

Gemeinde St. Moritz

Gesamtrevision Ortsplanung

Kommunales räumliches Leitbild (KRL)

Aktennotiz zum 2. öffentlichen Workshop (WS2)

Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

26374_07A_191023_AN_WS2.docx

Datum: Mittwoch, 25. September 2019

Zeit: 18:00 bis 21:30 Uhr

Ort: Aula Schulhaus Grevas, 7500 St. Moritz

Programm: – Schlussfolgerungen aus dem ersten öffentlichen Workshop (19.06.2019)
– Nutzungsdiskussion Bahnhofareal und Signalareal
– Entwicklungsvarianten für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch und Parkierung

Teilnehmer: – Öffentlich eingeladene Bevölkerung von St. Moritz (ca. 45 Personen)
– Vertretungen der Medien

– Moderatoren:

– Thomas Bernhard und Daniel Studer, IC Infraconsult AG

– Referenten:

– Heinz Beiner und Benno Ender, Planpartner AG

– Lukas Schweingruber Studio Vulkan

– Oscar Merlo TEAMverkehr.zug

– Die Moderation in den Arbeitsgruppen erfolgte durch sechs Mitglieder der Planungskommission (Markus Berweger, Karin Metzger Biffi, Martina Gorfer, Tanja Kreis, Beat Mutschler und Christoph Schlatter).

Beilagen: – Ergebnisse Schlussbeurteilung der Entwicklungsvarianten durch Teilnehmende

Verteiler: – Gemeindevorstand, Planungskommission, Projektteam

Publikation: – my.stmoritz.ch

1.	Begrüssung	Wer
1.1	<p>Reto Matossi, Mitglied des Gemeindevorstands und für die Raumplanung zuständiger Departementsvorsteher, begrüsst die Teilnehmenden im Namen der Gemeinde St. Moritz.</p> <p>Er informiert, dass der Gemeindepräsident aufgrund anderer Verpflichtungen nicht am öffentlichen Workshop teilnehmen kann und sich entschuldigen lässt.</p>	RM

2.	Ziele und Programm des Anlasses	Wer
2.1	<p>Thomas Bernhard erläutert die Ziele des zweiten öffentlichen Anlasses:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Vorgehen des Gemeindevorstands bezüglich Umfahrung (Tunnellösung) kennen – Geeignete und ungeeignete Nutzungen für das Bahnhofareal und das Signalareal finden – Bevorzugte Entwicklungsvarianten für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch und Parkierung finden 	TB
2.2	Thomas Bernhard stellt das Programm des zweiten öffentlichen Anlasses vor.	TB

3.	Schlussfolgerungen aus dem ersten öffentlichen Workshop vom 19. Juni 2019	Wer
3.1	<p>Schlussfolgerungen zu den Themen Siedlung, Freiraum und Verkehr</p> <p>Reto Matossi erläutert seine wichtigsten Schlussfolgerungen aus dem ersten öffentlichen Workshop zu den Bereichen Siedlung, Freiraum und Verkehr:</p> <p>Siedlung: Die Bevölkerung von St. Moritz sieht die Gemeinde als ein Ort mit zwei Ortszentren. Die Charakteristika der beiden Ortszentren gilt es zu stärken, damit sich diese ergänzen und nicht konkurrenzieren. Weiter soll die Piazza Rosatsch als Zentrum von St. Moritz Bad Süd sichtbarer gemacht werden.</p> <p>Freiraum: Gemäss den Rückmeldungen aus dem ersten Workshop ist das Seeufer über die vorhandenen Zugänge gut zu erreichen. Einzig im Bereich des Bahnhofs fehlt eine direkte Verbindung zum Seeufer. Generell ist eine höhere Qualität der Zugänge erwünscht. Bei den Überlegungen zur Aufwertung des Seeufers ist stets das ganze Seeufer (Nord- und Südseite) zu betrachten. Weiter sind die Freiräume abseits des Sees ebenfalls zu untersuchen.</p> <p>Verkehr: Die Bevölkerung teilt die Haltung, dass der MIV in den Zentren Dorf und Bad eine relativ hohe Präsenz aufweist. Die Chance, die eine Reduktion des Verkehrsaufkommens (z.B. durch Aufhebung von Parkplätzen) mit sich bringen würde, wurde teilweise anerkannt. Der Nutzungskonflikt zwischen Velo und Fussgänger auf dem Seeuferweg ist akut. Aufgrund dessen hat die Lösungsfindung eine hohe Priorität.</p>	RM
3.2	<p>Umfahrung St. Moritz</p> <p>Reto Matossi informiert, dass der Gemeindevorstand St. Moritz das Anliegen zur vertieften Überprüfung der Umfahrung aufgrund der intensiven Diskussionen am ersten Workshop ernst nimmt.</p> <p>Die unterschiedlichen Zeithorizonte von KRL und Umfahrung machen es notwendig, die Thematik betreffend Umfahrung losgelöst von der Erarbeitung des KRL zu verfolgen. Ein weiteres Thema, das in der Bevölkerung wiederkehrend zu Diskussionen führt, ist die Streckenverlängerung/Netzergänzung der RhB-Linie vom Bahnhof St. Moritz in Richtung Silvaplana/Maloja. Der Planungshorizont einer Streckenverlängerung der RhB bewegt sich im gleichen Zeitrahmen wie der Planungshorizont der Umfahrungsstrasse.</p> <p>Die Umfahrungsstrasse wie auch die Netzergänzung der RhB sind als Objekte im kantonalen Richtplan festgehalten. Die Umfahrungsstrasse ist zudem mit weiterführenden Erläuterungen und Verantwortlichkeiten für Vorabklärungen im regionalen</p>	RM

	<p>Richtplan enthalten.</p> <p>Seitens Fachplaner wurde vorgeschlagen, dass die Gemeinde St. Moritz auf den Kanton, als zuständige Behörde, zugeht und die Ausarbeitung einer themenübergreifenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (Varianten-/Machbarkeitsprüfung) verlangt.</p> <p>Auf Antrag der Planungskommission stimmte der Gemeindevorstand am 23. September 2019 dem vorgeschlagenen Verfahren zu.</p>	
--	---	--

4.	Nutzungsdiskussion Bahnhofareal und Signalareal	Wer				
4.1	<p>Heinz Beiner, Ortplaner der Gemeinde St. Moritz, erläutert die Funktionen des Bahnhofareals sowie des Signalareals als Nebenzentren mit Unterstützungsfunktion für die Zentren Dorf und Bad. Für beide Areale stellt Heinz Beiner die Planungshistorie sowie die übergeordnet geltenden Grundsätze aus dem regionalen Richtplan vor.</p> <p>Bahnhofareal</p> <p>Auf der Grundlage von vorangegangenen Planungen und aktueller Planungsabsichten der RhB haben das Projektteam und die Planungskommission Nutzungen selektiert, die aus raumplanerischer Sicht auf dem Bahnhofareal als geeignet erscheinen. Es wird differenziert zwischen Nutzungen für den Kopfbereich und für den rückwärtigen Bereich:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><i>Kopfbereich</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Touristische Nutzungen (bspw. Informationszentrum) – Hotel (mittleres Segment), Hotelshops, Gastronomie – Öffentlicher Platzbereich mit Aussichtsplattform und Verbindung zum See </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><i>Rückwärtiger Bereich</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen (bspw. Innovatives Kleingewerbe, start-ups, co-working, Büroflächen etc.) – Wohnnutzung </td> </tr> </table> <p>Planungskommission und Projektteam heben hervor, dass publikumsorientierte Nutzungen, die in Konkurrenz mit den Zentren Bad und Dorf stehen (z.B. Grossverteiler), für das ganze Bahnhofareal nicht infrage kommen dürfen.</p> <p>Signalareal</p> <p>Auf der Grundlage von vorangegangenen Planungen und aktueller Planungsabsichten hat das Projektteam und die Planungskommission Nutzungen selektiert, die aus raumplanerischer Sicht auf dem Areal Signal als geeignet erscheinen. Es wird differenziert zwischen Nutzungen im Bereich Südwest und im Bereich Nordost:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><i>Bereich Nordost (Signalbahn)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – bergbahnahe Nutzungen (z.B. Sportshops) – Hotelnutzung (insb. Sporthotel) – bewirtschaftete Ferienwohnungen – Co-Working/Büroflächen – Parkplätze für die Bergbahnen – Parkplätze für Reisedcars – Wertstoffsammelstelle </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><i>Bereich Südwest (Baufirmen)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Gewerbenutzungen – Wertstoffsammelstelle </td> </tr> </table> <p>Planungskommission und Projektteam heben hervor, dass Wohnnutzung sowie publikumsorientierte Nutzungen, die in Konkurrenz zu den Zentren Bad und Dorf stehen (z.B. Grossverteiler), für das ganze Areal Signal aus raumplanerischer Sicht nicht infrage kommen dürfen.</p>	<p><i>Kopfbereich</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Touristische Nutzungen (bspw. Informationszentrum) – Hotel (mittleres Segment), Hotelshops, Gastronomie – Öffentlicher Platzbereich mit Aussichtsplattform und Verbindung zum See 	<p><i>Rückwärtiger Bereich</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen (bspw. Innovatives Kleingewerbe, start-ups, co-working, Büroflächen etc.) – Wohnnutzung 	<p><i>Bereich Nordost (Signalbahn)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – bergbahnahe Nutzungen (z.B. Sportshops) – Hotelnutzung (insb. Sporthotel) – bewirtschaftete Ferienwohnungen – Co-Working/Büroflächen – Parkplätze für die Bergbahnen – Parkplätze für Reisedcars – Wertstoffsammelstelle 	<p><i>Bereich Südwest (Baufirmen)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Gewerbenutzungen – Wertstoffsammelstelle 	HB
<p><i>Kopfbereich</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Touristische Nutzungen (bspw. Informationszentrum) – Hotel (mittleres Segment), Hotelshops, Gastronomie – Öffentlicher Platzbereich mit Aussichtsplattform und Verbindung zum See 	<p><i>Rückwärtiger Bereich</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen (bspw. Innovatives Kleingewerbe, start-ups, co-working, Büroflächen etc.) – Wohnnutzung 					
<p><i>Bereich Nordost (Signalbahn)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – bergbahnahe Nutzungen (z.B. Sportshops) – Hotelnutzung (insb. Sporthotel) – bewirtschaftete Ferienwohnungen – Co-Working/Büroflächen – Parkplätze für die Bergbahnen – Parkplätze für Reisedcars – Wertstoffsammelstelle 	<p><i>Bereich Südwest (Baufirmen)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Gewerbenutzungen – Wertstoffsammelstelle 					

4.2	<p>Thomas Bernhard führt in die erste Aufgabe ein: drei Gruppen à 12-15 Personen beschäftigen sich je 15 Minuten mit dem Areal Bahnhof und dem Signal-Areal. Dabei sind folgende Fragestellungen zu beantworten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sind die geeigneten und ungeeigneten Nutzungen für das jeweilige Areal richtig gewählt? Wenn ja/nein: weshalb? – Welche Nutzungen fehlen allenfalls? – Was muss bei den beiden Arealplanungen beachtet werden? 	TB
	<p>Rückmeldungen aus den drei Gruppen zu den Arealen Bahnhof und Signal <i>Hinweis: Die nachfolgenden Aussagen geben die Diskussionen in den Gruppen wieder. Es handelt sich zum Teil um Einzelmeinungen, die nicht zwingend die Haltung der gesamten Gruppe widerspiegeln müssen.</i></p>	
4.3	<p>Bahnhofareal</p>	
	<p><i>Allgemeines</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Die vorgeschlagenen geeigneten und ungeeigneten Nutzungen für das Bahnhofareal werden im Grundsatz bestätigt. – Die Möglichkeiten für Kiss n' Ride (Abholservice) sind nicht nur für Taxis und Hotelbusse anzubieten, sondern auch für Private. – Die unbefriedigende Situation betreffend den Carhaltestellen am Bahnhof ist endlich zu lösen. Zu prüfen ist, ob beidseits entlang der Via Grevas Halteplätze mit Überdachungen erstellt werden könnten. – Die Erschliessung und Parkierung auf dem Bahnhofareal ist zu optimieren. <p><i>Kopfbereich</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Der Kopfbereich soll als «Rezeption von St. Moritz» (Infostelle) und/oder als «Welcome-Hall» etabliert werden. – Auch ein Souvenirshop auf dem Platz ist vorstellbar. – Ein Hotel in Kombination mit einer öffentlichen Terrasse (Aussichtsplattform) ist denkbar. Wobei nicht an ein klassisches Hotel gedacht wird, sondern an ein spezielles, für diesen Standort besonders geeignetes Hotel. – Eine Aussichtsplattform mit freier Sicht zum See als Ankunftsort ist wichtig. So kann den Ankommenden bei ihrer Ankunft mit dem Zug ein «Wow-Effekt» geboten werden. Auch aus touristischer Sicht wird ein solches Angebot unterstützt. Wichtig ist eine direkte Anbindung zum See. – Der Kopfbereich des Bahnhofs soll eine gewisse Grosszügigkeit ausstrahlen. Im Idealfall können ein Hotel und ein grosszügiger Empfangsbereich kombiniert werden. – Im Kopfbereich sollen nicht zu viele verschiedene Nutzungen angesiedelt werden. – Muss das Areal überhaupt überbaut werden? Freiflächen sind wichtig. – Aufgrund der Lage an einer öV-Drehscheibe wären touristische Nutzungen im Kopfbereich ideal. Eine sehr gute Anbindung zum See ist eine Grundvoraussetzung für touristische Nutzungen. – Ein direkter Zugang zum See ist sehr wichtig. Ob mit Passerelle oder breiter Unterführung ist zu prüfen. – Die Anbindung zum See muss gewährleistet sein. Ein «Knackpunkt» ist der Zugang zum See. Zu prüfen sind Rampen, Lift und Passerellen. – Die Lage der Busstation ist nicht ideal (u. a. wegen Fussgängerzugang). Warum wird die Busstation nicht auf der Freifläche vorgesehen? 	Gruppe

	<p><i>Schlussfolgerung Kopfbereich</i> <i>Die von der Planungskommission als geeignet und ungeeignet vorgeschlagenen Nutzungen für den Kopfbereich werden von den Teilnehmenden unterstützt. Hervorgehoben wird, dass auch in Zukunft ein Platzbereich freigehalten wird, der direkte Sichtbezüge zum See erlaubt und eine gewisse Grosszügigkeit ausstrahlt. Anerkannt wird, dass sich der Standort auch für einen Hotelbetrieb eignet. Das Idealbild für die Teilnehmenden zeichnet ein Nebeneinander von Platzbereich und Hotel. Eine sorgfältig in den Platzbereich integrierte Informationsstelle soll dem Kopfbereich verhelfen, als «Rezeption von St. Moritz» wahrgenommen zu werden. Mit der Entwicklung des Kopfbereichs ist es unerlässlich, eine direkte benutzerfreundliche Fussgängerverbindung zum Seeuferbereich anzubieten.</i></p>	PT
	<p><i>Rückwärtiger Bereich</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Attraktivität für eine Wohnnutzung ist nicht so gross (Wohnen am Gleis). – Lärm und Erschütterung durch die Bahn verhindern eine attraktive Wohnlage. – Im rückwärtigen Bereich werden vor allem Gewerbenutzungen gesehen. – Denkbar wäre eine Hotelnutzung im Segment einer Jugendherberge. – Ein Jugendzentrum ist im rückwärtigen Bereich vorstellbar. – Die Wertstoffsammelstelle ist am Bahnhof die richtige Nutzung. So kann die Entsorgung bzw. der Abtransport wie früher direkt mit der Bahn erfolgen. – Die Wertstoffsammelstelle kann am Bahnhof verbleiben. Für diese sind keine Parkplätze notwendig. Man muss nur durch die Halle durchfahren und Ware abliefern können. 	Gruppe
	<p><i>Schlussfolgerungen Rückwärtiger Bereich</i> <i>Die von der Planungskommission als geeignet und ungeeignet vorgeschlagenen Nutzungen für den rückwärtigen Bereich werden von den Teilnehmenden, mit Ausnahme der Wohnnutzung, unterstützt. Aufgrund der direkten Nähe zum Bahnbetrieb und der davon ausgehenden Emissionen wird «Wohnen» im rückwärtigen Bahnhofsbereich als wenig attraktiv beurteilt. An besagter Lage werden vor allem Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen als zweckmässig erachtet. Der Standort wird für die Wertstoffsammelstelle als geeignet beurteilt.</i></p>	PT
4.4	Signalareal	
	<p><i>Allgemeines</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Die vorgeschlagenen geeigneten und ungeeigneten Nutzungen für das Signalareal werden im Grundsatz bestätigt. – Muss dieses Areal überhaupt entwickelt werden? Die Gemeinde hat genügend andere Aufgaben. – Die Streckenverlängerung der RhB in Richtung Silvaplana ist zu berücksichtigen. – Generell sollen die Fussgängerverbindungen in diesem Gebiet genauer angeschaut werden. <p><i>Bereich Nordost (Signalbahn)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Büroflächen (u. a. Co-working) und bewirtschaftete Ferienwohnungen braucht es hier nicht. Die Nachfrage dafür wird angezweifelt. – Personalwohnungen wären hier ebenfalls denkbar, nicht aber Erstwohnungen. – Es ist richtig «Wohnen» als ungeeignete Nutzung anzusehen. – Eine Wertstoffsammelstelle neben einem Hotel ist nicht attraktiv. – Ein Sporthotel gleich bei der Bahn wäre sinnvoll. – Es fragt sich, ob eine «Sportnutzung» zum Eingang vom Ort St. Moritz passt. – Ein Ski-In/Ski-Out fehlt in St. Moritz. Beherbergungsnutzungen sind daher am Standort Signal zwingend. 	Gruppe

<ul style="list-style-type: none"> – Sportnutzungen sind im Bereich Nordost denkbar (Hotel, Bahnen, Carparking, Langlauf, Eishalle). – Bei den Nutzungsvorschlägen fehlt die Eishalle. – Es wäre wichtig, für die Eishalle einen Standort zu finden. Der Bereich Nordost ist eine Möglichkeit. Wobei dadurch andere Nutzungen verdrängt werden würden. Die Frage, ob der Bereich Nordost wirklich der richtig Standort für eine Eishalle ist, muss geklärt werden. – Der Standort Signal ist für die Eishalle besser geeignet als am See. – Am Standort Signalbahn kommen bereits viele Nutzungen zusammen. Es ist fraglich, ob für eine Eishalle noch Platz besteht. – Der Platz für eine Eishalle mit Aussenfeld könnte knapp sein. Es wäre gut, das nochmals genau anzuschauen (u. a. in Hinblick auf die Mitwirkung zur Standortevaluation der Region). – Wenn eine Eishalle, dann eine, die sich multifunktional nutzen lässt. Allenfalls liesse sich das Eisfeld Ludains als Aussenfeld zur Halle nutzen. – Die Talabfahrt Hahnensee und die Verbindung zum Signalareal sind mit zu berücksichtigen. Die Situation ist für Langläufer unbefriedigend. – Das Langlaufzentrum könnte auf dem Areal Signal (Nordost) anstatt im OvaVer-va angeboten werden. Dabei sind Synergien mit zu berücksichtigen (Langlauf, Gastronomie). Einfach nicht überall alles vorsehen (es gibt schon Restaurants in der Nähe). – Ist ein Grossverteiler wirklich nötig? Es gibt ja schon genug in St. Moritz. Bei einem Grossverteiler bräuchte es zusätzliche Parkplätze. – Wenn die Zentren Bad und Dorf nicht konkurrenziert werden sollen, dann ist das Verbot für Grossverteiler auf dem Areal Signal richtig. Über diesen Grundsatz müsste allerdings zuerst diskutiert werden. – Die Gemeinde hat den Bahnen die Erstellung von knapp 500 Parkplätzen vertraglich zugesichert. Für die Gemeinde ist das ein schlechter Vertrag (Kostenschätzung für Erstellung ca. 25 Mio.) und für die Entwicklung des Areals eine grosse Hürde. Hier muss eine gemeinsame Lösung mit den Bahnen gesucht werden. – Parkplätze für Reise cars werden im Bereich Nordost nicht als geeignet erachtet. – Der Carterminal könnte auch weiter ausserhalb des Dorfes liegen. Es ist klar, dass es für Cars irgendwo Parkplätze braucht. – Es sollen Ladestationen für E-Autos angeboten werden. 	Gruppe
<p><i>Schlussfolgerungen Bereich Nordost (Signalbahn)</i></p> <p><i>Die von der Planungskommission als geeignet und ungeeignet vorgeschlagenen Nutzungen für den Bereich Nordost werden von den Teilnehmenden grösstenteils unterstützt. Als richtig erachtet werden Nutzungen, welche einen direkten Bezug zu den Bergbahnen aufweisen.</i></p> <p><i>Einzelstimmen sind der Meinung, dass die Nachfrage nach Büroflächen und bewirtschafteten Ferienwohnungen nicht vorhanden ist und diese Nutzungen daher zu überdenken sind. Mehrfach wurde die Eishalle als potenzielle Nutzung für den Bereich Nordost genannt. Wobei die Gemeinde St. Moritz in die Pflicht genommen wird, abzuklären, ob der Bereich für eine Eishalle genügend gross dimensioniert ist.</i></p> <p><i>Die Teilnehmenden teilen die Haltung, dass ein Grossverteiler auf dem Areal Signal eine erhebliche Konkurrenz zu den Zentren Dorf und Bad darstellen würde und deshalb nicht in Betracht gezogen werden soll.</i></p> <p><i>Die Zweckmässigkeit von Carparkplätzen im Bereich Nordost wird in Frage gestellt. Konkrete Alternativstandorte werden nicht genannt. Der Bereich Nordost wird nicht als Standort für die Wertstoffsammelstelle gesehen.</i></p>	PT

	<p><i>Bereich Südwest (Baufirmen)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – Gewerbe ist die richtige Nutzung an diesem Standort. – Der Standort ist für eine Wertstoffsammelstelle denkbar. Voraussetzung ist aber eine gute Integration. – Wichtig ist die städtebauliche Klärung/Aufwertung der Eingangssituation (Dorfeingang von Westen her). 	
	<p><i>Schlussfolgerungen Bereich Südwest (Baufirmen)</i></p> <p><i>Die vom Projektteam und der Planungskommission als geeignet und ungeeignet erachteten Nutzungen für den Bereich Südwest werden von den Teilnehmenden geteilt. Bei der Entwicklung des Bereichs Südwest ist darauf zu achten, dass das Areal zu einem ansehnlichen Ortseingang von St. Moritz transformiert werden kann.</i></p>	

5.	Entwicklungsvarianten für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch und Parkierung	Wer
5.1	Lukas Schweingruber, Oscar Merlo und Benno Ender stellen für die Seeuferbereich, Piazza Rosatsch und Parkierung je drei Entwicklungsvarianten vor.	LS/OM/ EB
5.2	<p>Daniel Studer führt in die zweite Aufgabe ein: es gibt drei Themenstationen; die Teilnehmenden besuchen zwei der drei Stationen; an den Stationen werden je 25 Minuten folgende Fragestellungen beantwortet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Sind die präsentierten Entwicklungsvarianten – unabhängig von Ihren persönlichen Präferenzen – verständlich dargestellt und nachvollziehbar? – Gibt es noch andere Entwicklungsvarianten, die man weiterverfolgen müsste? – Welcher bzw. welchen Entwicklungsvariante/n geben Sie den Vorzug? Worin sehen Sie ihre grossen Vorteile gegenüber den anderen Varianten? 	DS
5.3	<p>Rückmeldungen aus den Gruppen zu den Entwicklungsvarianten</p> <p><i>Hinweis: Die nachfolgenden Aussagen geben die Diskussionen in den Gruppen wieder. Es handelt sich zum Teil um Einzelmeinungen, die nicht zwingend die Haltung der gesamten Gruppe widerspiegeln.</i></p>	
5.4	<p>Seeuferbereich</p> <ul style="list-style-type: none"> – Der St. Moritzersee kann nicht wirklich mit den naturbelassenen Bergseen im Engadin mithalten. Auch ist ein bebautes Seeufer wie der Seequai Lugano keine wünschenswerte Entwicklungsvariante. Die Stossrichtung sollte ein Mittelweg sein. Wichtig sind gute Anbindungen an den See. – Das Seeufer soll rechts des Inns naturnah belassen werden und links des Inns mit ausgewählten Nutzungen bespielt werden. – Wo am Seeufer noch Natur vorhanden ist, sollte diese belassen werden. Zurückliegend können gewisse Interventionen erfolgen. – Der Waldhauspark soll nicht für Freizeitnutzungen ausgestaltet werden. – Tempo 30 auf der Kantonsstrasse würde weniger Lärmemissionen und mehr Sicherheit bedeuten. – Tempo 30 auf der Kantonsstrasse (DTV 7'000-8'000 Fz.) ist gut machbar. Die Strassen müsste dabei schmaler werden und bekäme so einen Quartierstrassencharakter. Mit der Temporeduktion ist nicht mit mehr Stau zu rechnen. – Zu prüfen ist ob, alle Verkehrsteilnehmenden getrennt geführt werden können (Auto, Velo und Fussgänger). – Die Velofahrer auf die Kantonsstrasse zu verlegen ist ein Rückschritt. Ausserdem ist man auf den Goodwill des Kantons angewiesen. 	Gruppe

	<ul style="list-style-type: none"> – Eine Trennung von Velo und Fussgänger heisst, dass der Velofahrer auf die Strasse muss und der Fussgänger am Seeweg verbleiben kann. Zu berücksichtigen ist die Saisonalität. – Die Trennung von Velo und Fussgänger funktioniert nicht. – Die Fussgänger sind immer direkt am Seeufer zu führen. – Ein Steg für Fussgänger ist denkbar. – Ein Steg für die Fussgänger ist über die ganze Seeuferlänge (Seite West) möglich oder aber auch nur punktuell. Es muss eine gute Balance von naturnahem Ufer und urbanem Ufer geben. 	
	Schlussfolgerungen Seeuferbereich	
	<p><i>Die Diskussion und Beurteilung der Entwicklungsvarianten durch die Teilnehmenden zeigt deutlich, dass ein Festhalten am Ist-Zustand keine Option ist. Die Entwicklungsvariante «St. Moritz verwebt Natur und Freizeit», welche einen naturnahen Uferbereich mit punktuellen intensiven Nutzungsinselforsieht, wird als aussichtsreichste Stossrichtung beurteilt. (vgl. Beilage: Ergebnisse Schlussbeurteilung der Entwicklungsvarianten)</i></p> <p><i>Die Vorteile wie mehr Sicherheit und weniger Emissionen, die eine Temporeduktion (ggf. sogar auf Tempo 30) auf der Kantonsstrasse mit sich bringt, werden von den Teilnehmenden hervorgehoben.</i></p> <p><i>Ob eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr entlang des Seeufers generell zweckmässig ist, dazu bestehen unterschiedliche Haltungen. Auf der Basis der Entwicklungsvariante «St. Moritz verwebt Natur und Freizeit» soll geprüft werden, in welcher Form eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr umsetzbar wäre, sodass die Verkehrssicherheit am Seeufer verbessert werden könnte.</i></p> <p><i>Unabhängig von dieser Frage besteht unter den Teilnehmenden Konsens, dass die Fussgänger in jedem Fall direkt am Seeufer zu führen sind.</i></p>	PT
5.5	<p>Plazza Rosatsch</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die vorgestellten Entwicklungsvarianten sind verständlich. – Als weitere Entwicklungsvariante vorstellbar ist auch eine Tiefgarage ohne Klein- oder Hochbauten. – Ein Pavillon auf der Plazza Rosatsch sollte vielseitig nutzbar sein. – Eine Baute auf der Plazza Rosatsch begrenzt den Platz räumlich. Dadurch kann ein windgeschützter Bereich als attraktiver Aufenthaltsort entstehen. – Wesentlich sind die Nutzungen, die in einem Gebäude angesiedelt werden. – Bei geeigneten Nutzungen ist allenfalls auch ein Hochbau denkbar. Dafür ist aber auch ein Investor notwendig. – Zentral ist in jedem Fall eine gute Architektur einer neuen Baute. – Eine Neuorganisation der oberirdischen Parkfelder kann erfolgen. Jedoch soll ein weitgehender oberirdischer Ersatz dafür vorgesehen werden (z.B. entlang der Via Rosatsch). – Für eine attraktive Plazza Rosatsch braucht es eine Tiefgarage. Ganz konsequent wäre es dann aber, wenn auf alle oberirdischen Parkplätze verzichtet werden würde. – Ob die Plazza Rosatsch durch eine Tiefgarage an Attraktivität einbüsst, ist abhängig von der Lage der Zugänge. – Zu prüfen ist auch ein Park n' Ride an der Peripherie, mit einem Shuttle ins Zentrum. – Die bestehenden Car-Parkfelder auf der Plazza Rosatsch werden heute kaum genutzt. 	Gruppe

	<ul style="list-style-type: none"> – Inwiefern ein Strassenabschnitt gekappt werden kann, ist abhängig von der gewählten Entwicklungsvariante und der Lage des Eingangs der Tiefgarage. – Neben der Via Tegiatscha könnte allenfalls auch die Via Mezdi über ein Teilstück unterbrochen werden. – Der Grünraum ist mit seinen Freizeiteinrichtungen ein wichtiger sozialer Begegnungsraum. Dieser soll nicht auf ein Minimum reduziert werden. – Der Grünraum ist zu erhalten. Es sind möglichst wenige Hochbauten zu erstellen. – Wenn die Freizeiteinrichtungen ersatzlos rückgebaut werden, geht der Charakter von St. Moritz Bad verloren. – Der Freiraum ist über die Piazza Rosatsch hinaus zu denken (im Kontext der Umgebung). – Es soll ausreichend Platz für Veranstaltungen/Events vorgesehen werden. Einem Platz ist gegenüber einem Hochbau der Vorzug zu geben. – Die Entwicklungsvarianten «Aufwertung der Piazza Rosatsch ohne Hoch- und Tiefbauten» und «Aufwertung der Piazza Rosatsch mit Klein- und Tiefbauten» sind grundsätzlich denkbar. 	Gruppe
	<p>Schlussfolgerungen Piazza Rosatsch</p> <p><i>Die Teilnehmenden beurteilen insbesondere die Entwicklungsvarianten «Aufwertung der Piazza Rosatsch ohne Hoch- und Tiefbauten» und «Aufwertung der Piazza Rosatsch mit Klein- und Tiefbauten» mit leichten Vorteilen für die zweite, als weiter zu verfolgende Stossrichtungen. Untergeordnete Kleinbauten wie beispielsweise ein Pavillon zur Gliederung des Freiraums sind dabei denkbar.</i></p> <p><i>Festgehalten wird, dass eine Neuorganisation und teilweise Reduktion der oberirdischen Parkfelder zugunsten einer attraktiven Piazza ein denkbare Weg darstellt. In diesem Fall ist oberirdisch ein weitgehender Ersatz der Parkfelder anzubieten. Wird die Realisierung einer öffentlichen Tiefgarage unter der Piazza Rosatsch ins Auge gefasst, könnte ein Grossteil der oberirdischen Parkfelder aufgehoben werden.</i></p> <p><i>Die Teilnehmenden streichen die Wichtigkeit des bestehenden Grünraums mit seiner Funktion als sozialer Begegnungsraum hervor und fordern dessen weitgehende Erhaltung. Ein Unterbruch der Via Tegiatscha oder gar der Via Mezdi als Massnahme zur Minderung der Verkehrsflächen und Steigerung der Aufenthaltsflächen wird von den Teilnehmenden begrüsst.</i></p>	PT
5.6	<p>Parkierung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Aus der Erfahrung des WM-Jahrs soll gelernt werden. Die Zentren von St. Moritz waren damals autofrei und belebt. Parkiert wurde am Siedlungsrand, wo grosse temporäre Parkplätze installiert wurden. – Der grosse Anteil an MIV-Fahrten wird vor allem durch die Gäste und Fahrten aus anderen Gemeinden (Pendlerproblem) verursacht. – Die bestehende Fussgängerzone ist den Fussgängern vorbehalten und dennoch wenig belebt. Die Kunden wollen und sollen mit dem Auto bis zu den Geschäften fahren können. – Als Grund für die fehlende Aufenthaltsqualität in der Fussgängerzone werden vordergründig die heutigen Erdgeschossnutzungen gesehen. Würden die Nutzungen mehr in Richtung Alltagsgeschäfte gehen, so wäre die Fussgängerzone auch besser besucht. – Ein Parkleitsystem soll zur Optimierung des Suchverkehrs an Spitzentagen dienen. – Verkehrsprobleme bestehen nur in der Hochsaison. – Es ist eine Einführung von tagesabhängigen Sperrzonen zu prüfen. 	Gruppe

	<ul style="list-style-type: none"> - Erst wenn der Ort attraktiv ist und alle dorthin wollen, sollen/müssen Parkfelder aufgehoben werden. - Parkplätze können oberirdisch aufgehoben werden. Das Parkhaus Quadrellas soll aber unangetastet bleiben. - Zu prüfen ist ein Parkleitsystem mit dynamischen Preisen. - Vorstellbar sind wenige grössere zentrale Parkierungsmöglichkeiten. - Sicher verfügbare Parkplätze z.B. im Serletta, werden der langen Parkplatzsuche im Dorf vorgezogen. - Müssen mit der Entwicklungsvariante 3 radikal alle öffentlichen, oberirdischen Parkplätze aufgehoben werden? Eher Nein. 	
	<p>Schlussfolgerungen Parkierung</p> <p><i>Die Diskussion und Beurteilung der Entwicklungsvarianten zeigt, dass die Teilnehmenden betreffend der Parkierung einen grösseren Handlungsbedarf sehen und ein Festhalten am Status quo keine Option darstellt. Die beste Wertung erhielt die Variante 2 «Aufwertung des Freiraums ermöglichen». Diese Entwicklungsvariante, die vorsieht, oberirdische öffentliche Parkfelder zu reduzieren und in einzelnen wenigen Parkhäusern (Quadrellas, Suvretta, etc.) zu konzentrieren, um Flächen im öffentlichen Raum freizuspielen, soll weiterverfolgt werden. Zu prüfen ist, inwiefern ein Ausbau des bestehenden Parkleitsystems die Variante 2 unterstützen kann.</i></p> <p><i>Aus dem Teilnehmerfeld wurde angemerkt, dass die Verkehrsprobleme nur in der Hochsaison bestehen. Unter diesem Aspekt sind auch Massnahmen zu prüfen, die saisonal oder tageszeitabhängig gesteuert werden können.</i></p>	PT

6.	Persönliche Schlussbeurteilung der Entwicklungsvarianten	Wer
6.1	Anhand des an alle Teilnehmenden abgegebenen Schlussbeurteilungsbogens, erläutert Thomas Bernhard, wie die abschliessende persönliche Schlussbeurteilung der Entwicklungsvarianten zu erfolgen hat. Für die drei Themen Seeuferbereich, Piazza Rosatsch und Parkierung sollen jeweils die persönlich beste und schlechteste Variante (inkl. Ist-Zustand) mit einem roten bzw. grünen Punkt gekennzeichnet werden. Die Schlussbeurteilungsbogen sind nach erfolgter Wertung abzugeben und werden vom Projektteam ausgewertet.	TB

7.	Verschiedenes	Wer
7.1	Reto Matossi macht darauf aufmerksam, dass auf der Onlineplattform my.stmoritz.ch die Entwicklungsvarianten sowie die Fragen dazu aufgeschaltet werden. Bis am 13. Oktober 2019 können zu den Fragen online Rückmeldungen eingereicht werden, die ebenfalls bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden.	RM
7.2	Reto Matossi informiert, dass im Frühjahr 2020 eine Abschlussveranstaltung zum KRL-Prozess stattfinden wird.	RM
7.3	Reto Matossi bedankt sich für die angeregten Diskussionen und lädt alle Teilnehmenden zum abschliessenden Apéro ein.	RM

Für die Aktennotiz, Benno Ender, Planpartner AG.

Ergebnisse Schlussbeurteilung der Entwicklungsvarianten durch Teilnehmende

Abgegebene Beurteilungsbogen: 33

Entwicklungsvarianten Seeufer

- Der Handlungsbedarf ist vergleichsweise sehr gross. 18 von 33 Stimmen sind ausdrücklich gegen den Erhalt des Status quo, weitere 5 sind auch ausdrücklich gegen „nur V1“.
- **Grösste Sympathien genießt V2 (14/33)**, mit zusätzlicher Unterstützung von 2 Stimmen für V1-2 und 8 Stimmen für V2-3. V2 ist umso mehr die Favoritin, als sie keine erklärten GegnerInnen (0/33) hat.
- V0 und V1 haben gegenüber V2 das klare Nachsehen. V3 genießt mit 3 Sympathiestimmen und zusätzlichen 8 Stimmen für V2/3 einen gewissen Support, hat jedoch auch schon mehr erklärte GegnerInnen (10/33)

Fazit aus WS:

V2 evtl. mit einzelnen Elementen aus V3 weiterverfolgen, dabei spezifische Kritik an V3 aus den Themenstationen (*keine separaten Velowege? Be*) beachten.

Entwicklungsvarianten Piazza Rosatch

- Der Handlungsbedarf ist mit 11 von 33 Stimmen gegen den Status quo auf den ersten Blick vergleichsweise mittelmässig. Er wäre vermutlich stärker zum Ausdruck gekommen, wenn nicht V3 (Platz mit Hoch-/Tiefbauten) von sehr vielen (22/33) als die schlechteste Variante angesehen worden wäre.
- **Grösste Sympathien geniessen die Varianten V1 und V2, mit leichten Vorteilen für V2 (10/33 Sympathiestimmen plus zusätzliche 10 Stimmen für V2-3.** V1 und V2 sind umso mehr zu favorisieren, als sie beide keine erklärten GegnerInnen (0/33) haben.
- Von den WS-TeilnehmerInnen deutlich verworfen wurde V3 mit 2/3 erklärten GegnerInnen (22/33), dies bei nur 1 ausdrücklichen Sympathiestimme und 1 zusätzlichen Stimme für V2-3. *[Das schon fast martialisch wirkende Gebäudevolumen in der 3D-Abbildung (die Einzelgebäude mit dazwischen liegenden Freiräumen waren unter der „all-in-one-Einmantelung“ kaum ersichtlich) dürfte die Abstrafung der Variante verstärkt haben. Persönliche Bemerkung Be/IC].*
- Auch V0 muss nicht weiterverfolgt werden. Zu gering sind die Sympathiestimmen dafür (2/33) und zu zahlreich die Stimmen (11/33) gegen die Beibehaltung des Status quo.

Fazit aus WS:

V1 und V2 weiterverfolgen und in einer Variante verschmelzen, dabei Option für nächste Generationen Richtung V3 offenhalten.

Entwicklungsvarianten Parkierung

- Der Handlungsbedarf ist mit 15 von 33 Stimmen gegen den Status quo vergleichsweise gross. Er wäre jedoch vermutlich noch stärker zum Ausdruck gekommen, wenn nicht V3 (Aufhebung oberirdischer PP) von vielen (17/33) als schlechteste Variante der 4 Varianten angesehen worden wäre.
- **Grösste Sympathien genießt klar die Variante V2 (16/33)**, mit zusätzlichen 6 Stimmen für V1-2 und 3 Stimmen für V2-3. V2 ist umso mehr zu favorisieren, als sie keine erklärten GegnerInnen (0/33) hat.
- V3 findet mit 17 ausdrücklichen Gegenstimmen – bei nur 4 Sympathiestimmen und weiteren 2 für V2-3 – keine Unterstützung. V1 vermochte mit je einer 1 Pro- und Contra-Stimme niemanden (weder positiv noch negativ) richtig „zu kratzen“. Vermutlich wurde das Parkleitsystem nicht als echte Alternative zu den anderen Varianten von Parkierungsanlagen betrachtet. Aus dem Votum zu V1 kann bzw. soll wohl keine grundsätzlich ablehnende Haltung gegenüber verkehrs-/parkierungsleitenden Ansätzen abgeleitet werden.

Fazit aus WS:

V2 weiterverfolgen, allenfalls mit Elementen von V1 verbinden.

KRL Workshop 2 Persönliche Schlussbeurteilung

Seeuferbereich			
<p>VO Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seewerweg ist für den Aufenthalt nicht attraktiv - Konflikte von verschiedenen Benutzergруппen 	<p>V1 St. Moritz hat einen Bergsee</p> <ul style="list-style-type: none"> - möglichst viel vom Bild eines natürlichen Sees - Rückbau Uferverbauung, Aufwertung Uferbereich 	<p>V2 St. Moritz vernebelt Natur und Freizeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - punktuell intensive Nutzungen am See - Seewer ansonsten überwiegend renaturiert 	<p>V3 St. Moritz liegt am See</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seewer als Dorfkerne (intensive Nutzungen am See) - Ausbildung eines Quais entlang des Sees
<p>VO Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piazza Rosatsch ist Grünraum, Treffpunkt; PP - verschiedene Freizeitangebote (Mingolf) 	<p>V1 Aufwertung Piazza Rosatsch ohne Hoch-/Tierbauten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Freiraum bleibt als Freiraum erhalten - Neuorganisation und teilw. Reduktion Parkplätze 	<p>V2 Aufwertung Piazza Rosatsch mit Klein- und Tierbauten</p> <ul style="list-style-type: none"> - räumliche Gliederung der Piazza mit Kleinbau - Café / Tourismusinfo und unterirdischem Parking 	<p>V3 Aufwertung Piazza Rosatsch mit Hoch- und Tierbauten</p> <ul style="list-style-type: none"> - teilweise Bebauung mit unterirdischem Parking - neuer Anziehungspunkt mit Verkauf + Gastronomie
<p>VO Ist-Zustand</p> <ul style="list-style-type: none"> - oberirdische öffentliche Parkplätze in den Zentren bleiben bestehen - hoher Parkersuchverkehr - keine Entlastung der Zentren Dorf und Bad 	<p>V1 Parkletsystem ohne Aufwertung Freiraum und Verkehrsreduktion</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau bestehendes Parkletsystem - Einbezug aller oberirdischen Parkplätze - Parkplätze belegen weiterhin den öffentlichen Raum 	<p>V2 Aufwertung des Freiraums ermöglichen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reduktion oberirdische öffentliche Parkplätze zugunsten Aufwertung Strassenraum - öffentliche Parkplätze im Dorf sind hauptsächlich im Parkhaus Quadrareis und in St. Moritz Bad in den geplanten Parkings 	<p>V3 Aufwertung des Freiraums und Verkehrsreduktion in Ortszentren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oberirdische öffentliche Parkplätze in den Zentren werden aufgehoben (bis auf Umschlagplätze) - Aufenthaltsqualität in den Ortszentren kann gesteigert werden - Aufwertung der Strassenräume