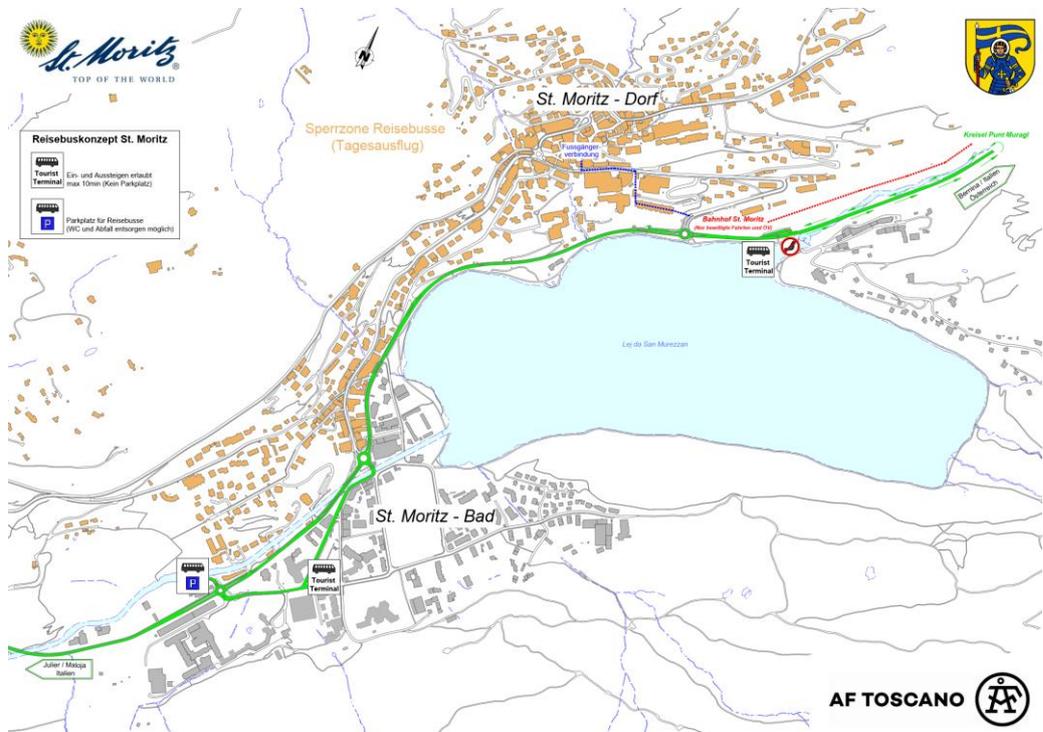


Abbildung 26: Heutiges Parkierungsangebot für Reisebusse (Quelle: Reisebuskonzept St. Moritz von 2005)

Es stehen zwei Bus-Terminals am Bahnhof und an der Via Rosatsch zur Verfügung. An den Terminals ist das Ein-/Aussteigen möglich, wobei die Haltedauer auf 10 Minuten beschränkt ist. Als Warteraum für leere Reisebusse kann der Signalbahnparkplatz genutzt werden. Das Signalareal ist jedoch ein Schlüsselareal, das mittel- bis langfristig entwickelt werden soll, weshalb zukünftig unsicher ist, ob weiterhin ein Warteraum für Reisebusse auf dem Signalareal zur Verfügung gestellt werden kann.

Zur Auslastung der öffentlichen Parkplätze gibt es aktuell keine verlässlichen Zahlen. Es ist aber anzunehmen, dass zentral gelegene Parkplätze höher ausgelastet sind als dezentral gelegene. Die verfügbaren Grundlagen zur Auslastung der Parkplätze zeigen, dass das bestehende Angebot grundsätzlich ausreicht und die Nachfrage mit Ausnahme der absoluten Spitzentage abdecken kann. Es besteht kein Bedarf für zusätzlichen Parkraum. Das Parkleitsystem ist jedoch aktuell ausser Betrieb, was zu noch mehr Suchverkehr führt.

Einige Parkplätze sind bereits zeitlich begrenzt und monetär bewirtschaftet, allerdings fehlt eine einheitliche, nachvollziehbare Parkraumbewirtschaftung. Aktuell gibt es keine Vorgaben, welchen Zweck die öffentlichen Parkplätze erfüllen sollen (z. B. keine Nachtparkierung) und für welche Nutzergruppe diese angeboten werden sollen.

Schwachstellen

- Das Strassennetz ist während touristischen Spitzentagen überlastet.
- Der öffentliche Raum in den Zentren Dorf und Bad ist von oberirdischen Parkplätzen dominiert, welche an Spitzentagen erheblichen Suchverkehr generieren.
- Die Regelung betreffend Gemeinschaftsparkierungsanlagen (Private Parkierung) kann aktuell nur teilweise umgesetzt werden und entspricht nicht mehr vollständig den heutigen Bedürfnissen und Zielsetzungen.
- Ein funktionierendes Parkleitsystem sowie eine verlässliche Erhebung der wichtigsten öffentlichen Parkplätze fehlen. Dies führt unter anderem zu mehr Suchverkehr.
- Das Angebot der öffentlichen Parkierung wird nicht durchgehend bestimmungsgemäss und effizient genutzt und ist nicht genügend mit der gewünschten Verkehrsentwicklung abgestimmt.
- Aufgrund der eventuellen mittel- bis langfristigen Entwicklung des Signalareals ist unsicher, ob der Warteraum für Reisebusse weiterhin auf dem Signalparkplatz angeboten werden kann.

4 Ziele

SMART unterwegs

Das GVK orientiert sich an der Vision und Raumstrategie «St. Moritz 2030». Gemäss dieser sollen die Bewohnenden, Gewerbetreibende und Besuchenden «SMART unterwegs» sein. Mit einem intelligenten Einsatz der Verkehrsträger sollen die Mobilitätsbedürfnisse optimal befriedigt werden. Doch was bedeutet «SMART unterwegs sein» konkret? Welche Stossrichtungen und Massnahmen des GVK sind smart?

Um dies zu klären, wurden im Sinne eines Zielbilds acht SMART-Grundsätze für das GVK definiert. Diese beschreiben, wie die Mobilität in St. Moritz in einem idealen Zielzustand 2030 abgewickelt wird und konkretisieren damit die Stossrichtung «St. Moritz – SMART unterwegs» aus der Vision «St. Moritz 2030».

Sie dienen zudem als Grundlage für die Ermittlung des Handlungsbedarfs. Dieser ist gegeben, wenn die heutige Mobilitätsabwicklung (noch) nicht den SMART-Grundsätzen entspricht.

SMART-Grundsätze

Nachfolgend werden die SMART-Grundsätze aufgeführt. Jeder Grundsatz wird kurz beschrieben und mit Beispielsätzen exemplarisch erläutert.

Grundsatz 1: Smart ist umweltschonende Fortbewegung

Die Mobilität wird mit nachhaltigen, ressourcenschonenden, platzsparenden und effizienten Verkehrsmitteln abgewickelt.

Beispielsätze:

«Ich benütze den Bus zur Talstation.» (Gast)

«Zur Bäckerei nebenan gehe ich zu Fuss.» (Bewohnerin)

Grundsatz 2: Smart ist Stauzeiten zu meiden

An Spitzentagen werden Stauzeiten nach Möglichkeit gemieden, in dem Aktivitäten zeitlich optimal geplant und Autofahrten auf andere Verkehrsmittel verlagert werden.

Beispielsätze:

«Grössere Erledigungen, für welche ich das Auto brauche, mache ich ausserhalb der Stosszeiten.» (Bewohner)

«Muss ich an Spitzentagen um Punkt 8:00 Uhr im Büro sein, wähle ich den öffentlichen Verkehr.» (Pendlerin)

Grundsatz 3: Smart sind Strassenräume, die dem Umfeld und den schwankenden klimatischen Bedingungen entsprechend gestaltet werden

Bei der Gestaltung der öffentlichen (Strassen-)räume werden die Bedürfnisse aller Nutzenden berücksichtigt. Mit einer neuen Flächenaufteilung werden dem ÖV und Fuss-/Veloverkehr sowie den Seitenbereichen mehr Priorität eingeräumt.

Beispielsätze:

«Ich erkenne im Strassenraum intuitiv, wo ich besonders aufmerksam sein muss.» (Lieferant)

«Ich kann gemütlich entlang der Via dal Bagn flanieren» (Gast)

Grundsatz 4: Smart ist Umwege und Verspätungen zu vermeiden

Der Verkehr wird aktiv gesteuert und gelenkt, um Staueffekte zu minimieren. Der ÖV wird priorisiert, damit dieser stabil und schnell verkehren kann.

Beispielsätze:

«Mithilfe des Parkleitsystems finde ich rasch einen freien Parkplatz.» (Gast)

«Trotz viel Verkehr zu Stosszeiten fährt mein Bus pünktlich.» (Pendlerin)

Grundsatz 5: Smart sind Parkplätze am richtigen Ort

Das Parkplatzangebot wird angebotsorientiert unter Berücksichtigung der notwendigen Erreichbarkeit der Zielorte und in Abstimmung mit den übrigen Ansprüchen an das Strassennetz und den öffentlichen Raum dimensioniert und bewirtschaftet.

Beispielsätze:

«Bei meinem Neubau habe ich nur so viele Parkplätze gebaut, wie ich effektiv auch regelmässig brauche.» (Bewohnerin)

«Ich teile meinen Parkplatz am Arbeitsplatz – Tagsüber steht er zu meiner Verfügung, ab 18 Uhr für die Bewohnenden des Quartiers.» (Pendler)

Grundsatz 6: Smart ist ein dichtes, komfortables und durchgängiges Fusswegnetz

Zu Fuss kann man sich im gesamten Gemeindegebiet attraktiv, sicher und direkt bewegen.

Beispielsätze:

«Vom Dorf aus kann ich auf direkten und attraktiven Wegen zum See gelangen.» (Gast)

«Die letzten Meter ab der Bushaltestelle führen mich auf direktem Weg zu meinem Arbeitsplatz.» (Pendlerin)

Grundsatz 7: Smart ist das Velo je nach Wetter auch im Alltag zu nutzen

Sofern Witterung und Jahreszeit es zulassen, wird das Velo in St. Moritz als Alltags- und Freizeitverkehrsmittel für kurze und mittlere Strecken benutzt.

Beispielsätze:

«Für den Nachmittagskaffee mit meinen Bekannten nehme ich bei schönem Wetter das Velo.» (Bewohnerin)

«Im Sommer nehme ich mein Velo für den Weg von Celerina nach St. Moritz. Ich geniesse das schöne Wetter und mache gleichzeitig etwas für meine Fitness.» (Pendler)

Grundsatz 8: Smart ist, wenn Busse häufig und ohne Verspätungen fahren

St. Moritz verfügt über ein verlässliches und attraktives ÖV-Angebot, das entsprechend häufig genutzt wird.

Beispielsätze:

«Ich komme auch abends gut mit dem ÖV von Silvaplana heim nach St. Moritz.» (Bewohner)

«In St. Moritz brauche ich in meinen Ferien gar kein Auto, der ÖV bringt mich rasch zu meinen Zielorten und im Zentrum bewege ich mich zu Fuss.» (Gast)

5 Handlungsbedarf

Aus dem Vergleich der Analyseergebnisse (vgl. Kapitel 3) mit den SMART-Grundsätzen (vgl. Kapitel 4) lässt sich nachfolgender Handlungsbedarf ableiten.

Öffentlicher Raum

- Die öffentlichen Strassenräume entlang der Hauptachsen sind zur Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität siedlungsorientierter bzw. verträglicher zu gestalten.
- Trennwirkungen durch Strasseninfrastrukturen sind zu reduzieren.

Gesamtverkehr

- Es ist ein flexibles Gesamtverkehrssystem nötig, das auf die saisonalen Schwankungen und die unterschiedlichen Anforderungen im Sommer und Winter einght
- Die Erreichbarkeit mit Alternativen zum MIV ist zu erhöhen.
- Kurze Wege sind möglichst auf den Fuss-/Veloverkehr zu verlagern, längere auf den ÖV, zusätzlicher motorisierter Individualverkehr ist durch eine gute Abstimmung mit der Raumentwicklung möglichst zu vermeiden.
- Die Verkehrsmittel sind besser zu vernetzen.
- Das Temporegime innerorts ist auf die Siedlungsstruktur anzupassen.

Fussverkehr

- Diverse Netzlücken (z. B. entlang Inn) im Fussverkehr sind für eine gute und attraktive Durchwegung zu schliessen. Ein zu erstellender Fusswegnetzplan dient dabei der langfristigen Umsetzungs- und Unterhaltsplanung.
- Die Wegweisung ist zu verbessern, vor allem für Ortsunkundige.
- Die Qualität der Fusswege (Begegnungsfälle, Gestaltung) und die Sicherheit (z.B. bei Strassenverengung Via Maistra) sind zu erhöhen.

Veloverkehr

- Für Alltagsvelofahrende braucht es einfach auffindbare Wege von hoher Qualität in Form von Veloinfrastrukturen und Wegweisung. Dabei sind die Bedürfnisse von jung bis alt, von ortskundig und nicht ortskundig sowie jene der verschiedenen Velotypen (z. B. mit Kinderanhänger) zu berücksichtigen. Ein zu erstellender Velonetzplan dient dabei der langfristigen Umsetzungs- und Unterhaltsplanung.
- Die Veloführung ist an Knoten zu verbessern (z.B. Kreisel Dimlej).
- Das Potential von E-Bikes ist durch die Schaffung eines Angebots, das zum Velofahren einlädt, abzuschöpfen (attraktives Netz, Abstellplätze, Sharing-Angebot usw.).
- Die Qualität und Anzahl der Veloabstellplätze sind zu erhöhen.

Öffentlicher Verkehr

- Die Erreichbarkeit von aussen und innerhalb St. Moritz ist zu gewährleisten.
- Die Erreichbarkeit des Sees ist zu erhöhen.
- Die Fahrplanstabilität des Bus ist zu verbessern bzw. der Bus zu priorisieren.
- Die Haltestellen sind aufzuwerten (z.B. hinsichtlich BehiG und Aufenthaltsqualität).

Motorisierter Individualverkehr

- Die Erreichbarkeit von aussen und innerhalb St. Moritz ist zu gewährleisten.
- Die öffentlichen Parkplätze sind an sensiblen Lagen zu reduzieren und je nach Lage zeitlich zu beschränken sowie der Lage entsprechend zu bewirtschaften.
- Das Parkleitsystem ist wieder in Betrieb zu nehmen, um Suchverkehr zu reduzieren.
- Die Regelung der privaten Parkierung ist zu aktualisieren und der heutigen Situation anzupassen.

6 Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept zeigt mit den nachfolgenden Stossrichtungen und Konzeptplänen auf, wie der Handlungsbedarf angegangen werden soll. Daraus abgeleitet folgen im nachfolgenden Kapitel 7 entsprechende Massnahmen zur Umsetzung des Gesamtkonzepts. Die wichtigsten Konzeptelemente sind:

- Der Saisonalität angemessene attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes;
- Lückenlose, attraktive und sichere Führung des Velo- und Fussverkehrs;
- Erhöhung der ÖV-Angebotsqualität und Verbesserung der Priorisierung des ÖV;
- Gewährleistung der guten Erreichbarkeit mit dem MIV;
- Schaffung eines angemessenen Parkierungsangebots, welches die negativen Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität minimiert.

6.1 Öffentlicher Raum

Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes mit hoher Nutzungsvielfalt

Bei der Gestaltung der öffentlichen (Strassen-)Räume sind die Bedürfnisse aller Nutzenden berücksichtigt und abgewogen. Die Gestaltung erfolgt, wenn möglich, nach dem Koexistenzprinzip oder zumindest mit dem Ziel, die Trennwirkung und die negativen Auswirkungen (Lärm, Sicherheit) zu minimieren.

Mit einer neuen Flächenaufteilung wird dem Verweilen und Flanieren, dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem ÖV wo nötig und möglich mehr Priorität eingeräumt. Im Fokus stehen drei Begegnungsräume/Plätze:

- Schulhausplatz inkl. Piazza dal Mulin
- Piazza Rosatsch
- Bahnhofplatz

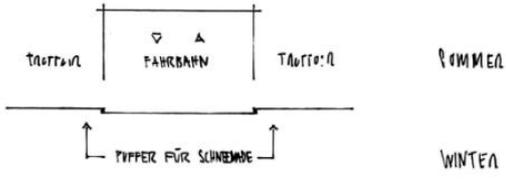
Saisonale Flexibilität

Die Strukturen in St. Moritz sind geprägt durch die je nach Jahreszeit unterschiedlichen Anforderungen an Plätze und den Strassenraum. Die Schneeräumung im Winter und gleichzeitig die zunehmenden (Freizeit-)Velofahrenden im Sommer erfordern zunehmend flexibler nutzbare Strassenräume, welche gleichzeitig jederzeit eine hohe Qualität aufweisen.

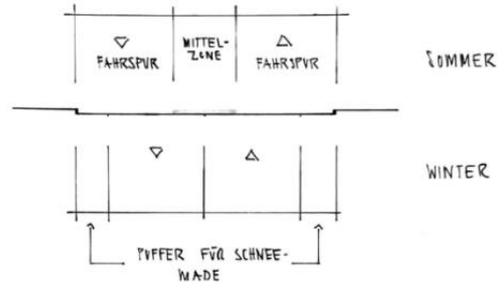
Mit zugeschnittenen Gestaltungselementen soll den saisonalen Anforderungen Rechnung getragen werden und der öffentliche Raum flexibel genutzt werden können. In Abbildung 27 sind beispielhaft mögliche Querschnittsaufteilungen gezeigt, die flexibel sind und den unterschiedlichen Anforderungen im Sommer und Winter Rechnung tragen. Mögliche Ansätze sind:

- Überbreite Trottoirs
- Überbreite Velostreifen
- Mittelzonen
- Grünstreifen

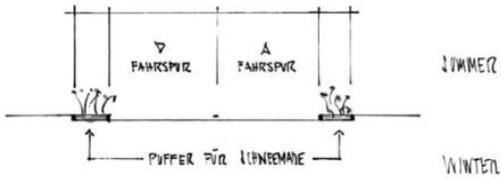
VERBREITETE TRETTREIFEN



MITTELZONE



BAHNSTREIFEN



VERBREITETE VELOSTREIFEN

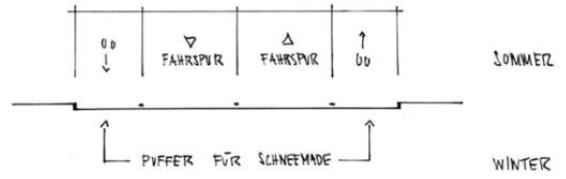


Abbildung 27: Flexible Strassenraumquer-schnitte

6.2 Fussverkehr

Sicheres, attraktives und durchgehendes Fusswegnetz

Die in der Situationsanalyse ausgeschiedenen Netzlücken (Fokus Alltagsverkehr) werden geschlossen, um ein durchgehendes Fusswegnetz zu gewährleisten. Bestehende Schwachstellen wie unterdimensionierte Fusswege oder Strecken mit mangelnder Aufenthaltsqualität sind zu beheben. Neben einer Wegführung von A nach B sollen an folgenden Orten auch attraktive und sichere Verweil-/Flanierräume für Fussgänger*innen geschaffen werden:

- Piazza dal Mulin / Via Mulin / Via dal Bagn im Dorf
- Via Salet
- Piazza Rosatsch (Via Rosatsch / Via Tegiatscha)
- Seeuferweg

Die Fussverkehrsinfrastrukturen sollen differenziert nach Nutzungstyp gestaltet werden:

Zentren Dorf und Bad

- Grosszügige Verkehrs- und Verweilflächen mit hoher Raumqualität
- Optimale Erreichbarkeit und sichtbare Zugänglichkeit
- Je nach Situation Mischflächen, Begegnungszonen und separate Führungen

Nebenzentrum Champfèr / übriges Siedlungsgebiet

- Flächig nutzbare Strassenräume anstreben
- Gute Querbarkeit der Strassenräume
- Angemessene signalisierte Geschwindigkeit (Tempo 30, Begegnungszonen), insbesondere bei sensiblen Nutzungen (Schulen, Altersheime)

Freizeit (neben Wanderwegen v.a. siedlungsorientierter Seeuferraum)

- Hohe Umfeldqualität, vielfältige, frei begehbare Verbindungen und Flächen
- (Weg als Ziel im Vordergrund), kein oder nur minimaler MIV

Gute Auffindbarkeit der Fusswege

Die Auffindbarkeit der Fusswege wird nach dem Prinzip «weniger ist mehr» vor allem für Ortsunkundige verbessert. Weiter wird die Wegweisung mit den zu schliessenden Netzlücken ergänzt. Die Auffindbarkeit der Fusswege kann durch gestalterische Elemente wie Markierungen oder Piktogramme unterstützt werden, was eine Abstimmung mit den Standards für Fusswege bedingt.

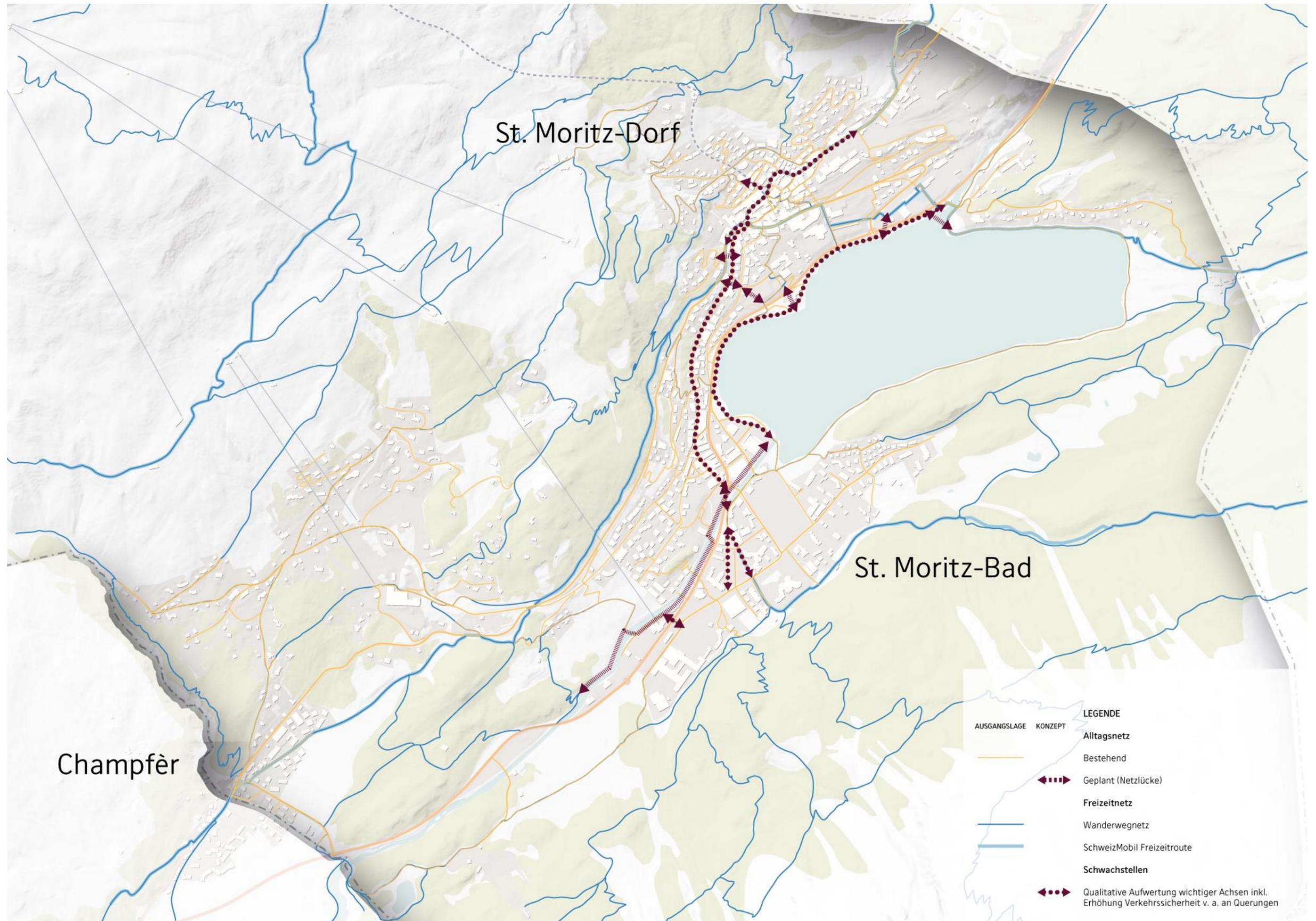


Abbildung 28: Konzeptplan Fussverkehr

6.3 Veloverkehr

Sicheres, attraktives und durchgehendes Velowegnetz

Das Velowegnetz ist bereits heute durchgehend befahrbar, meistens allerdings im Mischverkehr. Dies kann teilweise Sinn machen, je nach Ausgangslage allerdings auch sicherheitskritisch und unattraktiv sein. Bestehende Schwachstellen wie unterdimensionierte Radstreifen, Gefahrenstellen durch Dooring oder Führung im Mischverkehr bei hohem Verkehrsaufkommen sind zu beheben und der Komfort zu erhöhen. Ebenso sind kritische Knotenpunkte wie der Kreisel Dimlej oder die Kreuzung Via Chavallera – Via dal Bagn zu optimieren. Zu definierende Qualitätsstandards für die Dimensionierung und Gestaltung von Veloinfrastrukturen unterstützen die Umsetzung einer attraktiven und sicheren Infrastruktur.

Attraktives Angebot an Veloabstellplätzen

An ausgewählten Standorten mit hohem Publikumsverkehr ist ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen zu schaffen. Dabei ist eine einheitliche Erscheinung und Mindestqualität der Abstellanlagen zu gewährleisten:

- Velos sollen angeschlossen werden können
- Abstellplätze sind genügend breit/lang dimensioniert
- Langzeitparkierung (> 4h) ist witterungsgeschützt
- Flexible Flächennutzung hinsichtlich Wintermonate (mobile Veloabstellsysteme)

Bei Privaten ist bei der Baubewilligung darauf zu achten, dass eine angemessene Anzahl qualitativer Veloabstellplätze gebaut wird. Eine entsprechende Grundlage wird mit einer Anpassung des Baugesetzes geschaffen.

Etablierung einer St. Moritzer Velokultur

Die Velonutzung im Alltag für kurze bis mittlere Distanzen (v.a. Sommersaison) wird durch die Schaffung attraktiver Veloinfrastrukturen gefördert. Weitere Massnahmen zur Förderung sind zu prüfen, so beispielsweise die Machbarkeit eines Veloverleihsystem für den Alltag oder auch eine Werbekampagne. Für eine etablierte Velokultur in der Bergregion ist auch die Förderung des Freizeitverkehrs und somit unterschiedlicher Velotypen wichtig.

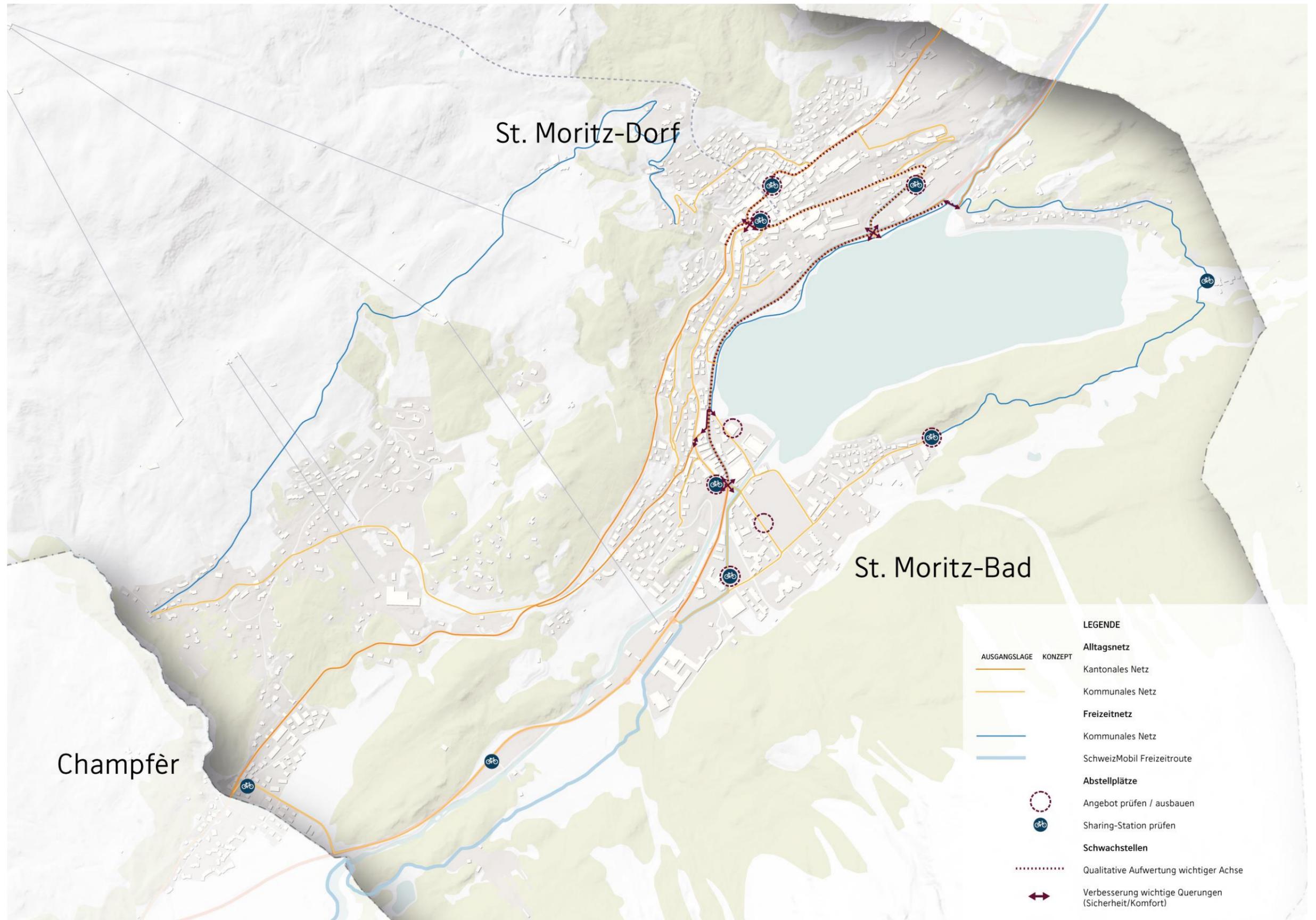


Abbildung 29: Konzeptplan Veloverkehr

6.4 Öffentlicher Verkehr

Attraktive ÖV-Erschliessung

St. Moritz soll von aussen wie auch innerhalb künftig gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sein. Dazu ist der geplante Angebotsausbau im Bahn- und Busverkehr umzusetzen. Die Planungshoheit liegt jeweils bei den kantonalen Fachämtern. Die Gemeinde wird weiterhin in den Planungsprozessen die kommunalen Interessen einzubringen. Es ist zu prüfen, ob eine Haltestelle entlang dem See machbar wäre, um dessen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr zu verbessern. Zudem wird bei der Haltestelle Caspar Badrutt empfohlen, auch eine Haltekante in Richtung Dorf zu schaffen und zu bedienen. Falls diese wieder eingeführt wird, sollte die Überholmöglichkeit für den MIV unterbunden werden, um die Priorisierung des ÖV zu verbessern.

Zudem sind die Haltestellen als wichtige Start- und Endpunkte von Wegen aufzuwerten, einheitlich und BehiG-konform auszugestalten, wo dies nicht bereits geschehen ist (gemäss bestehender langfristiger Planung). Davon ist auch der Schulhausplatz betroffen, der neben dem Bahnhof der wichtigste ÖV-Umsteigepunkt in der Gemeinde ist. Hier ist eine ganzheitliche Betrachtung notwendig im Sinne der Betrachtung der Bedürfnisse aller Verkehrsmittel und der Anforderungen an einen attraktiven und sicheren öffentlichen Raum.

Stabiler ÖV-Betrieb

Die Verkehrsbelastungen zu Stosszeiten führen auf einzelnen Linien zu Störungen im Busbetrieb. Folge davon sind Verspätungen und Anschlussbrüche. Zur Sicherstellung eines möglichst stabilen und damit störungsfreien Betriebs sind an zweckmässigen Orten Busbevorzugungsmassnahmen in Form von Fahrbahnhaltestellen zu prüfen (v. a. entlang Via dal Bagn).

Multimodale Drehscheiben weiterentwickeln

Der Bahnhof ist als wichtiger Knotenpunkt zwischen allen Verkehrsmitteln zu einem attraktiven Umsteigepunkt weiterzuentwickeln. Die Umsteigebeziehungen sollten möglichst direkt und komfortabel sein und die Aufenthaltsqualität hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität hoch. Flächen für Aufenthalt / Warten, Veloabstellplätze und allenfalls Sharingsysteme sind frühzeitig einzuplanen und zu sichern.

Der Schulhausplatz und die Piazza Rosatsch sind weitere wichtige Knotenpunkte für multimodale Wegekettensysteme Bus – zu Fuss, Bus – Velo und Bus – Bergbahn (Standseilbahn Chantarella – Corviglia). Die Umsteigebeziehungen sind auch hier zu optimieren und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

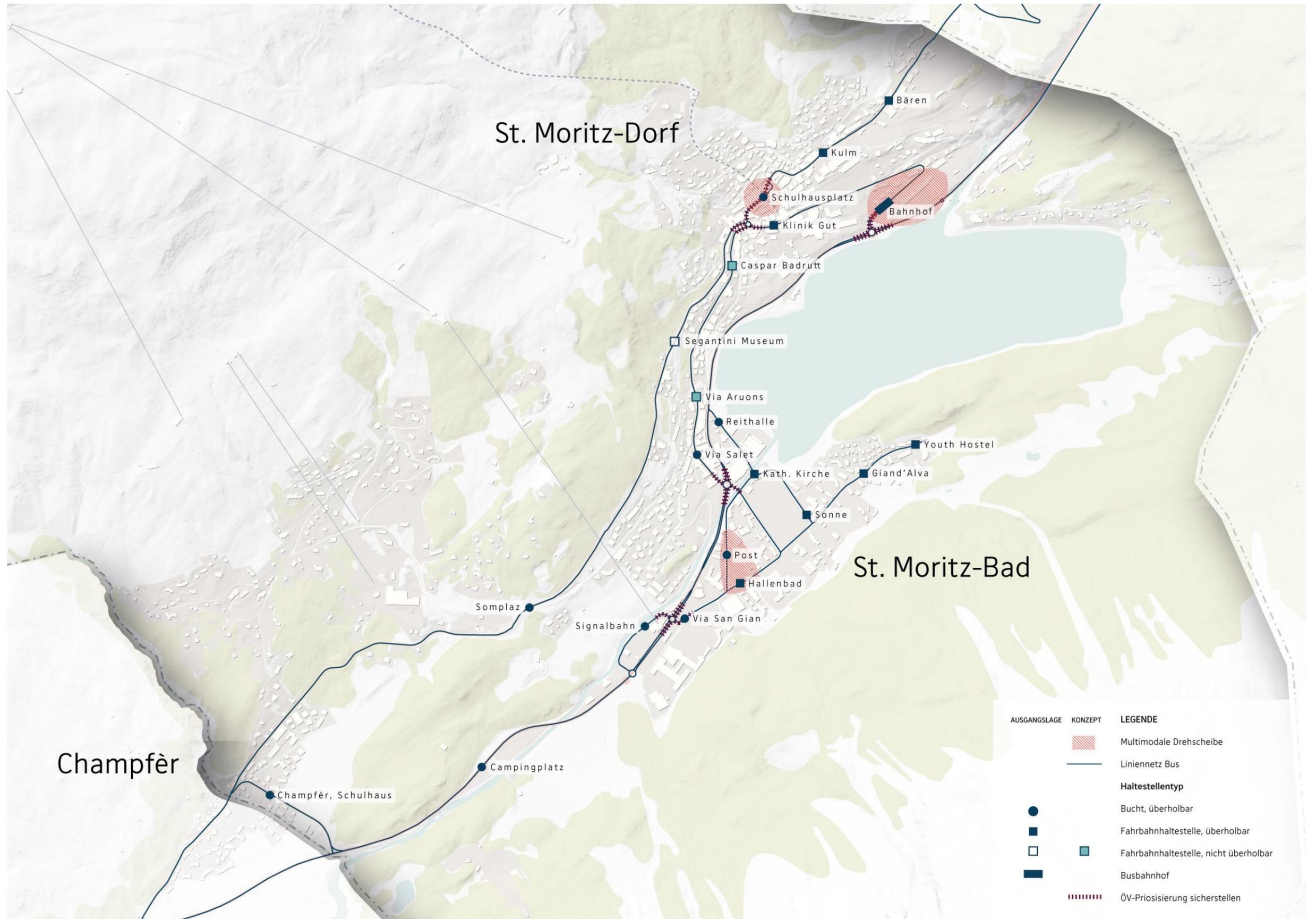


Abbildung 30: Konzeptplan Öffentlicher Verkehr

6.5 Motorisierter Individualverkehr

Sicherheit und Verträglichkeit durch zweckmässige Signalisation und Gestaltung

Das Temporegime und die Gestaltung sind abhängig vom Standort und von der Funktion der Strasse. Dabei sind allerdings auch sicherheitsrelevante Aspekte zu berücksichtigen. Zur Erhöhung der Sicherheit und Reduktion der Lärmbelastungen soll auf siedlungsorientierten Strassen die Geschwindigkeit T30 betragen. Auf Strassen zwischen den einzelnen Siedlungsteilen soll maximal T50 gelten. Die Ortseingänge sind als Eingangstore zur Siedlung entsprechend zu gestalten.

Angemessene Regelung und Handhabung der privaten Parkierung

Die Regelungen zur Parkplatzerstellungspflicht bei Um- und Neubauten sowie Nutzungsänderungen sollen zeitgemäss und umsetzbar sein sowie die formulierten Zielsetzungen unterstützen. Dazu werden die entsprechenden Vorgaben im Baugesetz überarbeitet und den heutigen Bedürfnissen angepasst. Dies betrifft insbesondere die Bemessung des Pflichtbedarfs, die Festlegung einer Obergrenze für Parkplätze und die Handhabung der Regelung zu Gemeinschaftsparkierungsanlagen.

Konzentration der öffentlichen Parkierung in bestehenden Parkhäusern mit Parkleitsystem

An zentralen Lagen wird durch die Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen Raum für die Aufwertung der Strassenräume geschaffen. Die öffentlichen Parkplätze werden in bestehenden Parkhäusern konzentriert und ein Parkleitsystem eingesetzt, dadurch kann der Verkehr gelenkt und das Verkehrsaufkommen reduziert werden, wovon z.B. auch der ÖV profitiert.

Im Rahmen der Umgestaltung der Piazza Rosatsch ist zu prüfen, ob bei einer weitestgehend vollständigen Aufhebung der oberirdischen Parkplätze ein Parkhaus unterhalb des Platzes realisiert werden soll. Dabei ist zu prüfen, ob auch der Bedarf von umliegenden Nutzungen integriert werden kann. Neben den hohen Kosten werden jedoch auch die möglichst direkte Erschliessung des Parkhauses ab der Kantonsstrasse und die Mehrbelastung des Quartiers als kritisch erachtet. Die Umgestaltung des Platzes wird auch ohne Parkhaus als zweckmässig und machbar erachtet. Der Parkplatzbedarf kann in der Regel auch mit einem reduzierten Angebot (z.B. 1/2 der Parkfelder) an der Oberfläche abgedeckt werden. Für Spitzentage werden flexible Angebote mit P+R geschaffen (vgl. nachfolgende Stossrichtung).

Flexible Angebote der öffentlichen Parkierung für Spitzentage und Veranstaltungen

Das Parkplatzangebot richtet sich am Grundbedarf aus. Es sind keine zusätzlichen öffentlichen Parkings notwendig. Für Spitzentage, beispielsweise während Grossveranstaltungen, werden flexible Angebote mit P+R und einem Shuttle geschaffen.

Standplätze für Reisebusse möglichst peripher

Die bestehenden Bus-Terminals für das Ein-/Aussteigen beim Bahnhof und Piazza Rosatsch sollen erhalten bleiben. Bei der Piazza Rosatsch wird empfohlen, das Angebot reduziert und platzsparender anzuordnen. Falls die Standplätze beim Signalareal wegfallen, wird empfohlen, ein Angebot beim Parkplatz Islas zu realisieren.

Kurze Parkdauer & höhere Tarife für öffentliche Parkierung im Zentrum

In den Zentren werden die verbleibenden Parkplätze im Strassenraum für kurze Parkdauern genutzt, je nach Lage wird die maximale Parkdauer auf 15 Minuten bis 1 Stunde beschränkt. Wer länger parkiert, macht dies in einem Parkhaus oder peripherer. Damit wird die Verfügbarkeit von Parkplätzen im Zentrum erhöht. Die Tarife sind im Zentrum höher als an peripheren Lagen, um preislich einen Anreiz zu schaffen, weniger im Zentrum zu parkieren /andere Verkehrsmittel zu nutzen.

Förderung Elektromobilität

St. Moritz möchte im Bereich Elektromobilität eine Pionierrolle einnehmen und hat dazu einen umfassenden Masterplan Elektromobilität erarbeitet. Ein wesentlicher Baustein ist dabei der Ausbau des Ladenetzes. Neben der Elektrifizierung der öffentlichen Parkhäuser soll die Ladeinfrastruktur vor allem auch auf Privatgrund gefördert werden.

Falls sich neben den einzelnen, z.T. bereits vorhandenen dispers verteilten Ladestationen der Bedarf für eine grössere Schnellladestation im Sinne einer Stromtankstelle auf dem Gemeindegebiet ergibt, ist die Standortwahl sorgfältig vorzunehmen, da diese «E-Tankstelle» auch Verkehr erzeugt/anzieht. Es wird empfohlen, einen Standort möglichst nahe am Kantonsstrassennetz zu wählen, beispielsweise bei der heutigen BP-Tankstelle (1. Priorität) oder dem Parkplatz San Gian II (2. Priorität) in St. Moritz Bad.

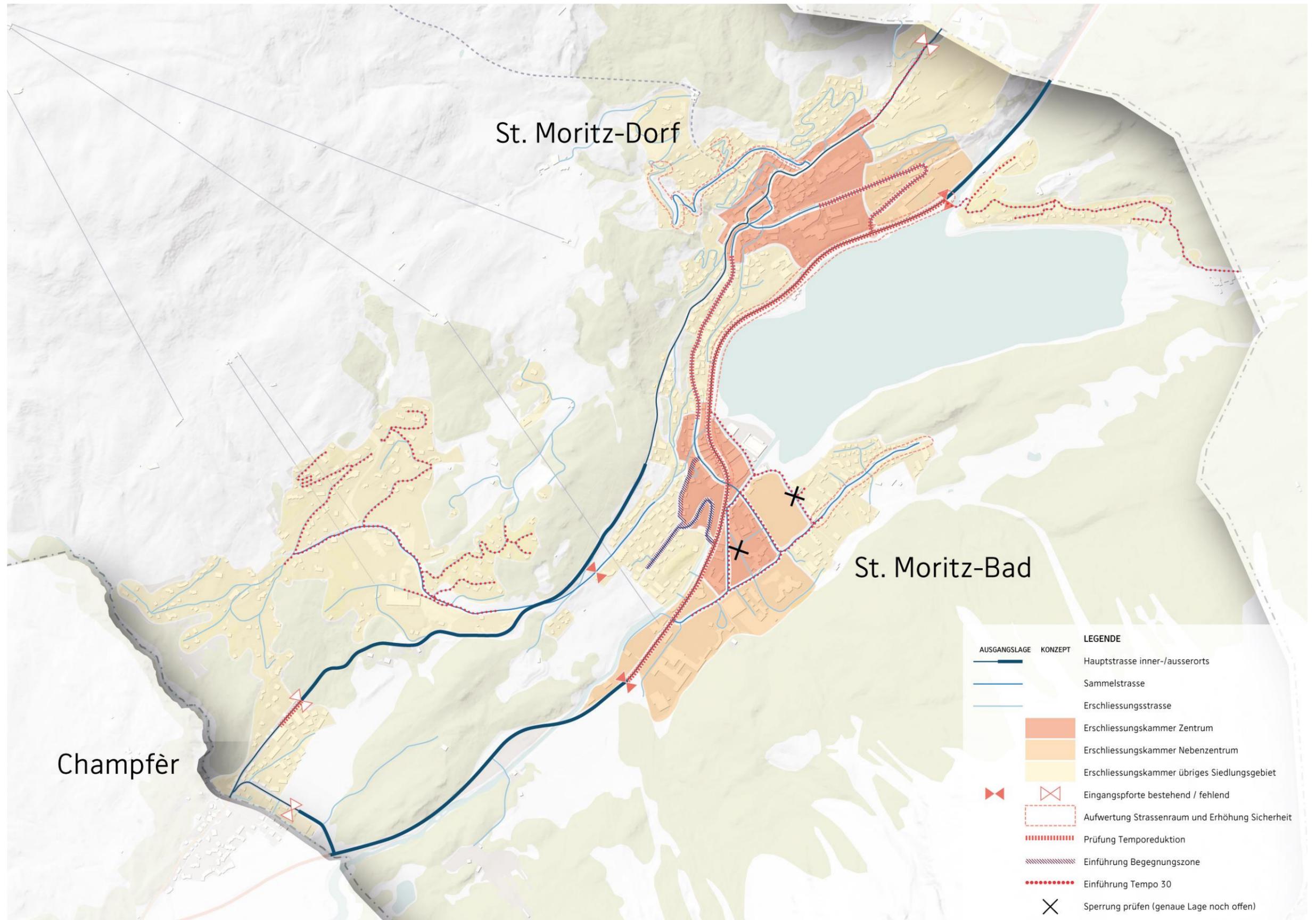


Abbildung 32: Konzeptplan Motorisierter Individualverkehr

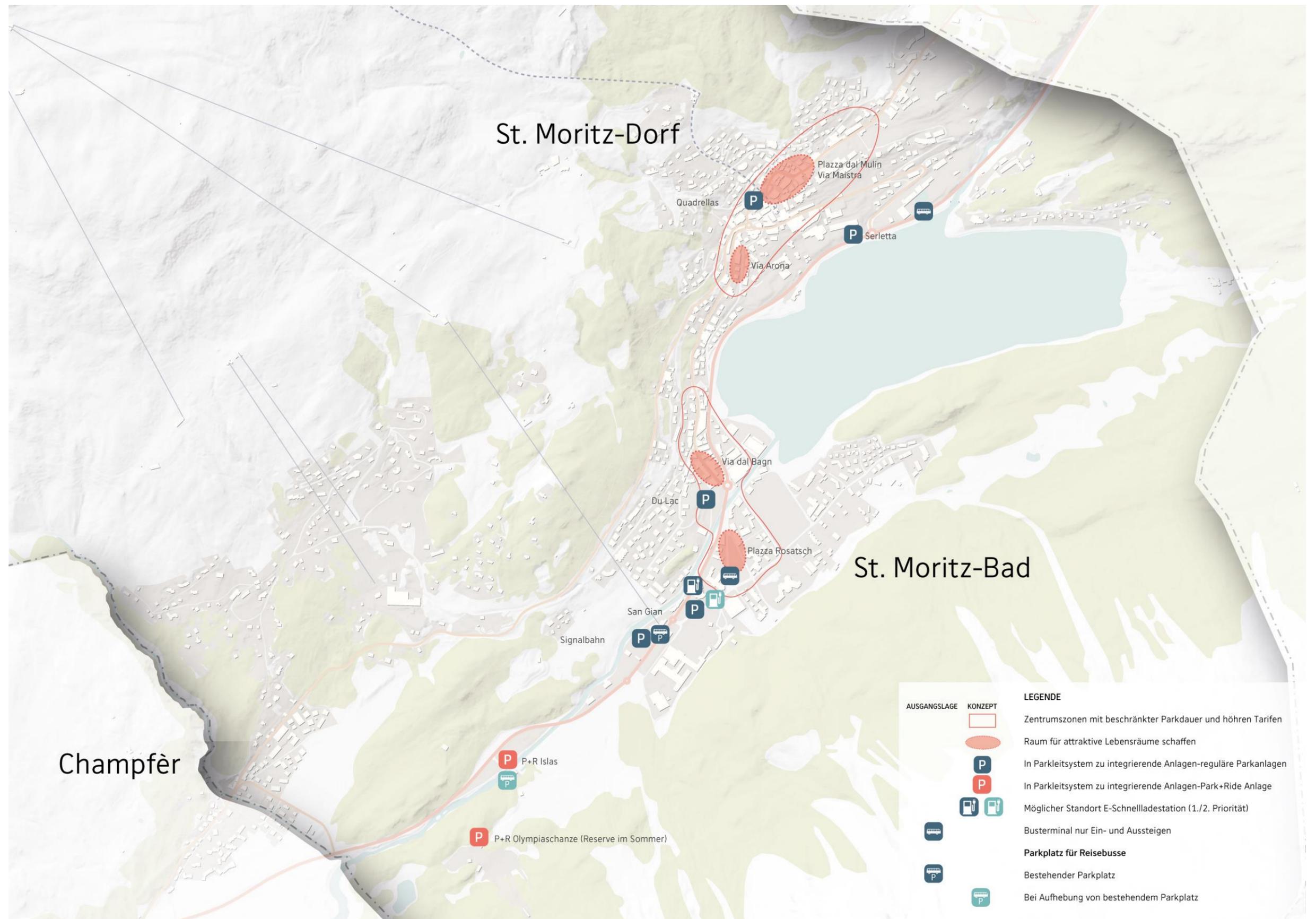


Abbildung 33: Konzeptplan Öffentliche Parkierung

7 Massnahmen

7.1 Massnahmenübersicht

Nachfolgend ist eine Übersichtstabelle zu den Massnahmen ersichtlich. Die einzelne Massnahmen sind in separaten Massnahmenband detaillierter beschrieben. Bei der Priorisierung wird jeweils eine Einstufung (hoch, mittel, tief) aufgrund einer qualitativen Einschätzung des Beitrags zur Zielerreichung angegeben. Beim Zeithorizont werden folgende Zeiträume unterschieden: Daueraufgabe (wiederkehrend), kurzfristig (Sofortmassnahme <2 Jahre), mittelfristig (<5 Jahre) und langfristig (>10 Jahre). In der Spalte Saisonalität wird jeweils der Jahreszeitraum angegeben, in der die Massnahme wirkt (ganzjährig, Sommer, Winter).

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Sofortmassnahmen	Saisonalität	Priorität	Federführung	Weitere Beteiligte	Auswirkungen auf Planungsinstrumente	Weitere Bemerkungen
Gesamtverkehr									
GV 1	Aufwertung nordwestlicher Seeuferbereich – Aufwertung und Revitalisierung Seepromenade und Seeufer – Verbesserung Fuss- und Veloverkehrsangebot – Siedlungsorientierte Gestaltung Via Grevas mit Reduktion signalisierte Geschwindigkeit	mittelfristig	–	ganzjährig	hoch	Gemeinde	Kanton	keine	
GV 2	Umgestaltung Piazza Rosatsch – Attraktiven Lebensraum schaffen – Konzept erstellen (Platzgestaltung, öffentliche Parkierung, ...), Reduktion des Parkraumangebots an der Oberfläche umsetzen, prüfen, ob ein Teil in unterirdischem Parkhaus ersetzt werden soll (Integration mit PP-Bedarf umliegender Nutzungen abklären) – schrittweise Umsetzung anstreben	mittelfristig	– Test mit temporären Nutzungen, Umsetzung im Rahmen der bestehenden Gastronomie-Pop-Ups anstreben – Teilweise Umnutzung Car-Parkplätze	ganzjährig, evtl. unterschiedliche Nutzung je Saison	hoch	Gemeinde	Private Anrainer	keine	
GV 3	Umgestaltung Via dal Bagn Abschnitt nach Kreisel Du Lac – Attraktiven Lebensraum schaffen, Behebung vorhandener Defizite (z.B. wildes Parkieren zu Spitzenzeiten, nicht behindertengerechte Gestaltung der Haltekante in Richtung Dorf, Optimierung Sichtweiten/Ausgestaltung/Dimensionierung Parkplätze) – Konzept für Umgestaltung erstellen (Platzgestaltung, öffentliche Parkierung, ...)	mittelfristig		ganzjährig, evtl. unterschiedliche Nutzung je Saison	mittel	Gemeinde	Private Anrainer	keine	
GV 4	Umgestaltung Piazza dal Mulin – Konzept für Umgestaltung erstellen (Platzgestaltung, öffentliche Parkierung, ...) – Erhöhung Sicherheit (Verkehrsberuhigung, Schaffung einer Torwirkung) anstreben	mittelfristig	– Test mit temporären Nutzungen (Pop-up), z.B. mit Parklets ⁶ und Verkehrsberuhigung	ganzjährig, evtl. unterschiedliche Nutzung je Saison	mittel	Gemeinde	Private Anrainer	keine	
GV 5	Umgestaltung Schulhausplatz / Sanierung Quadrellas – Verbesserung Aufenthalts- und Nutzungsqualität, behindertengerechte Gestaltung der Haltekanten, geplanter Ausbau ÖV-Angebot berücksichtigen, Einbezug der langfristigen Sanierung des Parkhauses Quadrellas (Anpassung Zu-/Wegfahrt usw.), Zugang ab Bushaltestelle Schulhausplatz zur Standseilbahn Chantarella - Corviglia verbessern – Konkurrenzverfahren / Wettbewerb für Erarbeitung des Konzepts	mittelfristig		ganzjährig	hoch	Gemeinde	Engadin Bus, private Anrainer	keine	
GV 6	Umgestaltung Bahnhofplatz – Gemeinde soll sich aktiv einbringen: Attraktiver Empfangsort schaffen, direkte Fusswegverbindung an den See	mittelfristig		ganzjährig	hoch	RhB	Gemeinde	Anpassung Genereller Gestaltungsplan prüfen	Abstimmung mit KRL-Objektblatt zum Bahnhofplatz nötig
GV 7	«GVK-/Fuss-/Velo-Kümmerer» – Verantwortliche Person(en) definieren, Ziele/Strategie/Massnahmen bei Projekten einbringen, Kommunikation und Sensibilisierung bei Bevölkerung, Gewerbe, Veranstaltungen usw., Ansprechperson für Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs	Daueraufgabe		ganzjährig	hoch	Gemeinde		keine	
Öffentlicher Verkehr									
ÖV 1	Angebotsausbau im Bahnverkehr umsetzen – ÖV-Angebotsausbau ist im Rahmen von Retica 30 geplant, wird schrittweise umgesetzt – Starker Ausbau der Bahnverbindungen von/nach St. Moritz vorgesehen	kurzfristig		ganzjährig	hoch	RhB	Gemeinde	keine	
ÖV 2	Angebotsausbau im Busverkehr umsetzen – Ausschreibung zum Regionalbusnetz im Oberengadin läuft – Zukünftige Linienführungen sind noch offen, es wird jedoch diverse Taktverdichtungen geben, Führung des Ortsbusses ist noch offen – Pilotversuch mit Rufbusangebot für Randzeiten und nicht gut erschlossene Siedlungsgebiete prüfen (Suvretta, Dimlej, Tinus, Salastrains usw.)	kurzfristig		ganzjährig (dichteres Angebot in der Hochsaison)	hoch	Transportunternehmen	Gemeinde	keine	
ÖV 3	Ergänzung Haltestelle entlang See – Haltestelle entlang des Sees prüfen	mittelfristig		ganzjährig	hoch	Gemeinde	Engadin Bus	keine	Koordination mit der Planung zur Aufwertung des Seeuferbereichs
ÖV 4	Ergänzung Haltekante Caspar Badrutt in Richtung Dorf – Haltekante bei der Haltestelle Caspar Badrutt in Richtung Dorf schaffen – Mit Sanierung Werkleitungen im Bereich englische Kirche kombinieren	langfristig		ganzjährig	hoch	Gemeinde	Engadin Bus	keine	ÖV-Priorisierung sicherstellen (Fahrbahnhaltestelle prüfen)
ÖV 5	Überprüfung und Aufwertung Haltestellen – Haltestellen des ÖV flächendeckend prüfen und attraktiver sowie einheitlicher gestalten (gedeckte Wartemöglichkeiten, Sitzgelegenheiten, Informationen usw.)	kurzfristig		ganzjährig	hoch	Gemeinde		keine	Koordination mit Signaletik Fusswegnetz
ÖV 6	Fahrbahnhaltestelle Via Aruons in Richtung Dorf – Haltekante Via Aruons in Richtung Dorf nicht überholbar ausgestalten, um die Priorisierung des ÖV zu verbessern	kurzfristig		ganzjährig, Wirkung v.a. zu Spitzenzeiten	mittel	Gemeinde	Engadin Bus	keine	

⁶ provisorische Einbauten auf Parkplätzen, welche zu einer Erweiterung des Bürgersteiges werden

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Sofortmassnahmen	Saisonalität	Priorität	Federführung	Weitere Beteiligte	Auswirkungen auf Planungsinstrumente	Weitere Bemerkungen
Fussverkehr									
FV 1	Aktualisierung Fusswegnetzplan – Fusswegnetzplan gemäss Konzeptplan aktualisieren	kurzfristig		ganzjährig	tief	Gemeinde		Anpassung Genereller Erschliessungsplan	
FV 2	Schliessung Netzlücken Fusswegnetz – Identifizierte Netzlücken gemäss Konzeptplan schliessen	mittelfristig		ganzjährig	mittel	Gemeinde		Anpassung Genereller Erschliessungsplan	
FV 3	Behebung Schwachstellen Fusswegnetz – Schwachstellen im Fusswegnetz beheben	mittelfristig		ganzjährig	hoch	Gemeinde		keine	Koordinierung mit Strassensanierungsplan
FV 4	Überprüfung Wegweisung Fussverkehr – Auffindbarkeit der Fusswege verbessern – Beschilderung prüfen (nach dem Prinzip «weniger ist mehr»)	mittelfristig		ganzjährig	tief	Gemeinde		keine	Verknüpfung mit Gestaltungskonzept für Fusswege prüfen
Veloverkehr									
VV 1	Aktualisierung Velonetzplan – Velonetzplan gemäss Konzeptplan aktualisieren	kurzfristig		ganzjährig, Wirkung v.a. im Sommer	tief	Gemeinde		Anpassung Genereller Erschliessungsplan	
VV 2	Behebung Schwachstellen Velonetz – Schwachstellen im Velonetz beheben	mittelfristig		Sommer	hoch	Gemeinde		keine	Koordinierung mit Strassensanierungsplan
VV 3	Angemessenes Angebot an Veloabstellplätzen – An ausgewählten Standorten mit hohem Publikumsverkehr – Einheitlichkeit und Mindestqualität gewährleisten (Velos abschliessbar usw.)	kurzfristig	– Pop-up Veloabstellplätze prüfen	Sommer	mittel	Gemeinde		keine	
VV 4	Pilotversuch Veloverleihsystem – Fokus auf Dreieck Bahnhof, Dorf und Bad – Zusammenarbeit mit lokalen Veloshops und der Hotellerie (keine Konkurrenzierung des bestehenden Angebots, sondern Mehrwert schaffen)	kurzfristig	– kann als Sofortmassnahme im Sinne eines Pilotversuchs umgesetzt werden	Sommer	mittel	Gemeinde	Lokale Veloshops, keine Hotellerie	keine	
VV 5	Verbesserung regionales Velonetz – Optimierung der überkommunalen Veloverbindungen in der Region anstossen – Prüfen, ob direkte Verbindungen abseits der Kantonsstrassen geschaffen werden können (ohne Konflikte mit dem Fussverkehr zu schaffen)	kurzfristig		Sommer	mittel	Kanton	Silvaplana, Celerina, Pontresina	Anpassung Genereller Erschliessungsplan	
Motorisierter Individualverkehr									
MIV 1	Dimensionierungs- und Gestaltungsprinzipien Strassennetz – Entwurf/Dimensionierung gemäss Konzeptplan zum Strassennetz – Anwendung von einheitlichen Prinzipien	Daueraufgabe		ganzjährig	mittel	Gemeinde	Kanton	Anpassung Genereller Erschliessungsplan prüfen	
MIV 2	Einführung Begegnungszone Via Salet – Begegnungszone in der Via Salet schaffen	kurzfristig	– befindet sich bereits in Planung und kann als Sofortmassnahme umgesetzt werden	ganzjährig	mittel	Gemeinde		keine	
MIV 3	Flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Quartieren – Tempo 30 flächendeckend in den Quartieren einführen	kurzfristig		ganzjährig	mittel	Gemeinde		keine	
MIV 4	Prüfung Temporeduktion Haupt-/Sammelstrassen innerorts – Flächendeckende Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf T30 auf den Haupt- und Sammelstrassen innerorts, insbesondere zwischen Dorf und Bad (Via dal Bagn) sowie Dorf und Bahnhof (Via Serlas), im Rahmen von Gutachten prüfen (im Hinblick auf die Zweckmässigkeit, Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit)	kurzfristig		ganzjährig	mittel	Gemeinde		keine	
MIV 5	Optimierung Erschliessung Bad – Ausarbeitung Erschliessungskonzept für den Ortsteil Bad – Prüfung Unterbrechung Via Sela und Via Tegiatscha – Koordination mit Umgestaltung Piazza Rosatsch sicherstellen	mittelfristig		ganzjährig	mittel	Gemeinde	Kanton	Anpassung Genereller Erschliessungsplan prüfen	
MIV 6	Umgang zunehmende Verengung Via Maistra – Ausarbeitung Machbarkeitsstudie zur Erschliessung bei zunehmender Verengung der Via Maistra (aufgrund von Hangrutschungen) – Überprüfung Fahr- und Erschliessungsregime – Verbesserung Komfort und Sicherheit für den Fussverkehr	langfristig		ganzjährig	mittel	Gemeinde		Anpassung Genereller Erschliessungsplan prüfen	
MIV 7	Wahrnehmbarkeit Eingangspforten Ortseingänge stärken – Wahrnehmung Ortseingänge verbessern und aufwerten, insbesondere Champfèr	mittelfristig		ganzjährig	tief	Gemeinde		Anpassung Genereller Erschliessungsplan prüfen	
MIV 8	Förderung Elektromobilität – Auf Basis Masterplan Elektromobilität: Elektrifizierung gemeindeeigener Parkhäuser, Unterstützung bei Realisierung E-Schnellladestation (an geeigneter Lage), kommunale Fahrzeuge elektrifizieren, Angebot E-Car-Sharing schaffen usw. – Pilotversuch Veloverleihsystem mit E-Bikes (siehe Massnahme VV4)	kurzfristig	– Private bei der Standortsuche einern – Laufende Elektrifizierung gemeindeeigener Parkhäuser – Finanzielle Anreize / Anpassung Rahmenbedingungen für Elektrotaxi – Pilotversuch Mobility-Flex	ganzjährig	mittel	Gemeinde	St. Moritz Energie, private Anbieter Ladestationen, Engadinbus, lokale Veloshops	keine	Einbindung von St. Moritz Energie

Nr.	Massnahme	Zeithorizont	Sofortmassnahmen	Saisonalität	Priorität	Federführung	Weitere Beteiligte	Auswirkungen auf Planungs- instrumente	Weitere Bemerkungen
Parkierung									
PP 1	Wiederinbetriebnahme Parkleitsystem – Parkleitsystem wieder in Betrieb nehmen – Integration der grösseren Parkierungsanlagen: Quadrellas, Serletta, Du Lac, San Gian, Signalbahn und P+R-Anlagen Islas und Olympiaschanze – Prüfen, ob weitere private Anlagen integriert werden sollen (z.B. Parkplätze von Grossverteilern) – Zusammenarbeit mit Celerina (und Bergbahnen) prüfen, allenfalls könnte eine P+R-Anlage beim freierwerdenden Areal der ARA Staz in das System integriert werden	kurzfristig	– kann als Sofortmassnahme umgesetzt werden	ganzjährig, Wirkung v.a. zu Verkehrsspitzenzeiten	mittel	Gemeinde		keine	
PP 2	P+R Parkplatz Islas – Nutzung des bestehenden Parkplatzes Islas als P+R-Anlage während der Hochsaison sowie bei Veranstaltungen (als Teil eines Mobilitätskonzepts) – Anbindung mit ÖV-Haltestelle sowie mit Shuttles – Anreizsystem zur Nutzung von P+R prüfen (z.B. Kombitickets) – Bei Entwicklung des Signalareals ist zu prüfen, ob der Warteraum für Reisecars auch beim Parkplatz Islas angeboten werden kann – P+R Olympiaschanze als zusätzliche Reserve bei Veranstaltungen im Sommer	kurzfristig	– Bestehender Parkplatz Islas kann als Sofortmassnahme für P+R genutzt werden (Koordination mit weiteren Zwischennutzungen, z.B. für White Turf, nötig)	ganzjährig, Wirkung v.a. zu Verkehrsspitzenzeiten oder bei Veranstaltungen	hoch	Gemeinde	Gemeinde Celerina, Bergbahnen	keine	
PP 3	Aufhebung Parkplätze Via Arona – Aufhebung der öffentlichen oberirdischen Parkierung entlang der Via Arona (geringe Auslastung, Verbesserung für den Fussverkehr)	kurzfristig	– könnte als Sofortmassnahme umgesetzt werden	ganzjährig	tief	Gemeinde		Anpassung Genereller Erschliessungsplan prüfen	
PP 4	Monitoring und Controlling Verkehrsnachfrage Parkierung – Monitoring: Laufende Erhebung der Nachfrage bei Parkhäusern und grösseren oberirdischen Parkplätzen (i.d.R. mit Schrankenanlagen) – Controlling: Jährliche Auswertung der Verkehrsnachfrage	Daueraufgabe		ganzjährig	mittel	Gemeinde		keine	Sicherstellung eines funktionierenden Monitorings ist wichtig
PP 5	Sanierung Quadrellas – Langfristigen Umgang mit Parkhaus klären, dabei sind alle Optionen nochmals zu prüfen (insbesondere auf Basis der Erkenntnisse aus der temporären Schliessung während der Sanierung), nach aktuellem Kenntnisstand wird empfohlen, ein gewisses Parkplatzangebot mit reduziertem Umfang auch langfristig zu erhalten – Es sollen auch ergänzende Nutzungen ermöglicht und der Spielraum geschaffen werden, um die Aufenthalts- und Nutzungsqualität des Schulhausplatzes zu erhöhen, die Massnahme muss dementsprechend mit Massnahme GV 5 abgestimmt werden	kurzfristig	– Dringender Sanierungsbedarf erfordert Umsetzung als Sofortmassnahme	ganzjährig	hoch	Gemeinde		keine	
PP 6	Überarbeitung Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht – Überprüfung der Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht (private PP)	kurzfristig		ganzjährig	mittel	Gemeinde		Anpassung Baugesetz und Genereller Erschliessungsplan	
PP 7	Konzept öffentliche Parkierung – Das Grobkonzept wird durch GV vorgegeben o Erwünschte Nutzergruppen pro Gebiet / Schwerpunktsetzung o Gebührenhöhe o Zeitliche Bewirtschaftung o Umgang mit (Gross-)Veranstaltungen (Mobilitätskonzepte) – Konkretisierung Konzept – Umsetzung laufend	kurz- und mittelfristig	Entscheid Quadrellas	ganzjährig	mittel	Gemeinde			

7.2 Umsetzung

Um die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts angesichts beschränkter Ressourcen schrittweise und effizient anzugehen, werden die Massnahmen in Pakete unterteilt. Dabei wird die Planungshoheit beachtet. Zudem wird berücksichtigt, dass einige Massnahmen bereits im Rahmen von anderen Projekten in Planung sind bzw. angestossen wurden. Beispielsweise wird die Aufwertung des Seeuferbereichs bereits im Rahmen einer Nutzungs- und Gestaltungsstudie verfolgt. Folgende Pakete werden unterschieden:

- **Sofortmassnahmen**
 - Dieses Paket enthält Massnahmen, die im Sinne von Quick-Wins ohne grössere Planungen durch die Gemeinde umgesetzt werden können.
- **Massnahmenpaket 1**
 - Dieses Paket umfasst die wichtigsten Schlüsselmassnahmen mit Planungshoheit bei der Gemeinde, die prioritär angegangen werden sollen.
- **Massnahmenpaket 2**
 - Das zweite Paket beinhaltet weitere Massnahmen mit Federführung bei der Gemeinde, welche in zweiter Priorität (oder falls sich bereits früher die Gelegenheit ergibt) umgesetzt werden sollen.
- **Koordinationspaket**
 - Das Koordinationspaket enthält Massnahmen, bei der die Federführung nicht bei der Gemeinde liegt. Die Gemeinde stösst bei diesen Massnahmen die Umsetzung an und setzt sich in der Zusammenarbeit für ihre Interessen ein.
- **Themenspeicher**
 - Dieses Paket umfasst Massnahmen mit Federführung bei der Gemeinde, die eine untergeordnete Priorität aufweisen und deren Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden soll.

Das Umsetzungsprinzip mit den verschiedenen Paketen ist in Abbildung 34 illustriert.

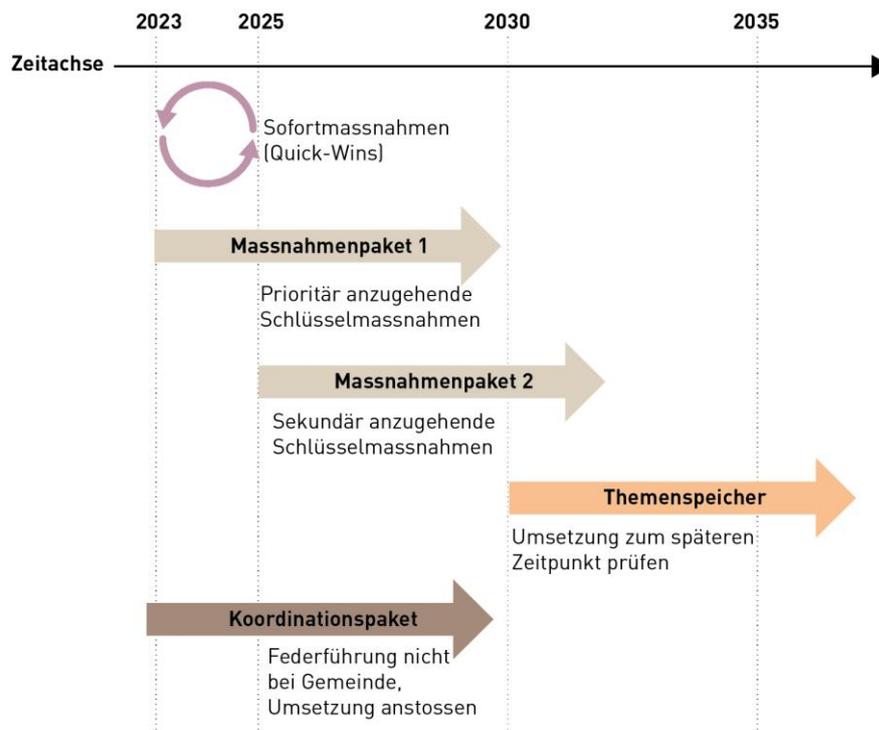


Abbildung 34: Umsetzungsprinzip GVK St. Moritz

Die Massnahmen, die im Sinne einer Daueraufgabe laufend bzw. wiederkehrend anzugehen sind, sind in den Paketen nicht aufgeführt. Es handelt sich um folgende Massnahmen:

- GV 7 «GVK-/Fuss-/Velo-Kümmerer»
- MIV 1 «Dimensionierungs- und Gestaltungsprinzipien Strassennetz»
- PP 4 «Monitoring und Controlling Verkehrsnachfrage Parkierung»

Diese drei Massnahmen sind ausserhalb der Umsetzung der Massnahmenpakete laufend umzusetzen bzw. anzuwenden. Das Monitoring und Controlling der Parkierungsnachfrage (PP 4) kann beispielsweise mit der Wiederinbetriebnahme des Parkleitsystems aufgenommen werden.

In den nachfolgenden Unterkapiteln sind die verschiedenen Massnahmenpakete einzeln aufgeführt.

7.2.1 Sofortmassnahmen

Nachfolgende Sofortmassnahmen sollen als Quick-Wins angegangen werden.

Nr.	Massnahme	Federführung
GV 2	Pop-Up Massnahmen Piazza Rosatsch – Test mit temporären Nutzungen (Pop-up) mit Hotellerie, Umsetzung im Rahmen der bestehenden Gastronomie-Pop-Ups anstreben	Gemeinde
GV 4	Pop-Up Massnahmen Piazza dal Mulin – Test mit temporären Nutzungen (Pop-up), beispielsweise mit Parklets	Gemeinde
VV 3	Pop-Up Veloabstellplätze – Pop-up Veloabstellplätze an ausgewählten Standorten prüfen	Gemeinde
VV 4	Pilotversuch Veloverleihsystem – Fokus auf Dreieck Bahnhof, Dorf und Bad – Zusammenarbeit mit lokalen Veloshops und der Hotellerie (keine Konkurrenzierung des bestehenden Angebots, sondern Mehrwert schaffen)	Gemeinde
MIV 2	Einführung Begegnungszone Via Salet – Begegnungszone in der Via Salet schaffen	Gemeinde
MIV 3	Flächendeckende Einführung von Tempo 30 in Quartieren – Tempo 30 flächendeckend in den Quartieren einführen	Gemeinde
MIV 4	Prüfung Temporeduktion Haupt-/Sammelstrassen innerorts – Flächendeckende Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf T30 auf den Haupt- und Sammelstrassen innerorts, insbesondere zwischen Dorf und Bad (Via dal Bagn) sowie Dorf und Bahnhof (Via Serlas), im Rahmen von Gutachten prüfen (im Hinblick auf die Zweckmässigkeit, Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit)	Gemeinde
MIV 7	Quick-Wins Förderung Elektromobilität – Umsetzung von Quick-Win-Massnahmen gemäss Masterplan Elektromobilität: z.B. Private bei Standortsuche E-Schnellladestation unterstützen, laufende Elektrifizierung gemeindeeigener Parkhäuser usw.	Gemeinde
PP 1	Wiederinbetriebnahme Parkleitsystem – Parkleitsystem wieder in Betrieb nehmen – Integration der grösseren Parkierungsanlagen: Quadrellas, Serletta, Du Lac, San Gian, Signalbahn und P+R-Anlagen Islas	Gemeinde
PP 2	P+R Parkplatz Islas – Nutzung des bestehenden Parkplatzes Islas als P+R-Anlage während der Hochsaison sowie bei Veranstaltungen, Anbindung mit ÖV-Haltestelle sowie mit Shuttles, Anreizsystem zur Nutzung von P+R prüfen – Bei Entwicklung des Signalareals ist zu prüfen, ob der Warteraum für Reiseautos auch beim Parkplatz Islas angeboten werden kann – P+R Olympiaschance als zus. Reserve bei Veranstaltungen im Sommer	Gemeinde
PP 5	Sanierung Quadrellas – Kurzfristige Sanierung des Parkhauses mit reduziertem Angebot (200-280 PP) – Aufteilung zw. zugewiesenen und nicht zugewiesenen PP zu vertiefen – Langfristiger Umgang wird im Rahmen von Massnahme GV 5 geklärt	Gemeinde

7.2.2 Massnahmenpaket 1

Nachfolgende Schlüsselmassnahmen sollen prioritär angegangen werden.

Nr.	Massnahme	Federführung
GV 1	Aufwertung nordwestlicher Seeuferbereich <ul style="list-style-type: none"> – Aufwertung und Revitalisierung Seepromenade und Seeufer – Verbesserung Fuss- und Veloverkehrsangebot – Siedlungsorientierte Gestaltung Via Grevas kombiniert mit Reduktion signalisierte Höchstgeschwindigkeit 	Gemeinde
GV 2	Umgestaltung Piazza Rosatsch <ul style="list-style-type: none"> – Attraktiven Lebensraum schaffen – Konzept erstellen (Platzgestaltung, öffentliche Parkierung, ...) – schrittweise Umsetzung anstreben 	Gemeinde
GV 5	Umgestaltung Schulhausplatz / Sanierung Quadrellas <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung Aufenthalts- und Nutzungsqualität – Einbezug der langfristigen Sanierung des Parkhauses Quadrellas (z.B. Nutzungen, Anpassung Zu-/Wegfahrt usw.) – Behindertengerechte Gestaltung der Haltekanten – Geplanter Ausbau ÖV-Angebot berücksichtigen – Zugang ab Bushaltestelle Schulhausplatz zur Standseilbahn Chantarella - Corviglia verbessern – Konkurrenzverfahren / Wettbewerb für Erarbeitung des Konzepts 	Gemeinde
ÖV 3	Ergänzung Haltestelle entlang See <ul style="list-style-type: none"> – Haltestelle entlang des Sees prüfen 	Gemeinde
FV 3	Behebung Schwachstellen Fusswegnetz <ul style="list-style-type: none"> – Schwachstellen im Fusswegnetz beheben 	Gemeinde
VV 2	Behebung Schwachstellen Velonetz <ul style="list-style-type: none"> – Schwachstellen im Velonetz beheben 	Gemeinde
PP 6	Überarbeitung Vorgaben Parkplatzerstellungspflicht <ul style="list-style-type: none"> – Überprüfung der Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht (private PP) 	Gemeinde

7.2.3 Massnahmenpaket 2

In zweiter Priorität (oder falls sich bereits früher die Gelegenheit ergibt) sollen die nachfolgenden Massnahmen umgesetzt werden.

Nr.	Massnahme	Federführung
GV 4	Umgestaltung Piazza dal Mulin – Konzept für Umgestaltung erstellen (Platzgestaltung, öffentliche Parkierung, ...)	Gemeinde
ÖV 4	Ergänzung Haltekante Caspar Badrutt in Richtung Dorf – Haltekante bei der Haltestelle Caspar Badrutt in Richtung Dorf schaffen – Mit Sanierung Werkleitungen im Bereich englische Kirche kombinieren	Gemeinde
ÖV 5	Überprüfung und Aufwertung Haltestellen – Haltestellen des ÖV flächendeckend prüfen und attraktiver sowie einheitlicher gestalten (gedeckte Wartemöglichkeiten, Sitzgelegenheiten, Informationen usw.)	Gemeinde
ÖV 6	Fahrbahnhaltestelle Via Aruons in Richtung Dorf – Haltekante Via Aruons in Richtung Dorf nicht überholbar ausgestalten, um die Priorisierung des ÖV zu verbessern	Gemeinde
FV 1	Aktualisierung Fusswegnetzplan – Fusswegnetzplan gemäss Konzeptplan aktualisieren	Gemeinde
FV 2	Schliessung Netzlücken Fusswegnetz – Identifizierte Netzlücken gemäss Konzeptplan schliessen	Gemeinde
VV 1	Aktualisierung Velonetzplan – Velonetzplan gemäss Konzeptplan aktualisieren	Gemeinde
VV 3	Angemessenes Angebot an Veloabstellplätzen – An ausgewählten Standorten mit hohem Publikumsverkehr – Einheitlichkeit und Mindestqualität gewährleisten (Velos abschliessbar usw.)	Gemeinde
MIV 5	Optimierung Erschliessung Bad – Ausarbeitung Erschliessungskonzept für den Ortsteil Bad – Prüfung Unterbrechung Via Sela und Via Tegiatscha	Gemeinde
MIV 6	Umgang zunehmende Verengung Via Maistra – Ausarbeitung Machbarkeitsstudie zur Erschliessung bei zunehmender Verengung der Via Maistra (aufgrund von Hangrutschungen) – Erhöhung Sicherheit und Komfort für den Fussverkehr – Überprüfung Fahr- und Erschliessungsregime	Gemeinde
MIV 8	Förderung Elektromobilität – Auf Basis Masterplan Elektromobilität: Elektrifizierung gemeindeeigener Parkhäuser, Unterstützung bei Realisierung E-Schnellladestation (an geeigneter Lage), kommunale Fahrzeuge elektrifizieren, Angebot E-Car-Sharing schaffen usw.	Gemeinde
PP 3	Aufhebung Parkplätze Via Arona – Aufhebung der öffentlichen oberirdischen Parkierung entlang der Via Arona (geringe Auslastung, Verbesserung für den Fussverkehr)	Gemeinde

7.2.4 Koordinationspaket

Das Koordinationspaket enthält prioritäre Massnahmen, bei der die Federführung jedoch nicht bei der Gemeinde liegt. Die Gemeinde stösst bei diesen Massnahmen die Umsetzung an und setzt sich in der Zusammenarbeit für ihre Interessen ein.

Nr.	Massnahme	Federführung
GV 6	Umgestaltung Bahnhofplatz – Federführung liegt bei RhB – Konkurrenzverfahren in Planung – Gemeinde soll sich aktiv einbringen	RhB
VV 5	Verbesserung regionales Velonetz – Optimierung der überkommunalen Veloverbindungen in der Region anstossen – Prüfen, ob direkte Verbindungen abseits der Kantonsstrassen geschaffen werden können (ohne Konflikte mit dem Fussverkehr zu schaffen)	Kanton
ÖV 1	Angebotsausbau im Bahnverkehr umsetzen – ÖV-Angebotsausbau ist im Rahmen von Retica 30 geplant und wird schrittweise umgesetzt – Starker Ausbau der Bahnverbindungen von/nach St. Moritz vorgesehen	RhB
ÖV 2	Angebotsausbau im Busverkehr umsetzen – Ausschreibung zum Regionalbusnetz im Oberengadin läuft – Zukünftige Linienführungen sind noch offen, es wird jedoch diverse Taktverdichtungen geben, Führung des Ortsbusses ist noch offen – Pilotversuch mit Rufbusangebot für Randzeiten und nicht gut erschlossene Siedlungsgebiete prüfen (Suvretta, Dimlej, Tinus, Salastrains usw.)	Transportunternehmen

7.2.5 Themenspeicher

Nachfolgende Massnahmen sind von untergeordneter Priorität, die Umsetzung soll zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden. Falls sich im Rahmen eines anderen Projektes eine günstige Gelegenheit ergibt (beispielsweise im Rahmen der ordentlichen Strassensanierung), können diese Massnahmen auch früher angegangen werden.

Nr.	Massnahme	Federführung
GV 3	Umgestaltung Via dal Bagn Abschnitt nach Kreisel Du Lac – Attraktiven Lebensraum schaffen, Behebung vorhandener Defizite (z.B. wildes Parkieren zu Spitzenzeiten, nicht behindertengerechte Gestaltung der Haltekante in Richtung Dorf, Optimierung Sichtweiten/Ausgestaltung/Dimensionierung Parkplätze) – Konzept für Umgestaltung erstellen (Platzgestaltung, öffentliche Parkierung, ...)	Gemeinde
FV 4	Überprüfung Wegweisung Fussverkehr – Auffindbarkeit der Fusswege verbessern – Beschilderung prüfen (nach dem Prinzip «weniger ist mehr»)	Gemeinde
MIV 7	Wahrnehmbarkeit Eingangspforten Ortseingänge stärken – Wahrnehmung Ortseingänge verbessern und aufwerten, insbesondere Champfèr	Gemeinde
PP 7	Konzept öffentliche Parkierung – Das Grobkonzept wird durch GV vorgegeben <ul style="list-style-type: none"> ○ Erwünschte Nutzergruppen pro Gebiet / Schwerpunktsetzung ○ Gebührenhöhe ○ Zeitliche Bewirtschaftung – Konkretisierung Konzept – Umsetzung laufend	Gemeinde

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11