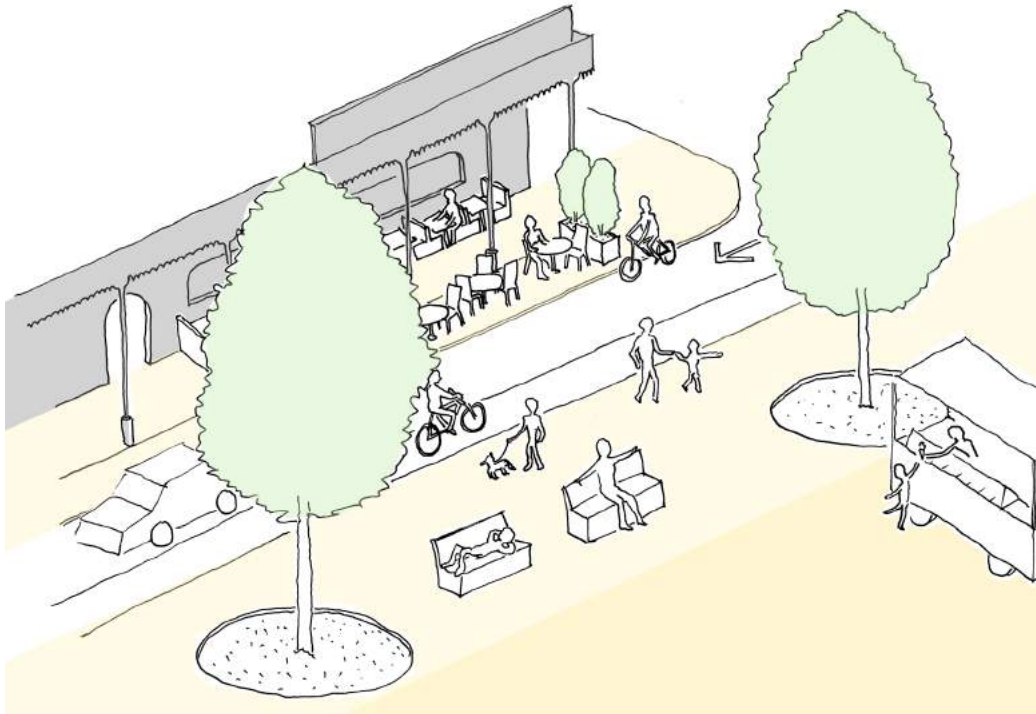


Gesamtrevision der Ortsplanung der Gemeinde St. Moritz

Kommunales räumliches Leitbild, KRL



Zweiter öffentlicher Workshop vom 25. September 2019



St. Moritz

1 | Begrüssung

Reto Matossi, Mitglied des Gemeindevorstands

2 | Ziele des heutigen Workshops Infraconsult AG

- 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

2 | Programm Infraconsult AG

3. Erkenntnisse aus dem 1. öffentlichen Workshop

4. Bahnhofareal und Signalareal: Nutzungsdiskussion

– Einführung, Diskussion Arbeitsgruppen, Berichterstattung Plenum

----- Pause (19.25 – 19.40 Uhr) -----

5. Entwicklungsvarianten für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch und
Parkierung

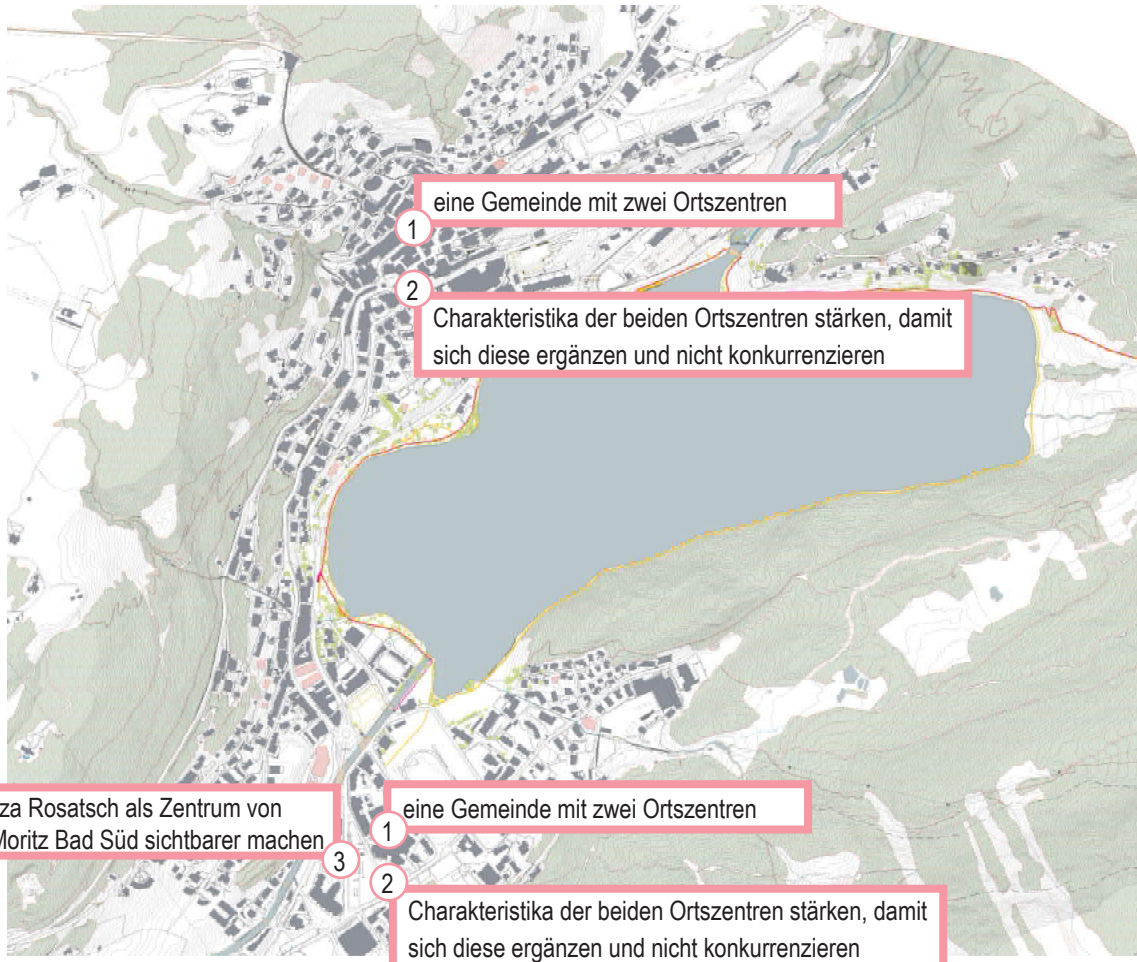
– Einführung, Diskussion Themenstationen, Berichterstattung Plenum

6. Ausblick und weiteres Vorgehen

7. Abschluss

3 | Erkenntnisse aus dem 1. Workshop vom 19. Juni 2019 Reto Matossi

Meine drei wichtigsten
Schlussfolgerungen für die
Siedlung



1 eine Gemeinde mit zwei Ortszentren

1

2

Charakteristika der beiden Ortszentren stärken, damit sich diese ergänzen und nicht konkurrenzieren

3 Plaza Rosatsch als Zentrum von St. Moritz Bad Süd sichtbar machen

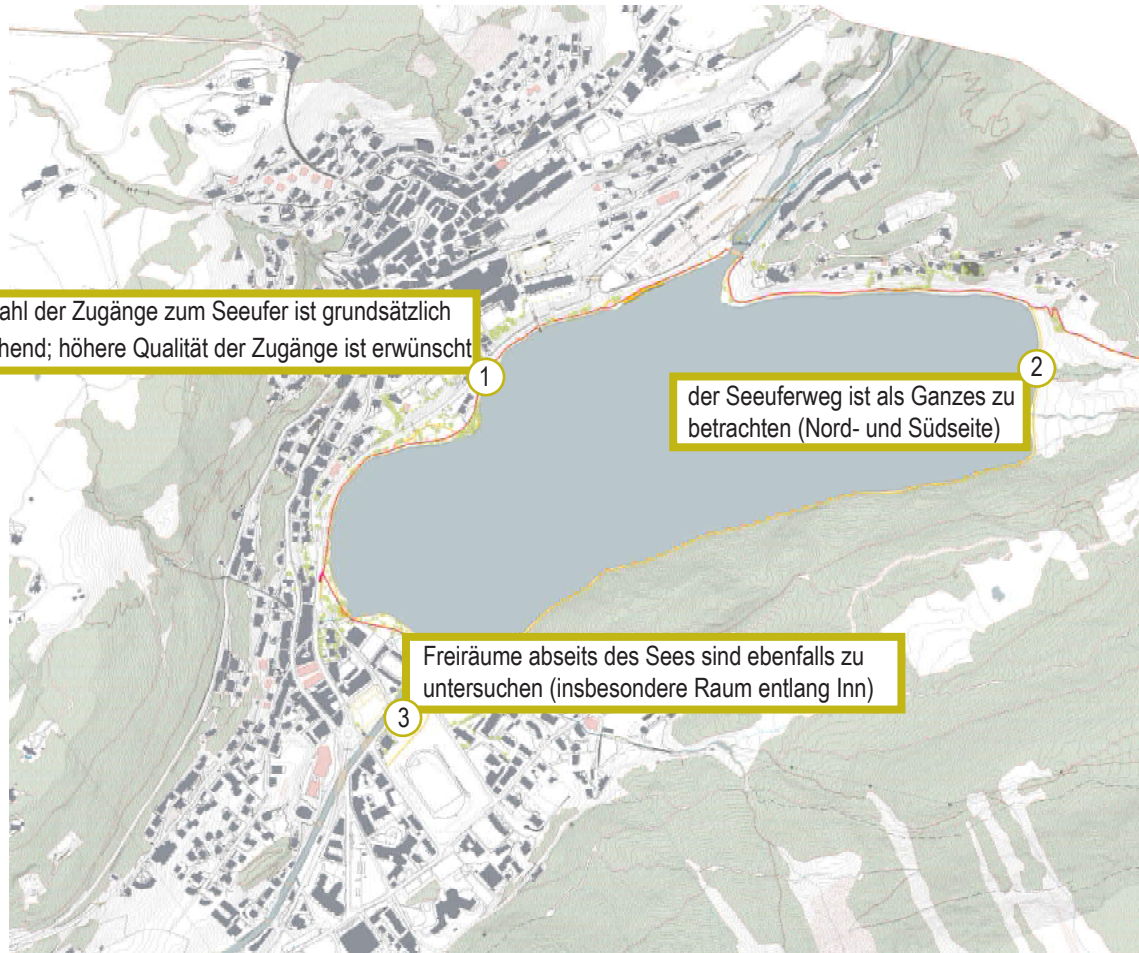
3

1

2

Charakteristika der beiden Ortszentren stärken, damit sich diese ergänzen und nicht konkurrenzieren

3 | Erkenntnisse aus dem 1. Workshop vom 19. Juni 2019 Reto Matossi



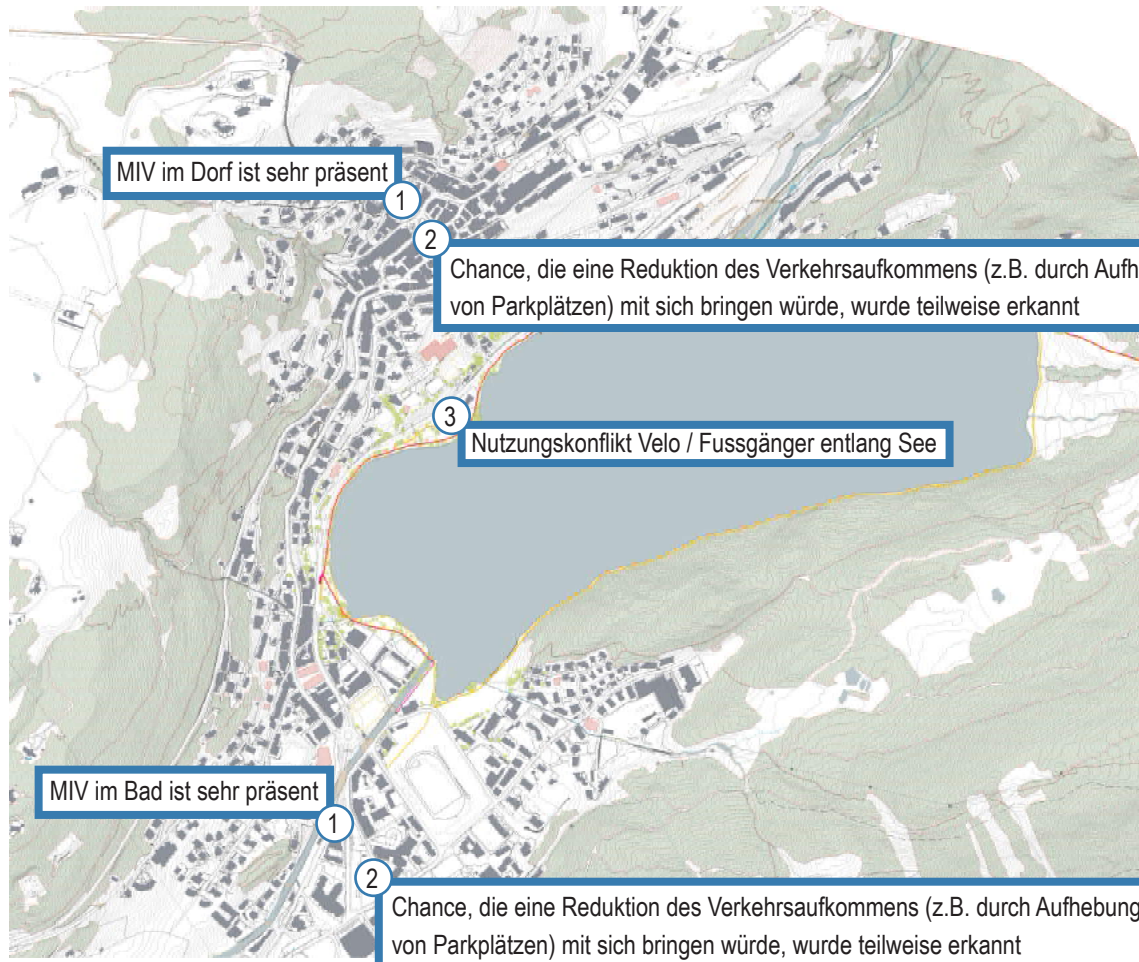
1 die Anzahl der Zugänge zum Seeufer ist grundsätzlich ausreichend; höhere Qualität der Zugänge ist erwünscht

2 der Seeuferweg ist als Ganzes zu betrachten (Nord- und Südseite)

3 Freiräume abseits des Sees sind ebenfalls zu untersuchen (insbesondere Raum entlang Inn)

Meine drei wichtigsten
Schlussfolgerungen für den
Freiraum

3 | Erkenntnisse aus dem 1. Workshop vom 19. Juni 2019 Reto Matossi



Meine drei wichtigsten
Schlussfolgerungen für den
Verkehr

3 | Erkenntnisse aus dem 1. Workshop vom 19. Juni 2019 Reto Matossi

Ausgangslage «Umfahrung St. Moritz»

- **intensive Diskussionen** zur Umfahrung am 1. öffentlichen Workshop
- **Anliegen** der Bevölkerung zur weiteren Vertiefung der Umfahrung **wird erst genommen**
- Umfahrungsstrasse wird **losgelöst vom KRL behandelt** (untersch. Planungshorizonte)
- mit der Umfahrungsstrasse soll die **Streckverlängerung der RhB-Linie in Richtung Silvaplana behandelt** werden
- Grundlagenabklärungen durch die Gemeinde ergaben;
 - dass die Umfahrung und die Streckenverlängerung Objekte im kt. Richtplan sind
 - dass die Umfahrung ausserdem im regionalen Richtplan enthalten ist

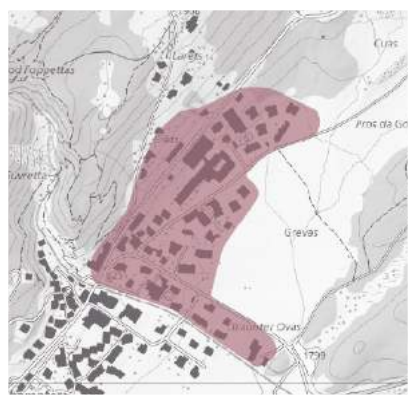
3 | Erkenntnisse aus dem 1. Workshop vom 19. Juni 2019 Reto Matossi

Weiteres Vorgehen «Umfahrung St. Moritz»

- 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
- die Planungskommission stellte am 7. August 2019 den **Antrag an den Gemeindevorstand**, den Kanton entsprechend anzugehen
- Am 23. September 2019 hat der **Gemeindevorstand** dem Vorgehen **zugestimmt**.

4 | Bahnhofareal und Signalareal: Nutzungsdiskussion

Einführung Heinz Beiner



Gebiete mit Zentrumsfunktion

- Zentren
- Nebenzentren mit Unterstützungsfunktion
- eigenständiges Nebenzentrum
- übriges Siedlungsgebiet
- Bahnhof-Dorf-Bad Achse
- Achsen Hangparallelen

4 | Bahnhofareal

Planungshistorie

Teilrevision Ortsplanung «Bahnhofareal»



26374_28A_190925_KRL_WS2.indd



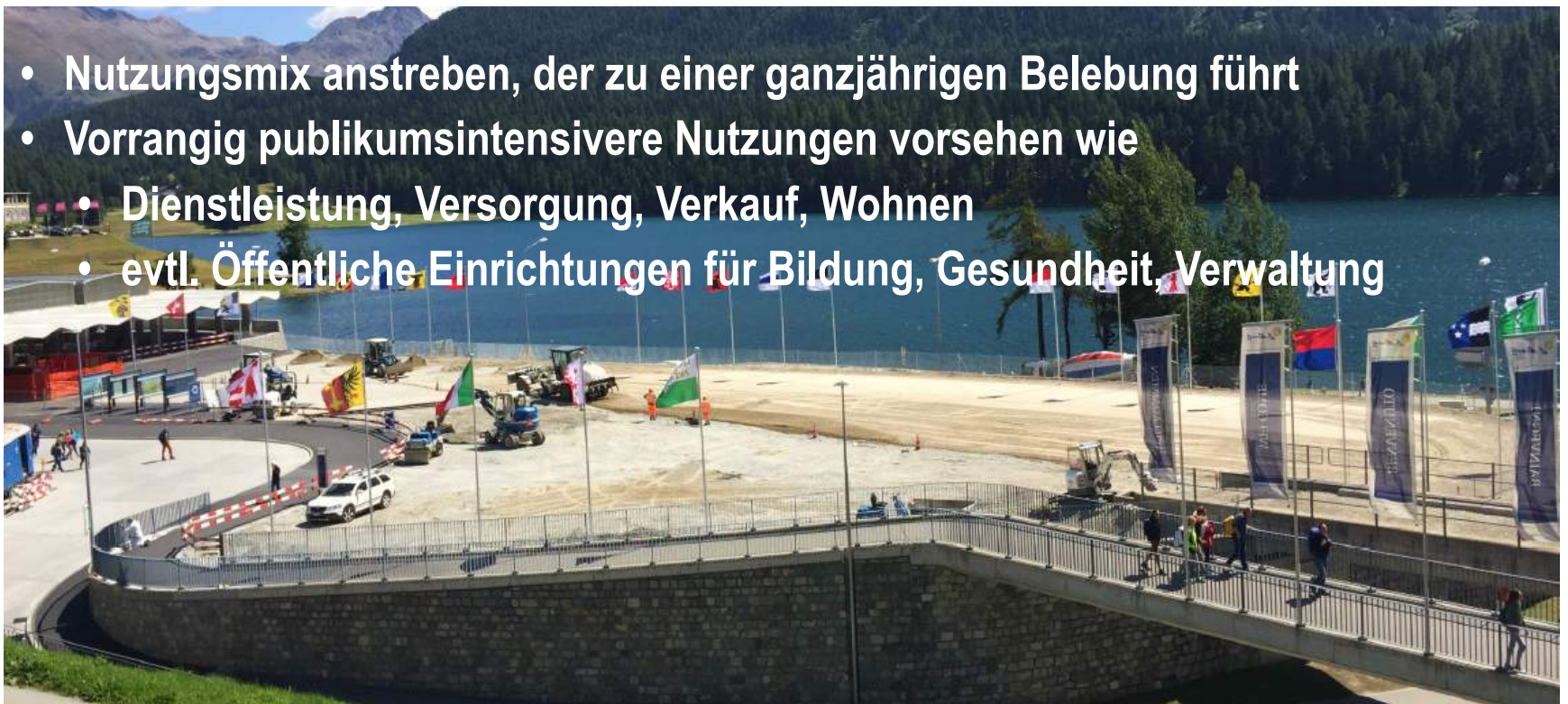
Zwischennutzung: Caffè Spettacolo

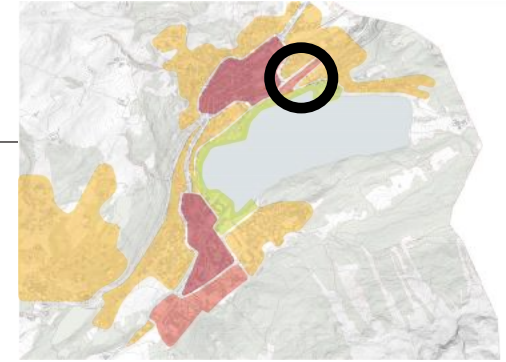


4 | Bahnhofareal

Übergeordneter Grundsatz für Bahnhofareale (Regionaler Richtplan)

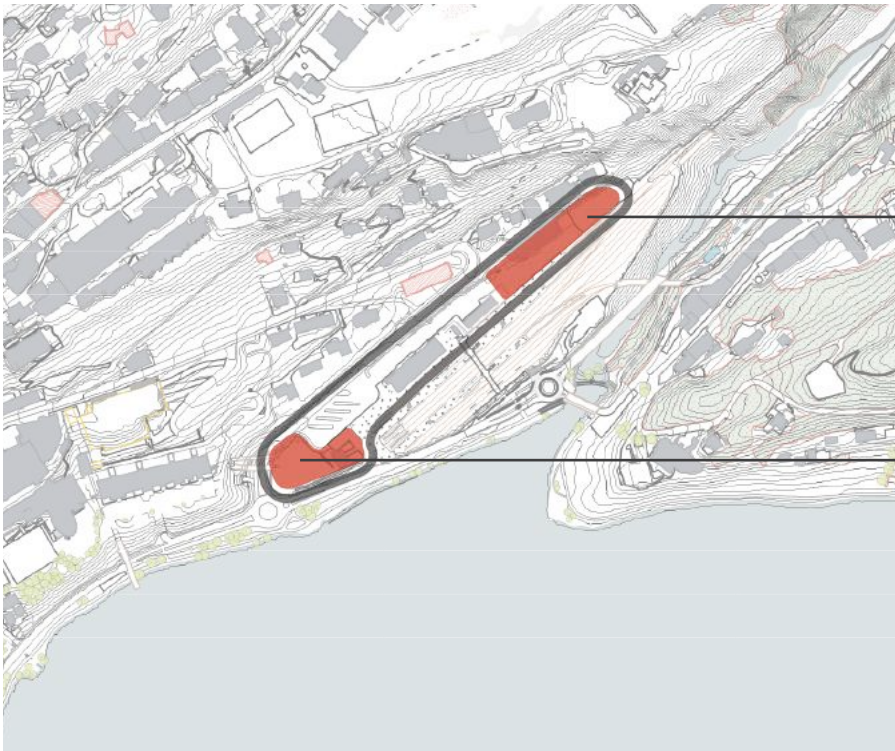
- Nutzungsmix anstreben, der zu einer ganzjährigen Belebung führt
- Vorrangig publikumsintensivere Nutzungen vorsehen wie
 - Dienstleistung, Versorgung, Verkauf, Wohnen
 - evtl. Öffentliche Einrichtungen für Bildung, Gesundheit, Verwaltung





4 | Bahnhofareal: Nutzungsdiskussion

Nutzungen Bahnhofareal



GEEIGNETE NUTZUNGEN

- Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen (bspw. innovatives Kleingewerbe, startups, co-working, Büroflächen etc.)
- Wohnnutzung

- touristische Nutzungen (bspw. Informationszentrum)
- Hotel (mittleres Segment), Hotelshops, Gastronomie
- öffentlicher Platzbereich mit Aussichtsplattform und Verbindung zum See

UNGEEIGNETE NUTZUNGEN

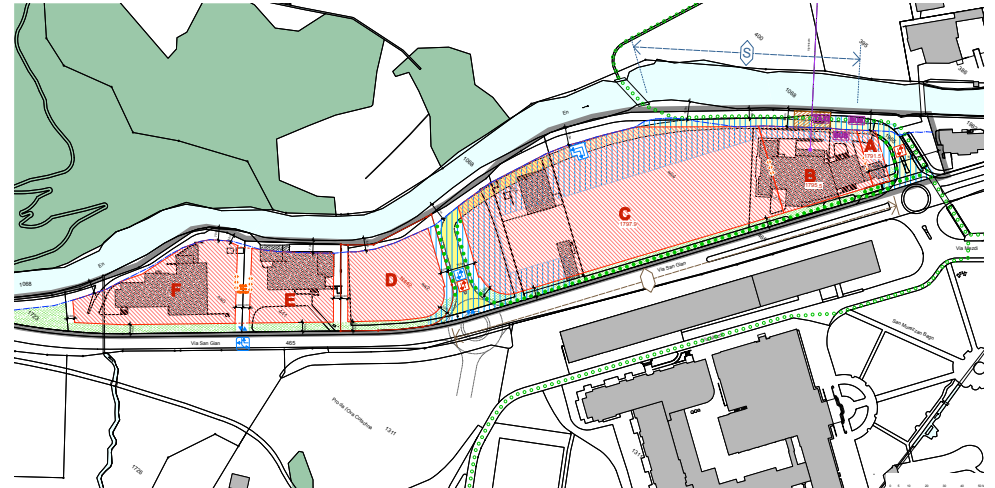
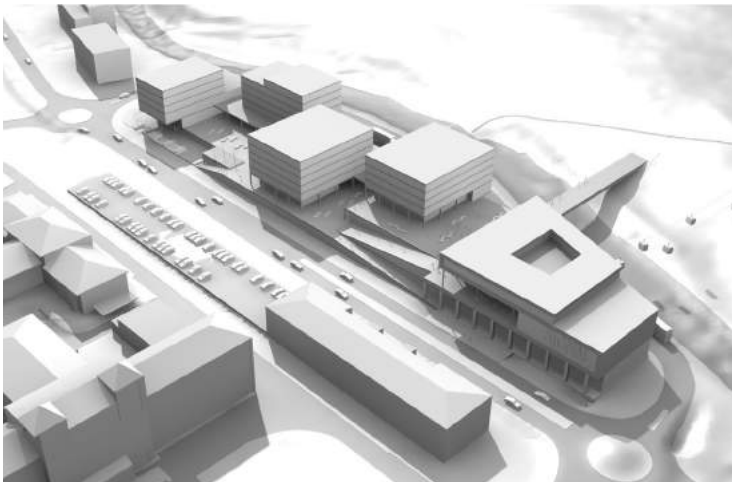
- publikumsorientierte Nutzungen in Konkurrenz zu den Zentren Dorf / Bad (z.B. Grossverteiler)

4 | Signalareal

Planungshistorie

Teilrevision Ortsplanung «Signal»:

- Kantonale Vorprüfung: 06/2013 bis 08/2013
- Öffentliche Auflage der Planungsentwürfe: 12/2013 bis 01/2014
- Anschliessend: Sistierung der Planung



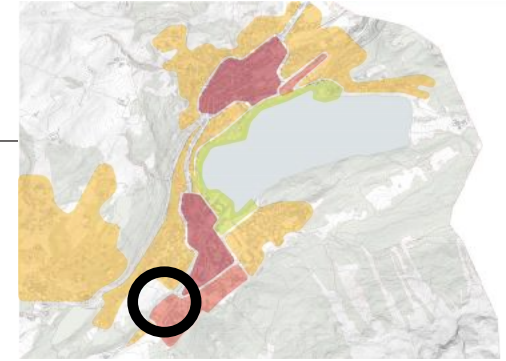
4 | Signalareal

Übergeordnete Vorgaben für Bergbahn-Areale (Regionaler Richtplan)

- Nutzungen sind auf die touristische Infrastruktur (Bergbahnen) auszurichten
- Nutzungen, Erschliessung und Gestaltung sind aufeinander abzustimmen



4 | Signalareal: Nutzungsdiskussion



Nutzungen Signalareal



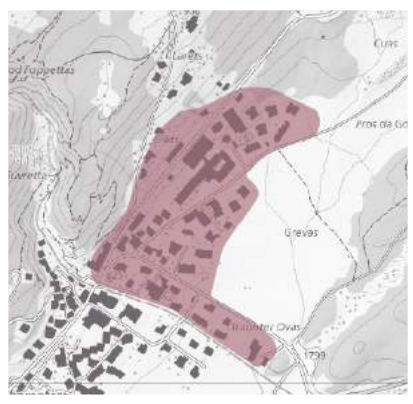
GEEIGNETE NUTZUNGEN

- bergbahnahe Nutzungen (z.B. Sportshops)
- Hotelnutzung (insb. Sporthotel)
- bewirtschaftete Ferienwohnungen
- Gastronomie
- Co-Working / Büroflächen
- Parkplätze für die Bergbahnen
- Parkplätze Reisecars
- Wertstoffsammelstelle

- Gewerbenutzungen
- Wertstoffsammelstelle

UNGEEIGNETE NUTZUNGEN

- Wohnen
- publikumsorientierte Nutzungen in Konkurrenz zu den Zentren Bad / Dorf (z.B. Grossverteiler)



Gebiete mit Zentrumsfunktion

- Zentren
- Nebenzentren mit Unterstützungsfunktion
- eigenständiges Nebenzentrum
- übriges Siedlungsgebiet
- Bahnhof-Dorf-Bad Achse
- Achsen Hangparallelen

4 | Bahnhofareal und Signalareal: Nutzungsdiskussion

Organisation Diskussion Infraconsult AG

- Diskussion in Arbeitsgruppen
- jede Arbeitsgruppe diskutiert das Bahnhofareal und das Signalareal
- je Areal ca. 15 Minuten Diskussion (Total: ca. 30 Minuten)

- **AG 1**, Saal Seite Bühne, *Moderation* Christoph Schlatter | *Rapporteur* Heinz Beiner
- **AG 2**, Saal Seite Eingang, *Moderation* Markus Berweger | *Rapporteur* Claudio Schmidt
- **AG 3**, Vorraum, *Moderation* Beat Mutschler | *Rapporteur* Daniel Studer
- ggf. weitere Arbeitsgruppen

4 | Bahnhofareal und Signalareal: Nutzungsdiskussion

Fragestellungen Infraconsult AG

- Sind die geeigneten und ungeeigneten Nutzungen für dieses Areal richtig gewählt?
Wenn ja/nein: weshalb?
- Welche Nutzungen fehlen allenfalls?
- Was muss bei der Arealplanung beachtet werden?

4 | Bahnhofareal und Signalareal: Nutzungsdiskussion

Berichterstattung im Plenum Infraconsult AG

- **Arbeitsgruppe 1**, Rapporteur Heinz Beiner
- **Arbeitsgruppe 2**, Rapporteur Claudio Schmidt
- **Arbeitsgruppe 3**, Rapporteur Daniel Studer



St. Moritz

Pause Infraconsult AG

5 | Entwicklung für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch, Parkierung

Einführung Infraconsult AG

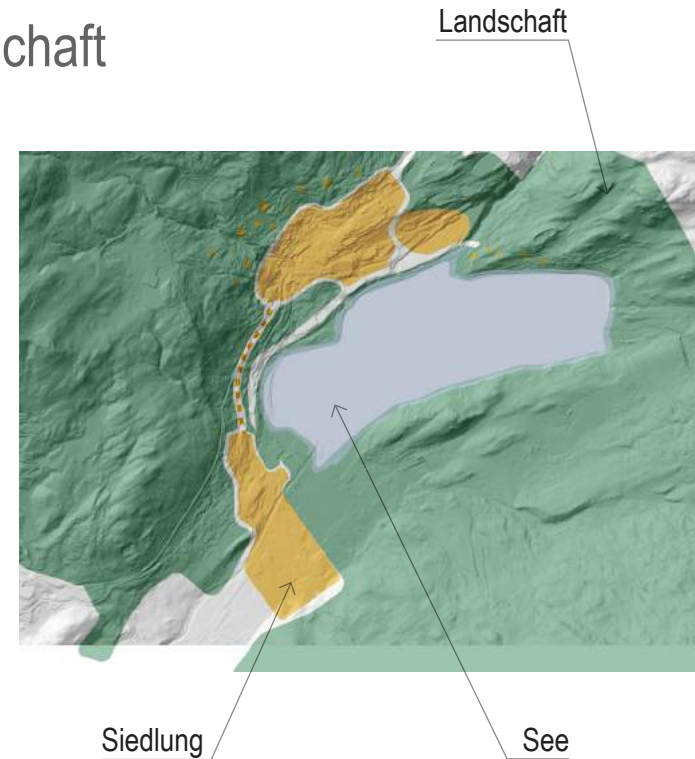
5 | Entwicklung für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch, Parkierung

St. Moritz und sein Verhältnis zum See

Lukas Schweingruber, Landschaftsarchitekt

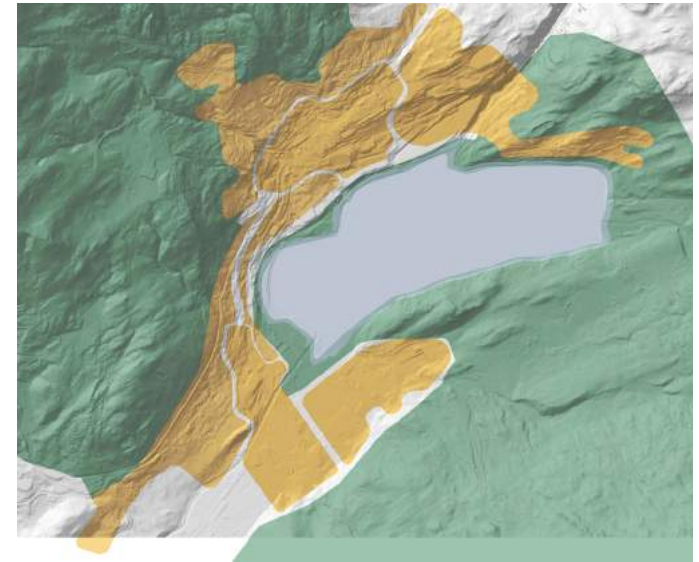
St. Moritz am See?

St. Moritz Bad und Dorf als Flecken in der Landschaft



St. Moritz am See?

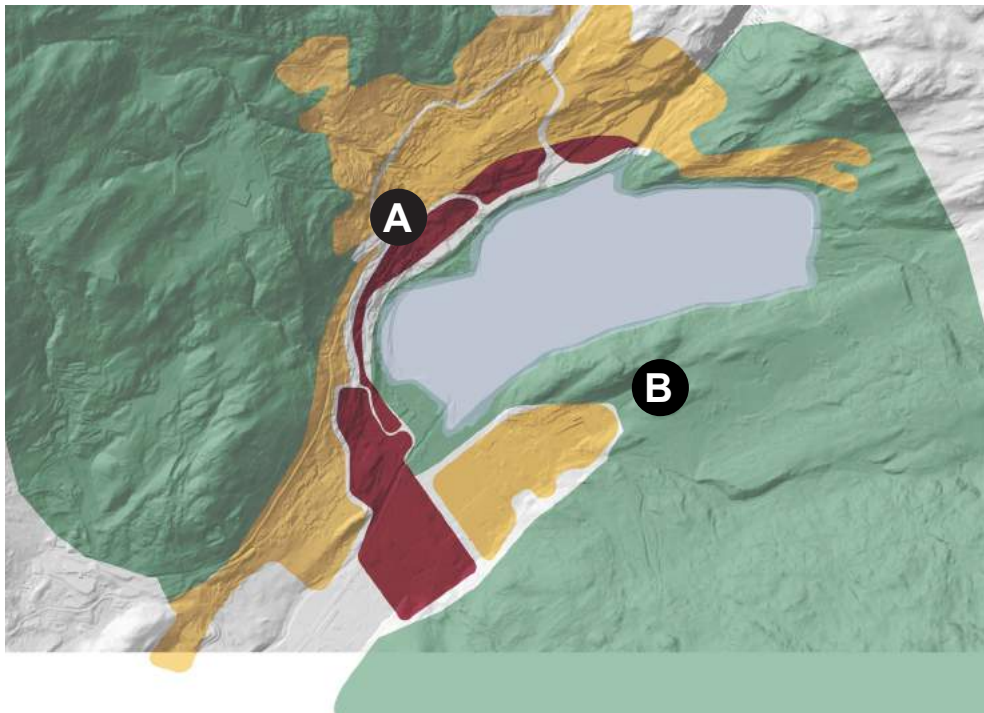
Bild heute



- Im Zuge der Siedlungsentwicklung und dem Bau der Kantonstrasse rückt St Moritz näher zum See.
- Der Zugang wird durch die Kantonstrasse erschwert.
- Das Bild vom ursprünglichen Bergsee hat sich wesentlich verändert.
- Die Bevölkerung wünscht sich eine Aufwertung und bessere Nutzbarkeit des Sees sowie eine bessere Zugänglichkeit.

St. Moritz am See?

Unterschiedliche Ansprüche



FAKT 1

Der See hat zwei Seiten

A Siedlungsnaher Seite mit unterschiedlichen Ansprüchen

B Natürlicher Seite

FAKT 2

Auf der naturnahen Seite soll das Bild des Bergsees weiter gepflegt werden. Dementsprechend werden keine nutzungsintensiven Aktivitäten gefördert.

Entwicklungsvarianten für die Freiräume in St. Moritz

Wie werden die Freiräume beansprucht?



IN ST. MORITZ: PLÄTZE ÜBERNEHMEN ALLE FREIZEITSEINRICHTUNGEN

- Plätze werden intensiv genutzt und für die Freizeit programmiert, fixe Infrastrukturen sind zu planen
- Bieten grossflächige Events- und Aufenthaltsbereiche

AM SEE: ST. MORITZ HAT EINEN BERGSEE

- Rückbau Uferverbauung; Aufwertung der Ufervegetation;
- extensive Vegetation; punktuelle Aufenthaltsmöglichkeiten; keine intensiven Nutzungen

Entwicklungsvarianten für die Freiräume in St. Moritz

Wie werden die Freiräume beansprucht?



IN ST. MORITZ: PLÄTZE SIND FLEXIBLE ÖFFENTLICHE RÄUME

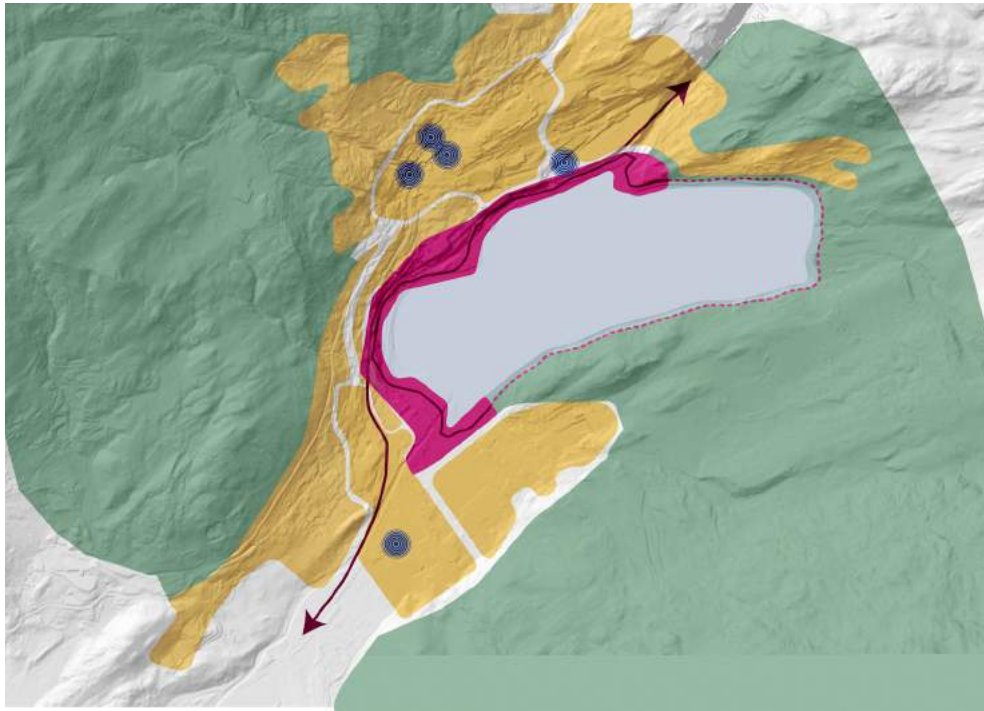
- Bieten Flächen für die Organisation gewisser Veranstaltungen, temporärer Charakter
- Bieten kleine Platzflächen mit Bäumen, hohe Aufenthaltsqualitäten, Ort zum Verweilen

AM SEE: ST. MORITZ VERWEBT NATUR UND FREIZEIT

- punktuelle intensiven Nutzungen in Parks innerhalb eines überwiegend renaturierten Seeufers

Entwicklungsvarianten für die Freiräume in St. Moritz

Wie werden die Freiräume beansprucht?



IN ST. MORITZ: PLÄTZE SIND UNTERSCHIEDLICH ZU PROGRAMMIEREN

- Plätze können spezifischer gestaltet und programmiert werden
- Plätzen im Dorf bilden ein Platzsystem und ergänzen sich gegenseitig

AM SEE: ST. MORITZ LIEGT AM SEE

- Seeufer als Dorfkante
- Ausbildung eines Quais entlang des Sees
- Attraktive Abfolge von publikumsintensiven Nutzungen am See

5 | Entwicklung für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch, Parkierung

Nutzung und Erschliessung Seeuferbereich

Lukas Schweingruber, Landschaftsarchitekt



A topographic map of St. Moritz, Switzerland, showing the town and the lake. The map is overlaid with a semi-transparent white box containing a legend. The legend has two entries: 'ST. MORITZ AM SEE' with a blue circle icon and 'ST. MORITZ INSEMBEL' with a green circle icon. The map shows contour lines, buildings, and the lake. The legend is positioned on the right side of the map, and a green box with white text is at the bottom left.

Raumstrategie St Moritz 2030
See- und Flussuferbereich
aufwerten / Treffpunkte schaffen



ST. MORITZ AM SEE

Aufwerten der See- und Flussuferbereiche und der Seepromenade

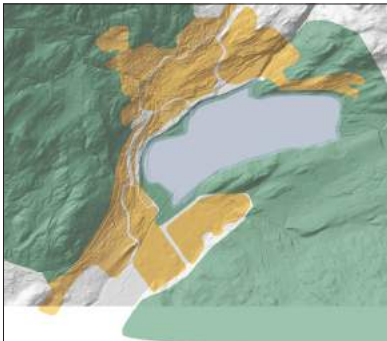


ST. MORITZ INSEMBEL

Schaffen von Treffpunkten für Jugendliche und junge Erwachsene zur selbstbestimmten Freizeitgestaltung

Übersicht Entwicklungsvarianten Nutzung und Erschliessung Seeuferbereich

Ist-Zustand



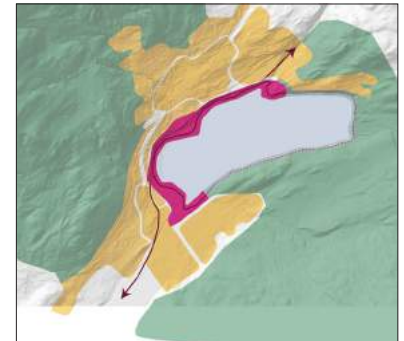
St. Moritz hat einen
Bergsee



St. Moritz verwebt Natur
und Freizeit

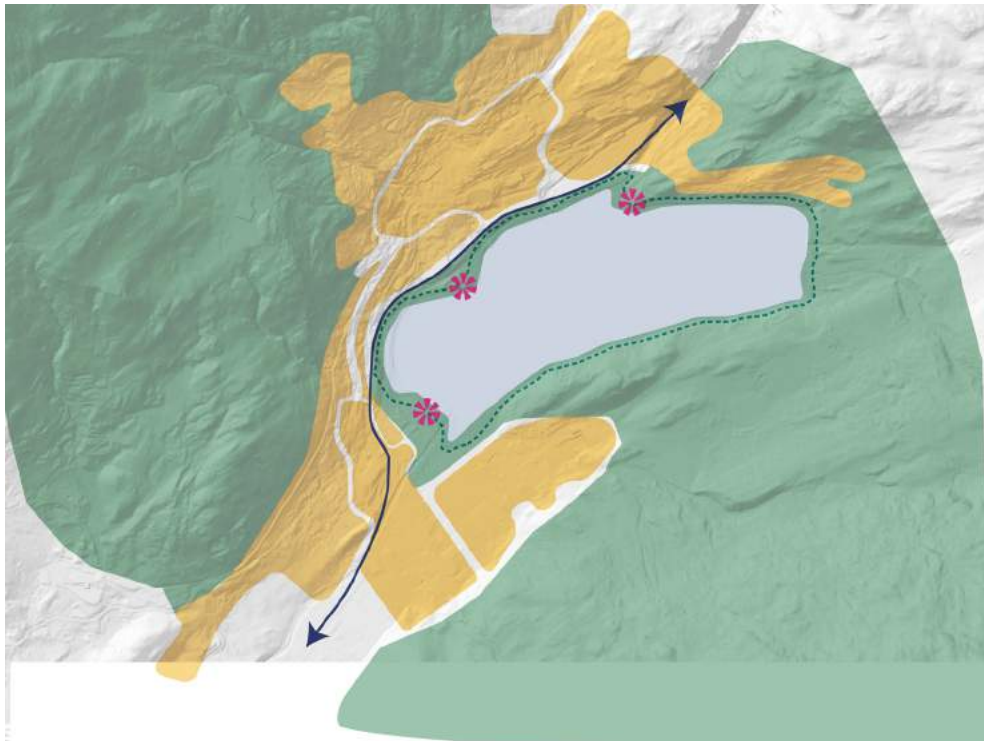


St. Moritz liegt am See



Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz hat einen Bergsee



ZIEL

- Möglichst viel vom Bild eines natürlichen Bergsees erhalten
- Rückbau Uferverbauung; Aufwertung Ufervegetation
- gekieste Wege

CHANCEN

- + Ökologische Aufwertung
- + Annäherung an das ursprüngliche Bild des Seeufers

RISIKEN

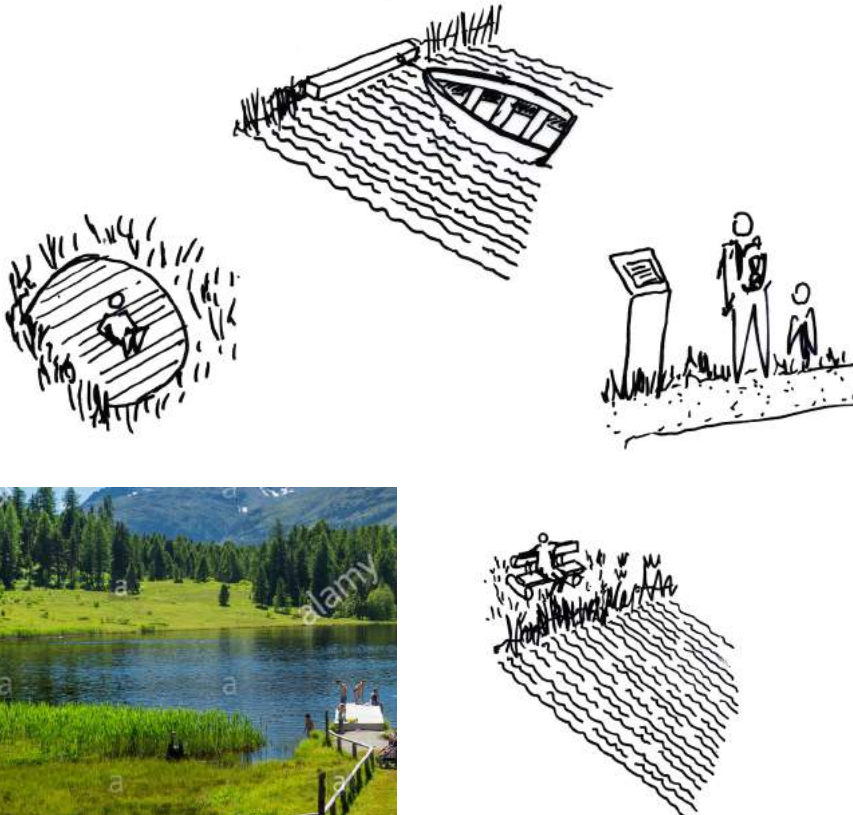
- Das renaturierte Ufer verträgt keine intensiven Nutzungen (Zielkonflikte)
- Alle Velofahrer müssen auf die Kantonstrasse (auch SchülerInnen)
- Abhängigkeit vom Kanton



St. Moritz

Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz hat einen Bergsee



NUTZUNG SEEUFER

- Renaturierung der gesamten Länge des Ufers; Rückbau bestehender intensiver Nutzungen
- Nur punktuelle Nutzung entlang des Ufers



Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz hat einen Bergsee



SEEUFERWEG

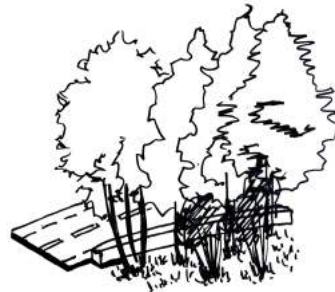
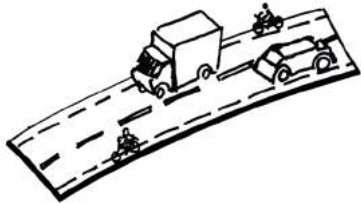
- Nur Fussgänger entlang See
- Rückbau der asphaltierten Fläche auf der Nordseite des Sees



Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz hat einen Bergsee

RÄUMLICHE BARRIERE BENÖTIGT
BÄUME + MAUER



KANTONSSTRASSE

- Integration einer sicheren Veloführung für schnelle Velofahrer und Freizeitvelofahrer
- Starke visuelle Trennung zwischen Kantonsstrasse und renaturiertem Seeufer (bspw. Baumfilter)
- Geschwindigkeitsreduktion für die Sicherheit der Velofahrer zwingend (50er bis 30er Zone)

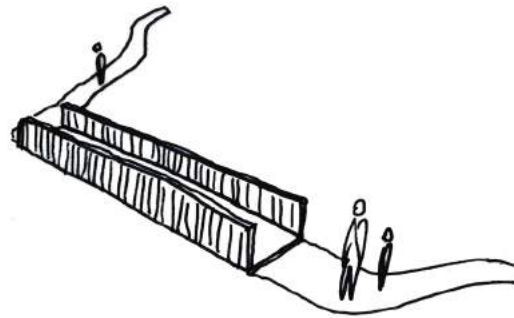
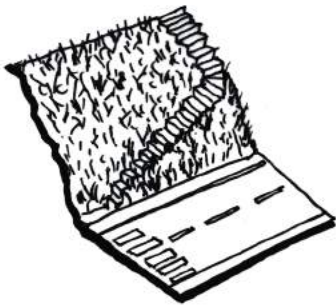




St. Moritz

Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz hat einen Bergsee



ZUGÄNGLICHKEIT SEE

- Punktuelle Zugänglichkeit (Zebrastreifen, Passerelle etc.)
- => Zielkonflikt mit den Zielen St. Moritz 2030

Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz verwebt Natur und Freizeit



ZIEL

- St. Moritz stösst punktuell an den See vor und schafft Berührungsmomente wo intensive Nutzung stattfinden
- Das Seeufer ist ansonsten überwiegend renaturiert.

CHANCEN

- + Abschnittweise Renaturierung des Seeufers
- + Die Ansprüche an Sicherheit und Freizeitnutzungen sind erfüllt
- + Keine bis wenig Abhängigkeit vom Kanton

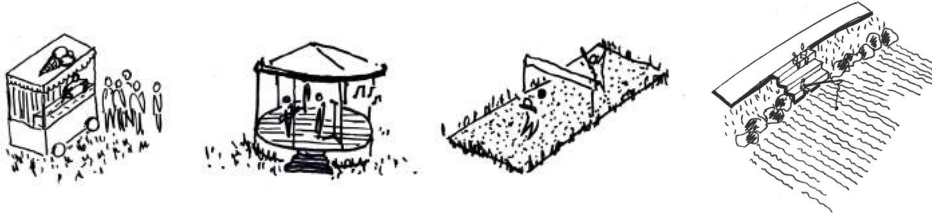
RISIKEN

- Der Seeuferweg muss breiter werden um die Verkehrssicherheit zu Spitzenzeiten erfüllen zu können



Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz verwebt Natur und Freizeit



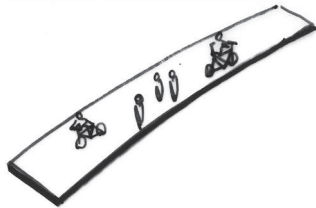
NUTZUNG SEEUFER

- nordseitig punktuelle Freizeitparks mit intensiven Nutzungen entlang eines überwiegend renaturierten Ufers
- naturbelassenes Südufer
- Seepark / Waldhauspark / Innpark

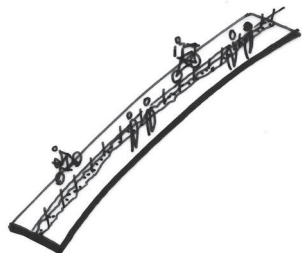
Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz verwebt Natur und Freizeit

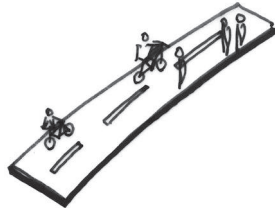
BEGEGNUNGSZONE HEUTE: 3 M
 MASSNAHME AUF 4-5 M
 VERBREITERN



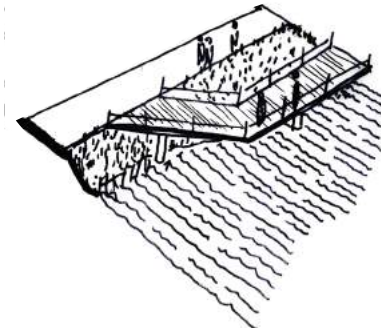
RÄUMLICHE TRENNUNG
 IDEALE BREITE: 2.4M FÜR ZWEISEITIGE
 FAHRBAHN / 2M FUSSGÄNGERWEG



SIGNALISIERTE GETRENNTE SPUREN
 IDEALE BREITE: 2.4M FÜR ZWEISEITIGE
 FAHRBAHN / 2M FUSSGÄNGERWEG



BEI ENGEN STELLEN



SEEUFERWEG

- Der See zieht mehr Besucher an > in Spitzenzeit werden Massnahmen benötigt
- Grosszügige und qualitative Erschliessung für Velo und Fussgänger entlang des Sees und zwischen den Freizeitparks => Koexistenz der Verkehrsteilnehmer fördern
- Stege werden bei engen Stellen als Ausweichmöglichkeit vorgesehen

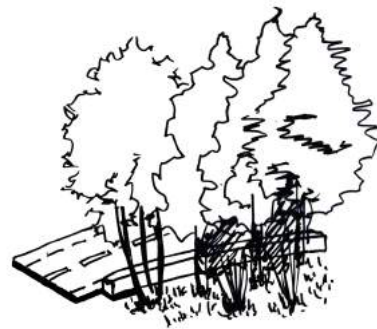
Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz verwebt Natur und Freizeit

KANTONSSTRASSE

- Segmentierte Sicherheits- und Trennungsmassnahmen zwischen renaturiertem Ufer und Kantonstrasse (zwischen den jeweiligen Freizeitparks)
- Die Kantonstrasse bleibt in ihrer heutigen Breite und Gestaltung erhalten; Geschwindigkeitsreduktion ist empfehlenswert, da die Intensität der Nutzungen am See erhöht wird
- Die E-Bikes fahren auf der Kantonstrasse

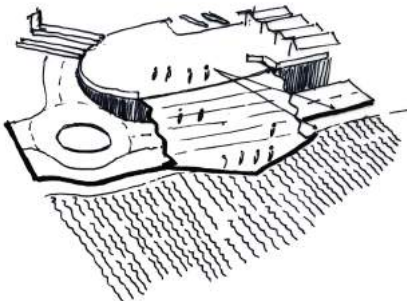
RÄUMLICHE BARRIERE BENÖTIGT
TEILWEISE BÄUME UND/ODER MAUER



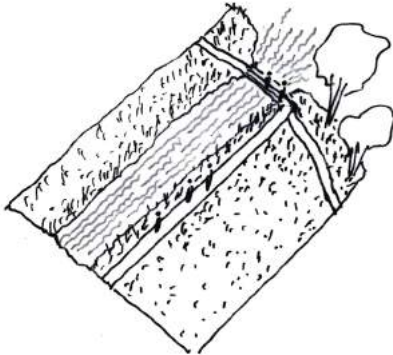
Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz verwebt Natur und Freizeit

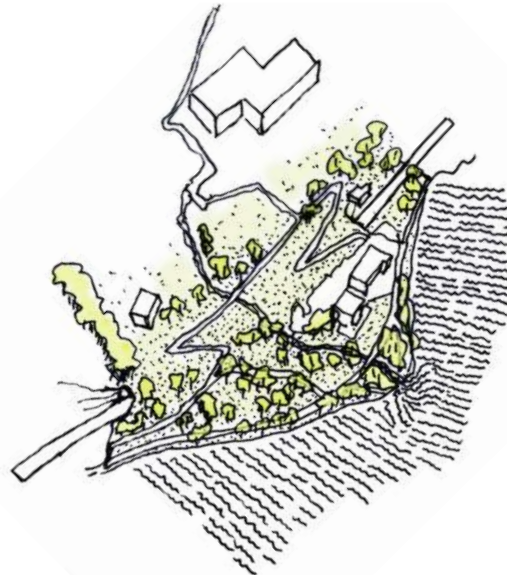
ZUGANG BAHNHOF / SEE DIREKTER GESTALTEN



VERBINDUNG INN / PLAZZA ROSATSCH
ERMÖGLICHEN



DELTA GREVAS (SEGELSCHULE)

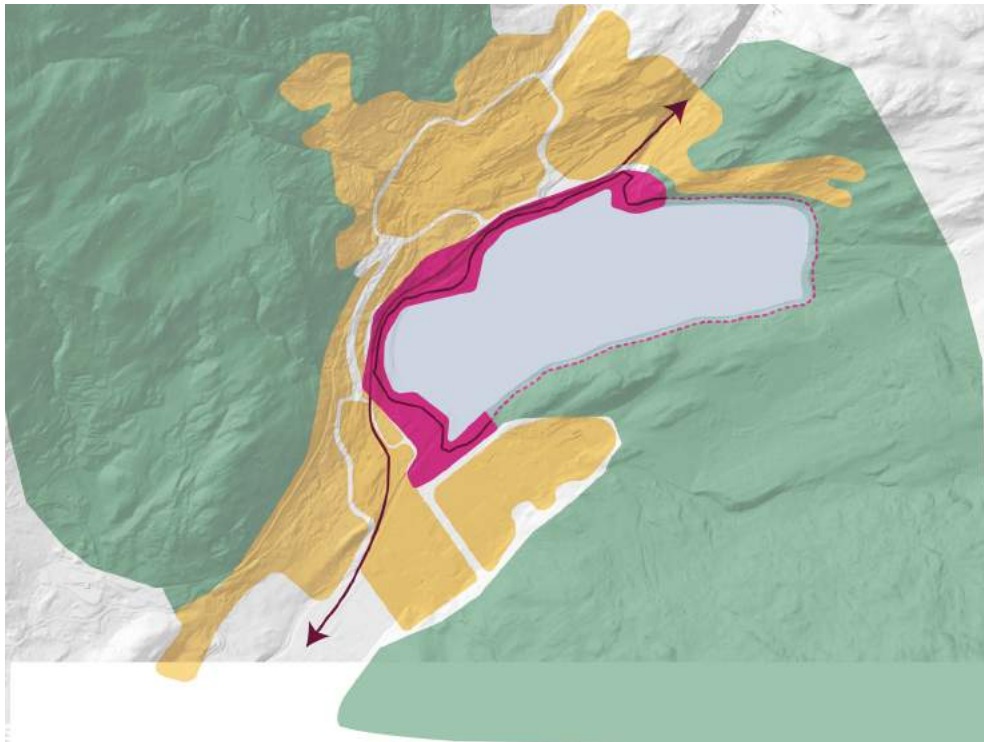


ZUGÄNGLICHKEIT SEE

- Gezielte Aufwertungen (Grevas, Bahnhof und Inn) mit möglichen partiellen Überdeckungen der Kantonstrasse

Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz liegt am See



ZIEL

- Seeufer als Dorfkante
- Ausbildung eines Quais entlang des Sees
- Attraktive Abfolge von publikumsintensiven Nutzungen am See

CHANCEN

- + In sich stimmiges Bild über die gesamte Länge und Breite des Seeufers
- + Die Kantonstrasse wird nicht mehr als Hindernis wahrgenommen

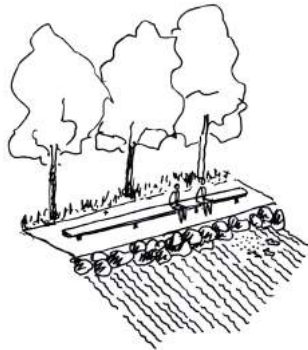
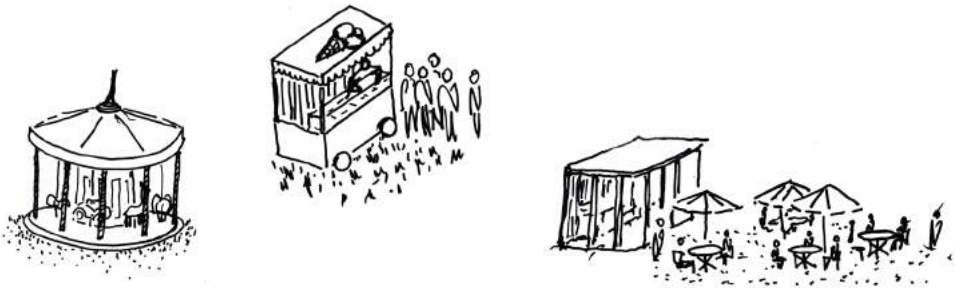
RISIKEN

- Hohe Abhängigkeit vom Kanton und Grundeigentümer
- Hohe Investitionskosten



St. Moritz

Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See Entwicklungsvariante: St. Moritz liegt am See

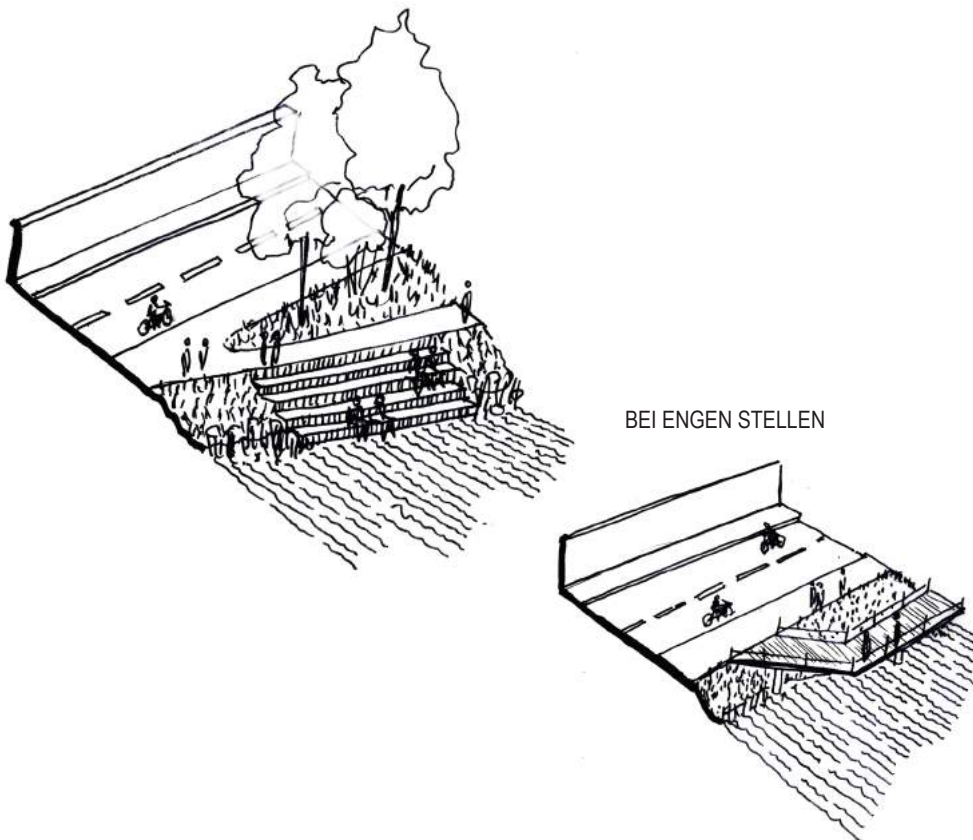


NUTZUNG SEEUFER

- Durchgehende Seepromenade von der Inn-Mündung bis zum Waldhaus; das Südufer bleibt naturbelassen
- Intensive See- und Freizeitnutzungen entlang des gesamten Ufers

Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz liegt am See



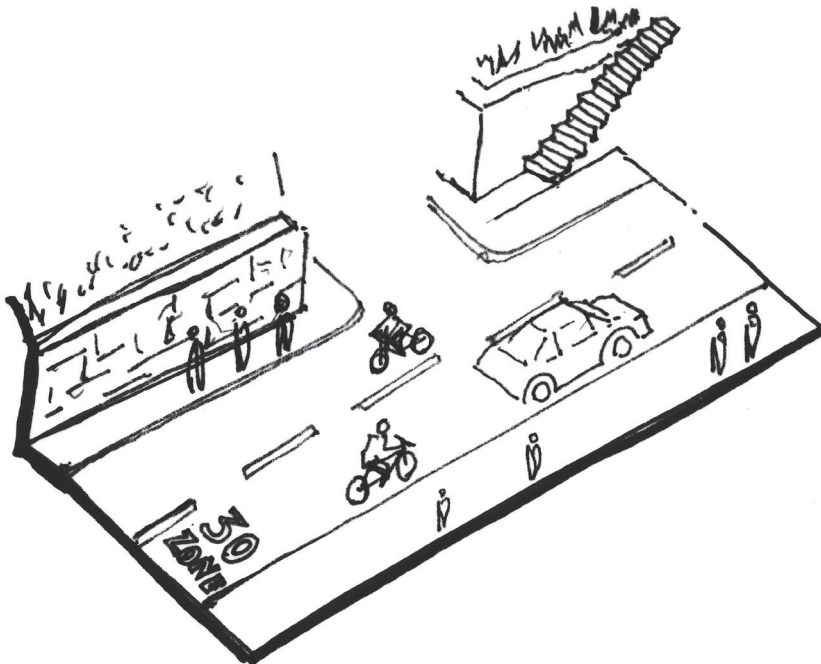
SEEUFERWEG

- Schmäler Fussgängerweg direkt am Wasser; bei engen Stellen Stege; mehrere Anbindungen an das Trottoir der Kantonstrasse
- Bei schmalen Stellen kann der Weg am Wasser aufgehoben und zum Trottoir der Kantonstrasse werden

Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz liegt am See

KANTONSTRASSE ALS INNERSTÄDTISCHE STRASSE
30ER ZONE : 9M BREIT
2X2M BREITE TROTTOIRS UND 5M BREITE FAHRBAHN



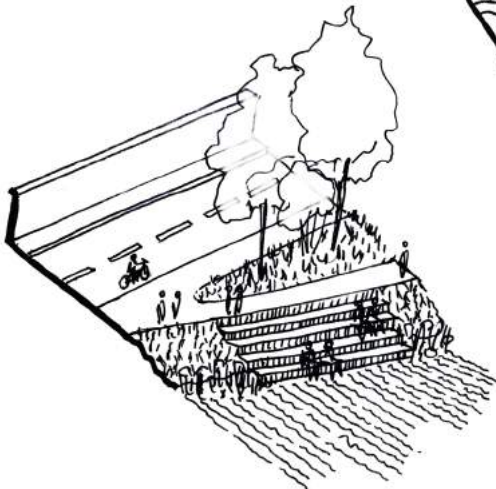
KANTONSSTRASSE

- Kantonsstrasse im Sinne eines Quais wird als innerstädtische Strasse ausgebaut, 9m breit
- Geschwindigkeitsmassnahmen zwingend (50er, 30er Zone), vermehrte Zebrastreifen
- Alle Verkehrsteilnehmer können sich sicher entlang oder auf der Kantonsstrasse bewegen und begegnen
- Velospuren sind im Fall einer 30er Zone nicht nötig

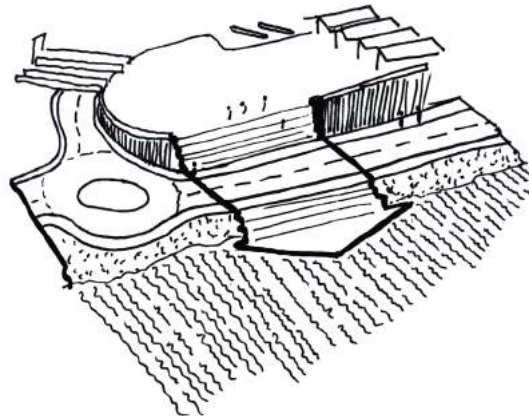
Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

Entwicklungsvariante: St. Moritz liegt am See

GESAMTE LÄNGE DES TROTTOIRS
ENTLANG DER KANTONSTRASSE GILT
FÜR DIE ZUGÄNGLICHKEIT



ZUGANG BAHNHOF / SEE AUF
STRASSENIVEAU GEWÄHRLEISTEN



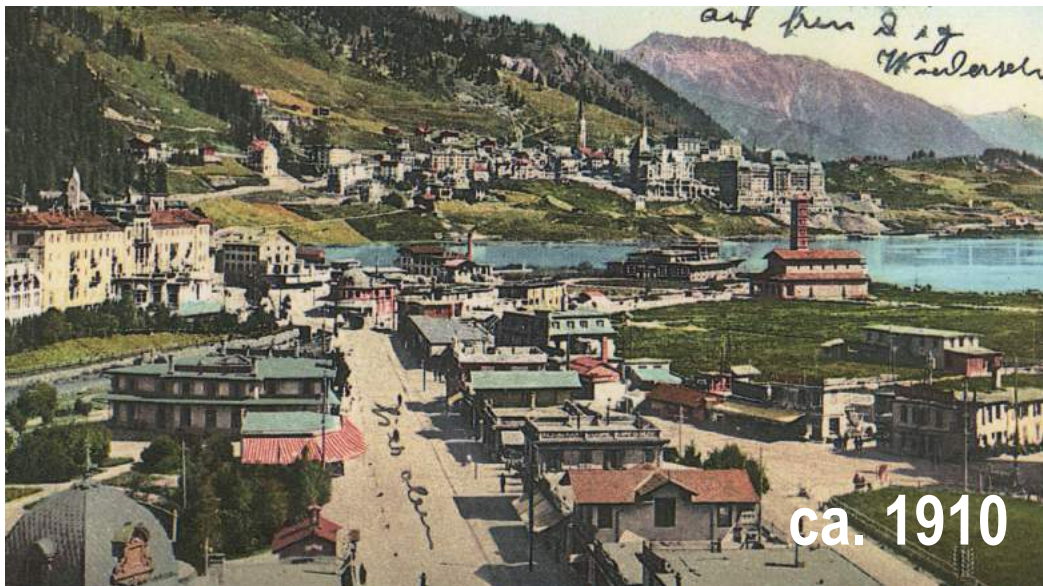
ZUGÄNGLICHKEIT SEE

- Die gesamte Länge der Kantonsstrasse bzw. des Trottoirs gilt für die Zugänglichkeit des Sees, Trottoirs werden grosszügig geplant
- Bahnhofplatz als Terrasse zum Quai mit direktem Zugang ausbilden

5 | Entwicklung für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch, Parkierung

Nutzung und Erschliessung Piazza Rosatsch

Benno Ender, Raumplaner





Raumstrategie St. Moritz 2030

Zentrum St. Moritz Bad Süd stärken

○ ST. MORITZ SMART UNTERWEGS

Entlasten der Ortszentren von motorisiertem Individualverkehr, speziell zu Spitzenzeiten

○ ST. MORITZ BELEBT

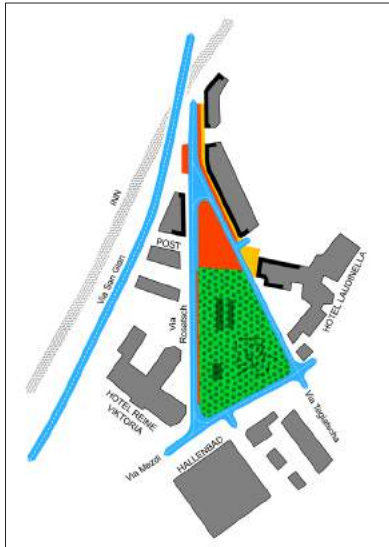
Beleben von Fussgängerzonen und Schaffen von neuen Begegnungsräumen

○ ST. MORITZ 365

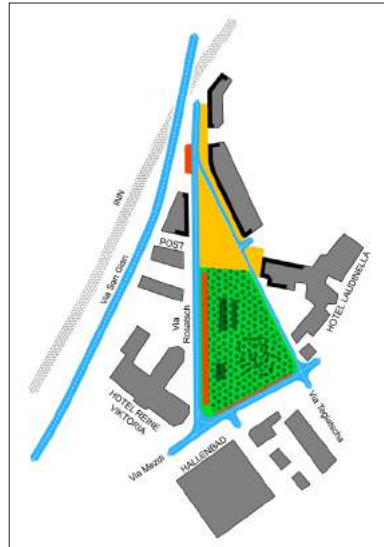
Aufwerten und Schaffen von attraktiven Verweil- und Erlebnisorten für Besuchende beim Bahnhof, in Dorf und Bad

Übersicht Entwicklungsvarianten Piazza Rosatsch

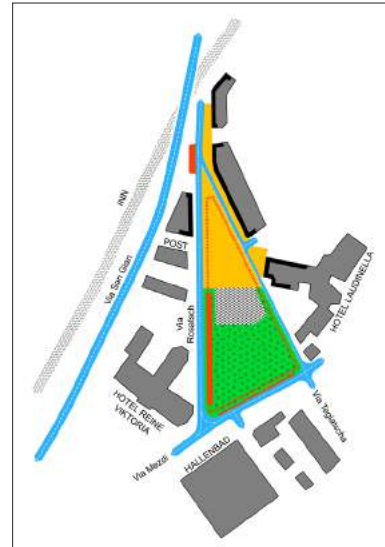
Ist-Zustand



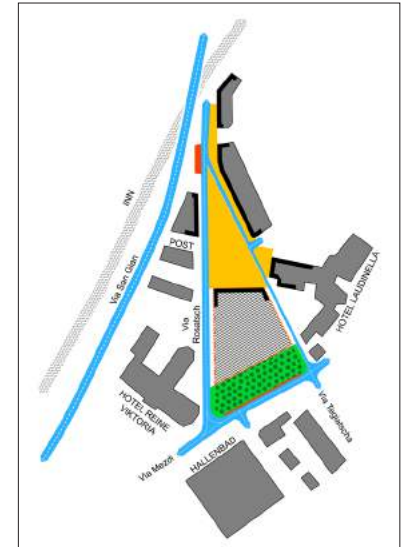
Aufwertung Piazza Rosatsch ohne Hoch- und Tiefbauten



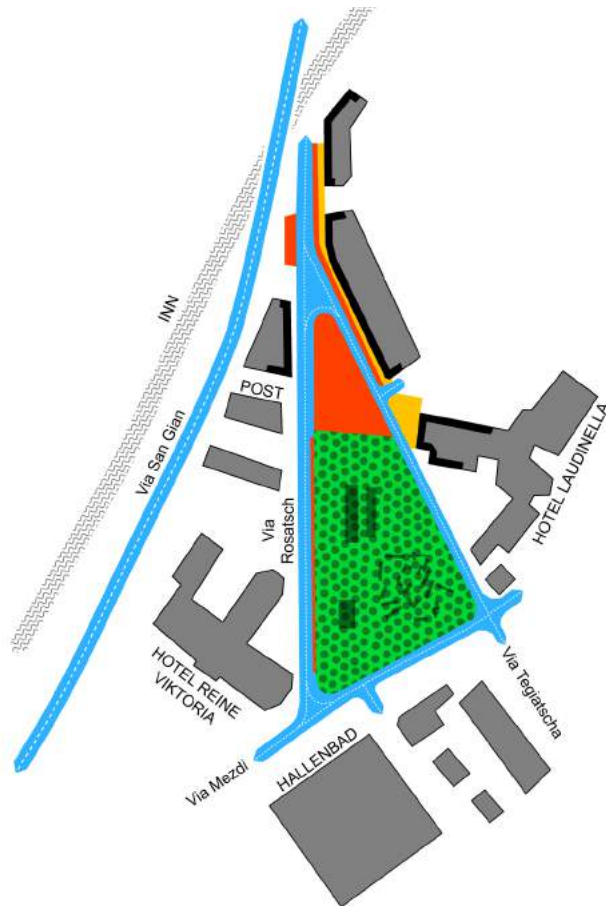
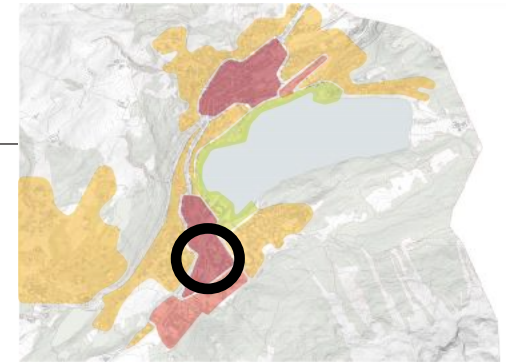
Aufwertung Piazza Rosatsch mit Klein- und Tiefbauten



Aufwertung Piazza Rosatsch mit Hoch- und Tiefbauten



Plazza Rosatsch: Ist-Zustand



KURZBESCHRIEB

- die Plazza Rosatsch ist **Grünraum, Treffpunkt und Parkplatz**
- im Sommer wird auf der Plazza Rosatsch Boccia und Minigolf gespielt; im Winter wird eine Eislaufstrecke aufgebaut

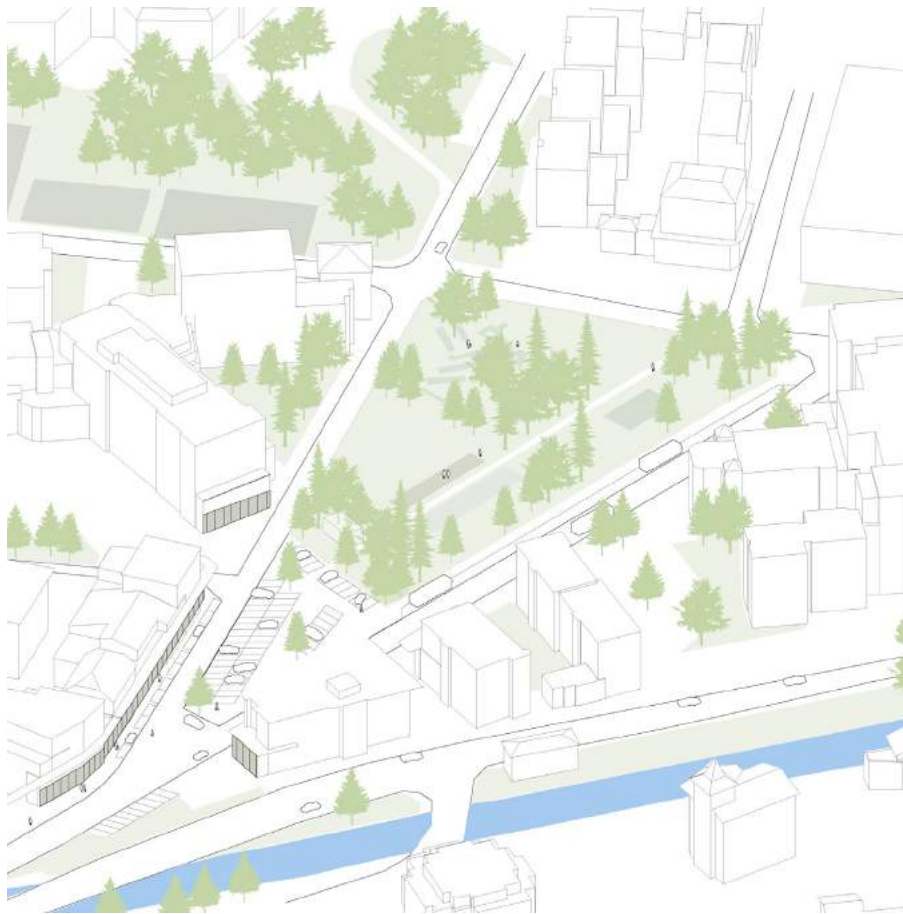
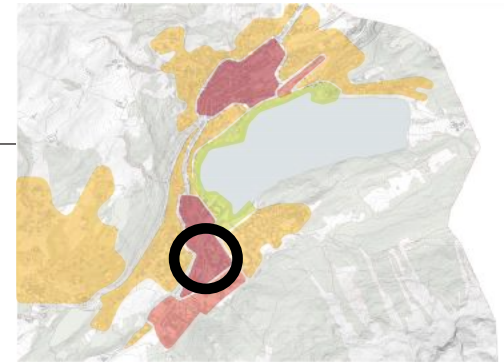
STÄRKEN

- **oberirdische Parkierung belebt die umliegenden Restaurants** (bspw. Kaffeepause Handwerker)
- Freifläche mit guter Besonnung

SCHWÄCHEN

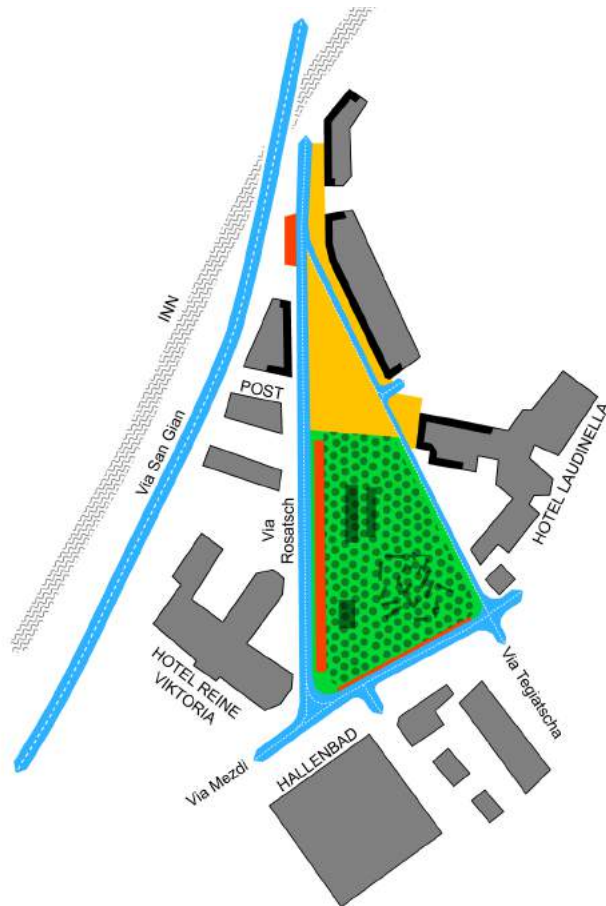
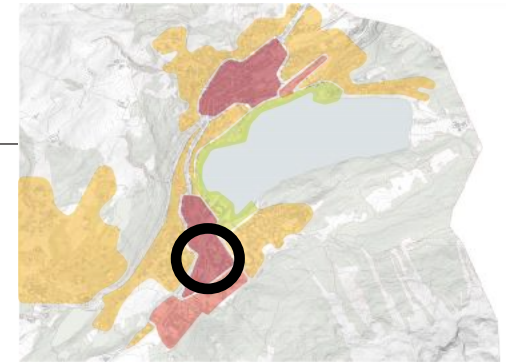
- fehlende Ordnung von Nutzungen und Funktionen
- geringe Aufenthaltsqualität
- **hoher Anteil an Verkehrsfläche (rot)**

Plazza Rosatsch: Ist-Zustand



Entwicklungsvarianten Piazza Rosatsch

Aufwertung Piazza Rosatsch ohne Hoch-/Tiefbauten



KURZBESCHRIEB

- der Freiraum bleibt als Freifläche erhalten
- klare Funktionszuweisungen gliedern den Freiraum in Platz/Grünraum
- minimale Aufwertungsmassnahmen mittels Bänken, Bepflanzung etc.
- **Neuorganisation und teilweise Reduktion der öffentlichen oberirdischen Parkfelder**
- Unterbruch der Via Tegatscha

CHANCEN

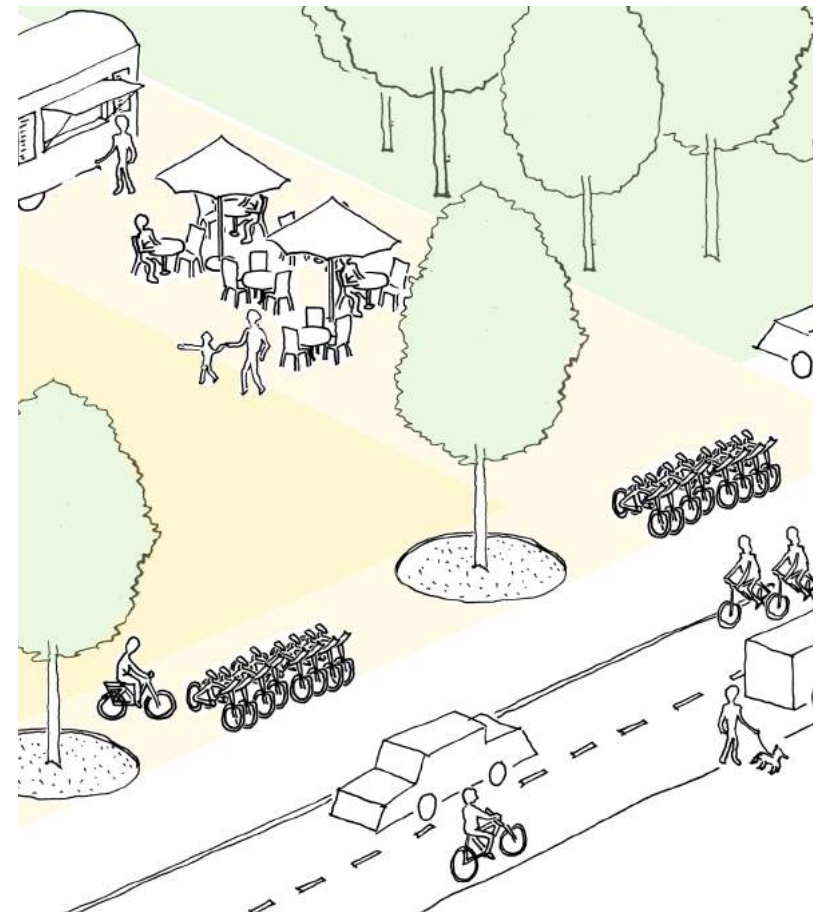
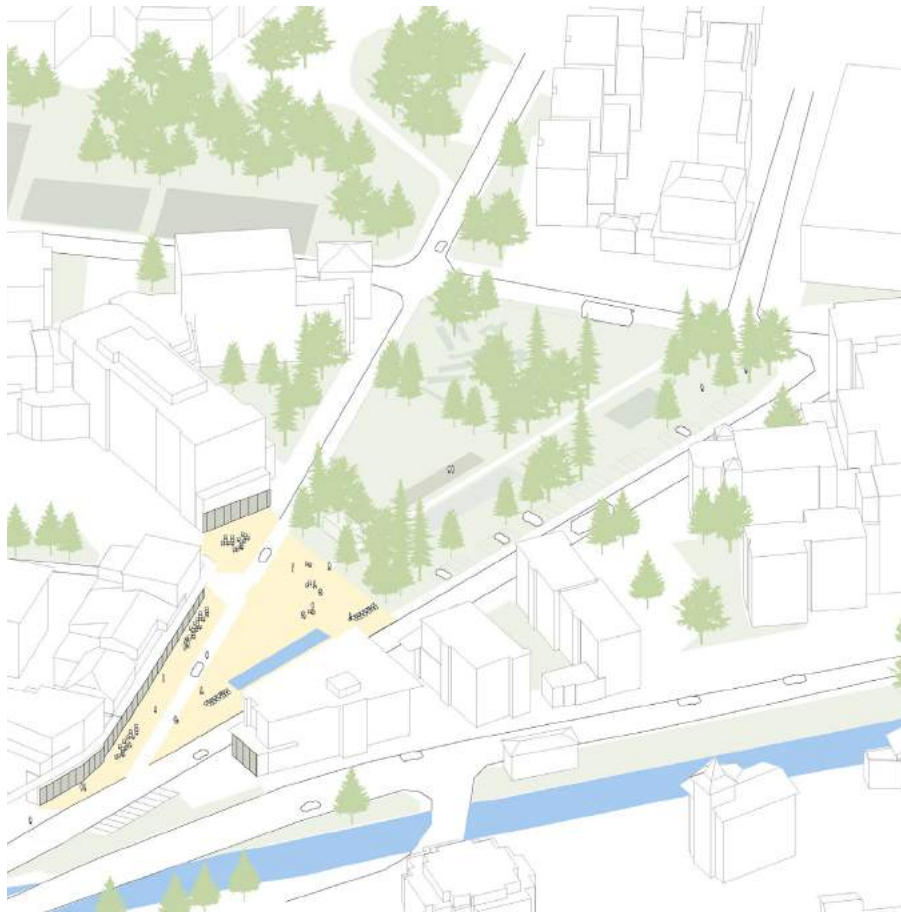
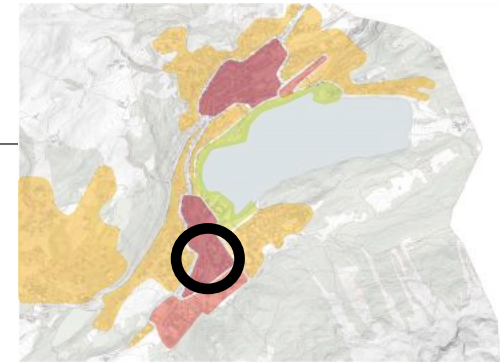
- Neuorganisation der oberirdischen Parkierung und Unterbruch der Via Tegatscha bieten Chancen für eine Reduktion der Verkehrsflächen (Steigerung der Aufenthaltsqualität/Aussensitzplätze Restauration)
- Potenzial für künftige bauliche Entwicklungen bleibt bestehen
- unbebaute Fläche bietet **Potenzial für grosse Anlässe/Events**

RISIKEN

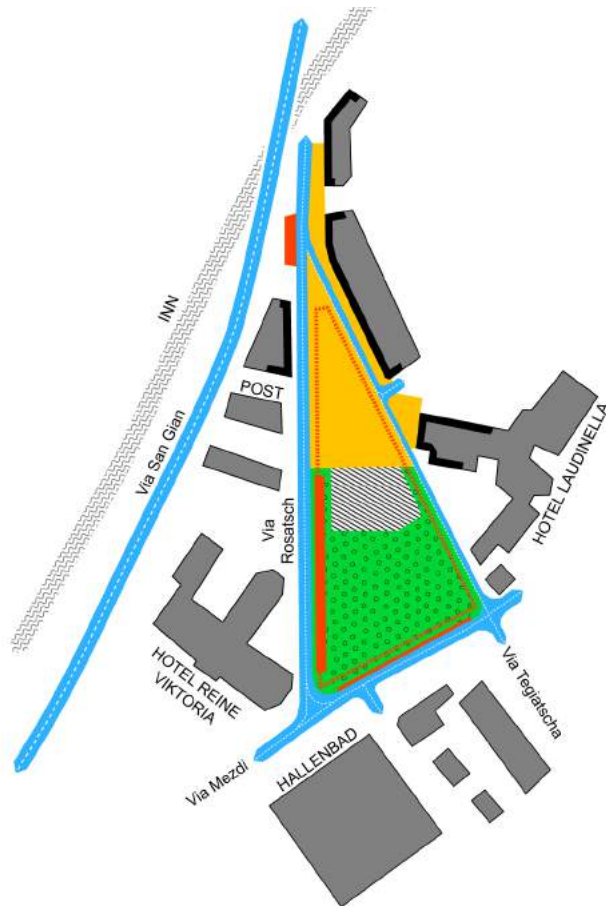
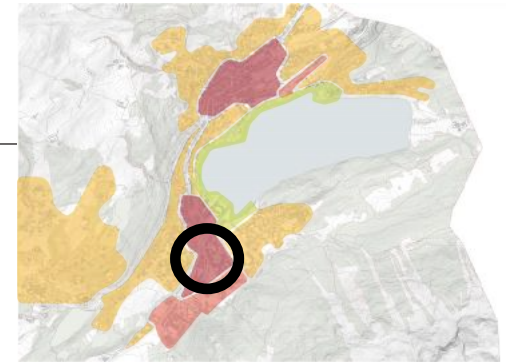
- **kurz-/mittelfristige bauliche Entwicklungen mit Zentrumscharakter /-funktion finden an anderen Standorten statt**
- geringe Synergien für bestehende publikumsorientierte Nutzungen
- reduziertes Angebot an Parkfeldern in Nahdistanz



Entwicklungsvarianten Piazza Rosatsch Aufwertung Piazza Rosatsch ohne Hoch-/Tiefbauten



Entwicklungsvarianten Piazza Rosatsch Aufwertung Piazza Rosatsch mit Klein-/Tiefbauten



KURZBESCHRIEB

- räumliche Gliederung der Piazza Rosatsch mit Kleinbaute
- **Pavillon lässt Platz und Grünraum entstehen**
- Realisierung einer **unterirdischen Parkierungsanlage**
- Neuorganisation/Reduktion der öffentlichen oberirdischen Parkfelder
- Unterbruch der Via Tegjatscha

CHANCEN

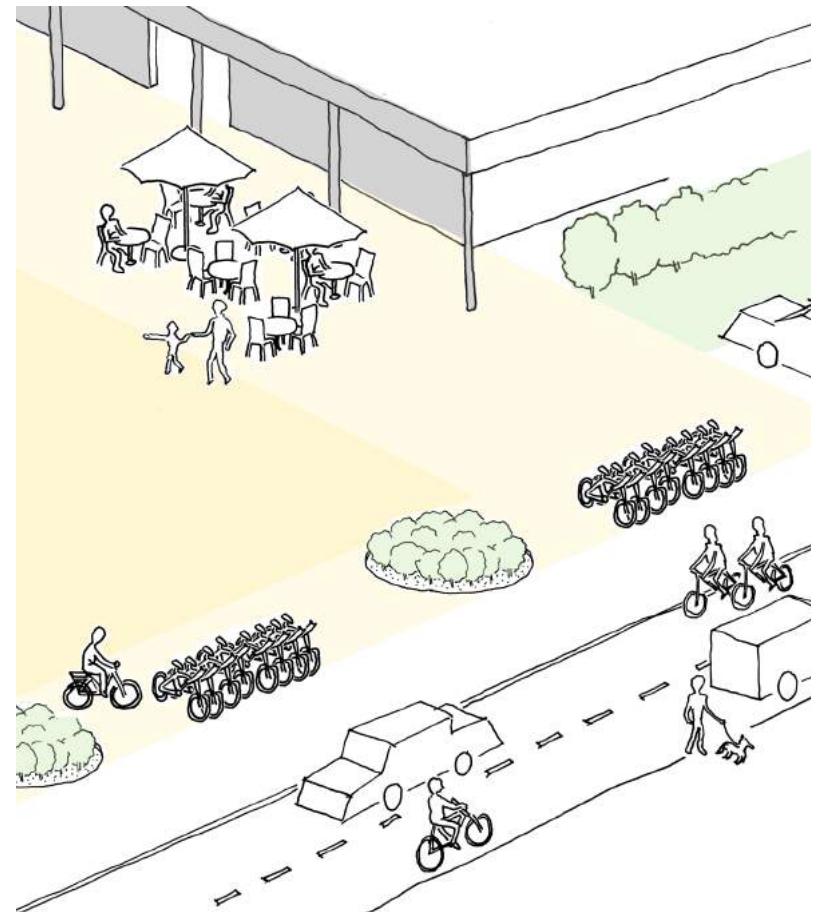
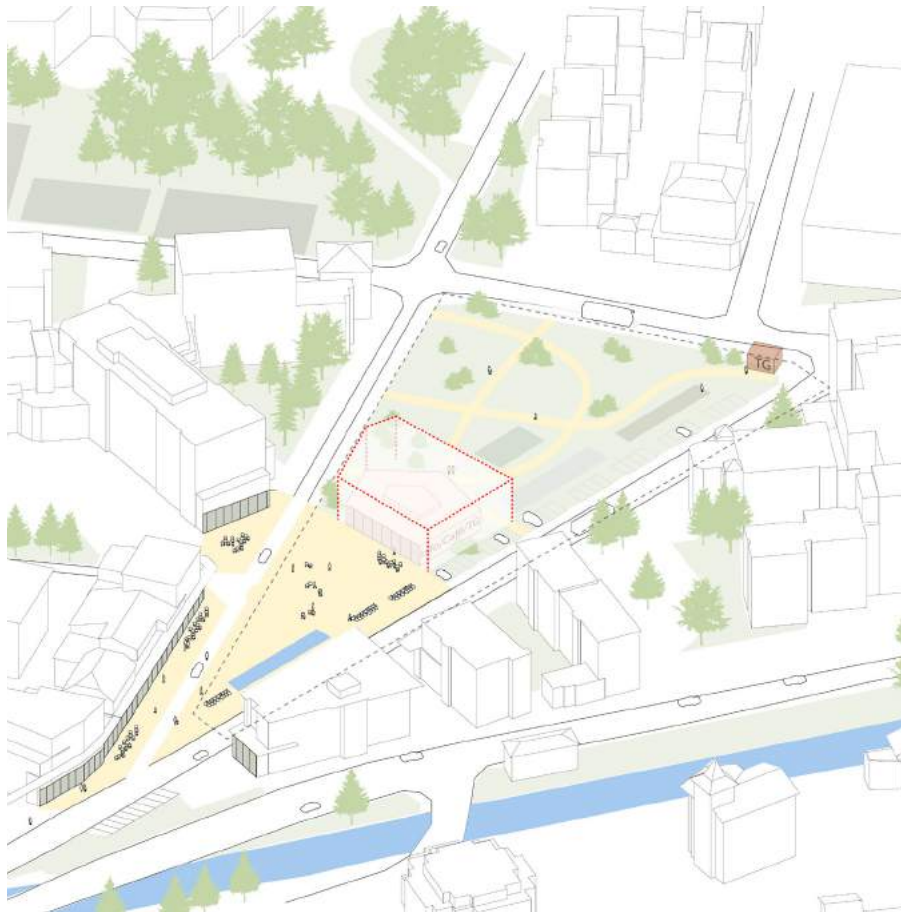
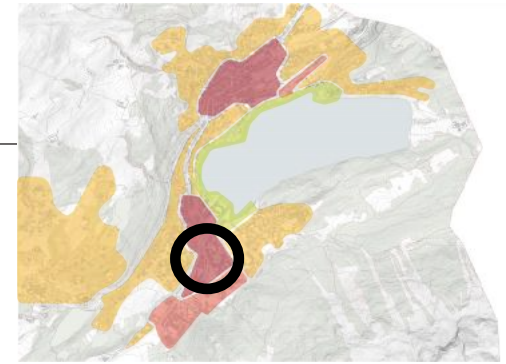
- **Aktivierung** Piazza Rosatsch mit **Café/Touristeninformation**
- Neuorganisation der oberirdischen Parkierung und Unterbruch der Via Tegjatscha bietet Chancen für eine Reduktion der Verkehrsflächen (Steigerung der Aufenthaltsqualität/Aussensitzplätze Restauration)
- unbebaute Fläche bietet **Potenzial für grosse Anlässe/Events**
- grosses **Parkplatzangebot in unmittelbarer Nähe zu Sport-, Tourismus- und Freizeitinfrastrukturen**

RISIKEN

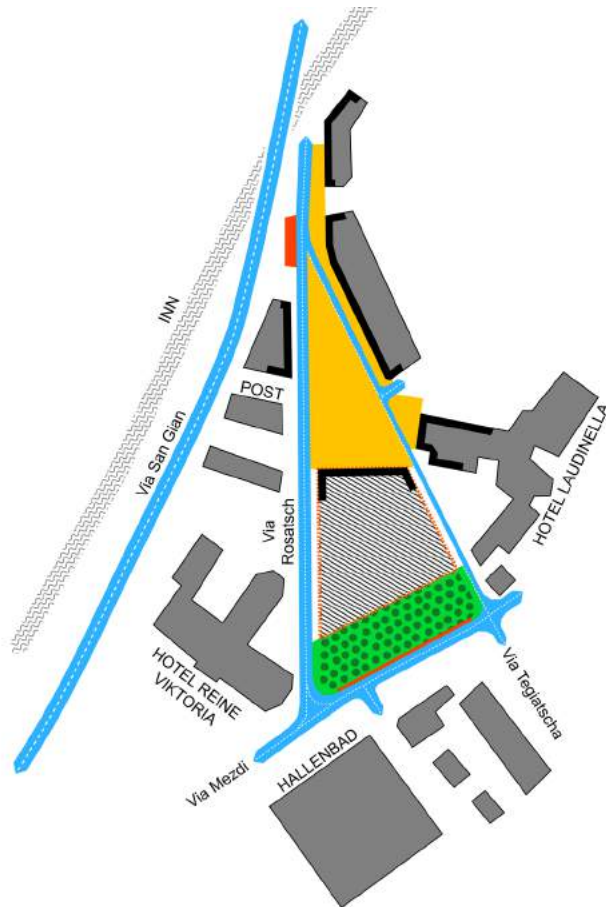
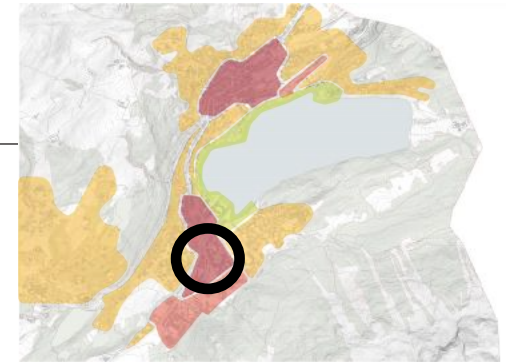
- **Potenzial für künftige bauliche Entwicklungen entfällt**
- hoher Investitionsbedarf für eine Parkierungsanlage (ungünstiges Kosten/Nutzenverhältnis aufgrund fehlender oberirdischer Bebauung)

Entwicklungsvarianten Piazza Rosatsch

Aufwertung Piazza Rosatsch mit Klein-/Tiefbauten



Entwicklungsvarianten Piazza Rosatsch Aufwertung Piazza Rosatsch mit Hoch-/Tiefbauten



KURZBESCHRIEB

- teilweise Bebauung der Piazza Rosatsch inklusive unterirdischer Parkierungsanlage
- Etablierung publikumsorientierter Nutzungen zur Piazza, Wohnen für Einheimische, Dienstleistung in den Obergeschossen
- Unterbruch der Via Tegjatscha

CHANCEN

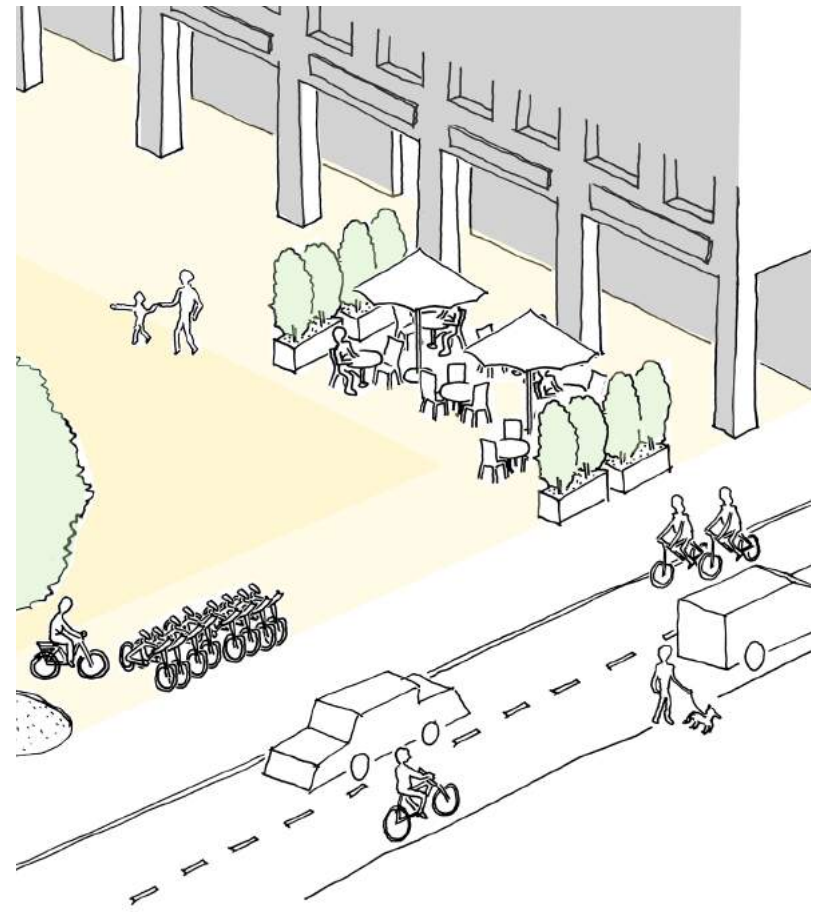
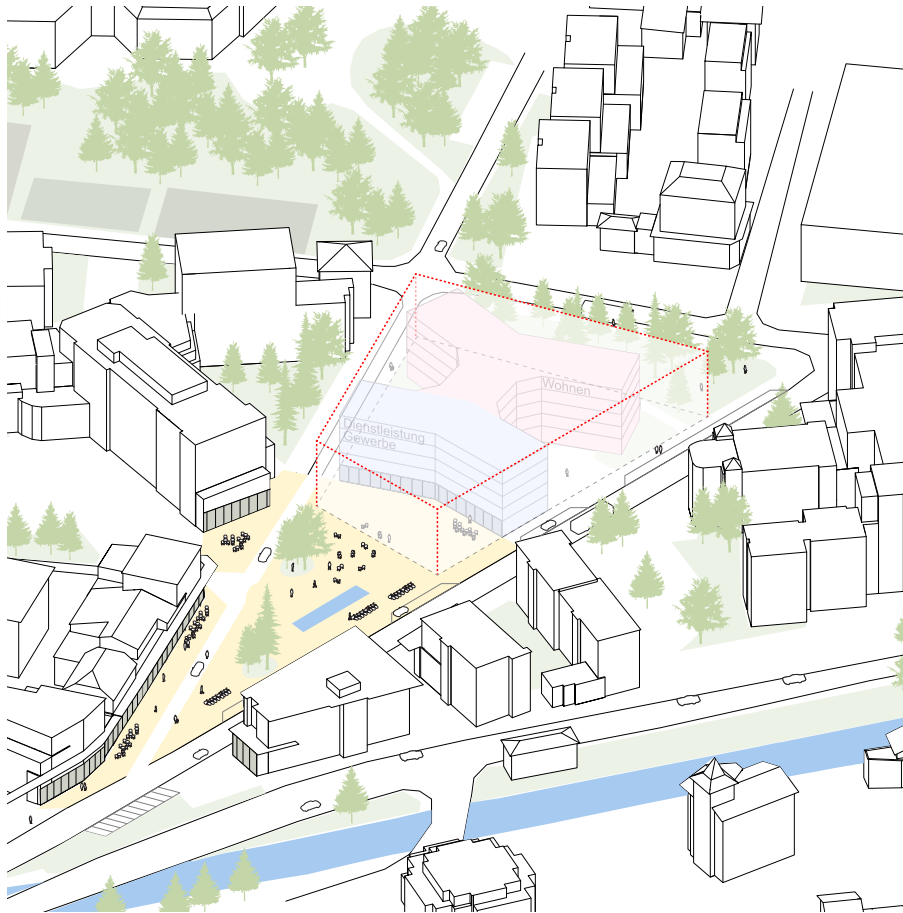
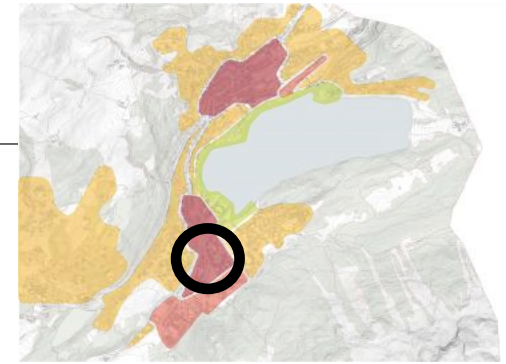
- neuer Anziehungspunkt an zentraler Lage in St. Moritz Bad
- räumliche Konzentration der Piazza stärkt das Zentrum St. Moritz Bad Süd und steigert die Aufenthaltsqualität
- **Synergien für bestehende publikumsorientierte Nutzungen**
- Neuorganisation der oberirdischen Parkierung und Unterbruch der Via Tegjatscha bietet Chancen für eine Reduktion der Verkehrsflächen (Steigerung der Aufenthaltsqualität/ Aussensitzplätze Restauration)

RISIKEN

- bebaute Fläche wird der öffentlichen Nutzung teilweise entzogen

Entwicklungsvarianten Piazza Rosatsch

Aufwertung Piazza Rosatsch mit Hoch-/Tiefbauten



5 | Entwicklung für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch, Parkierung

Parkierung

Oscar Merlo, Verkehrsplaner



Raumstrategie St. Moritz 2030
Zentren vom MIV entlasten
und beleben

 **ST. MORITZ SMART UNTERWEGS**

Entlasten der Ortszentren von motorisiertem Individualverkehr, speziell zu Spitzenzeiten

 **ST. MORITZ BELEBT**

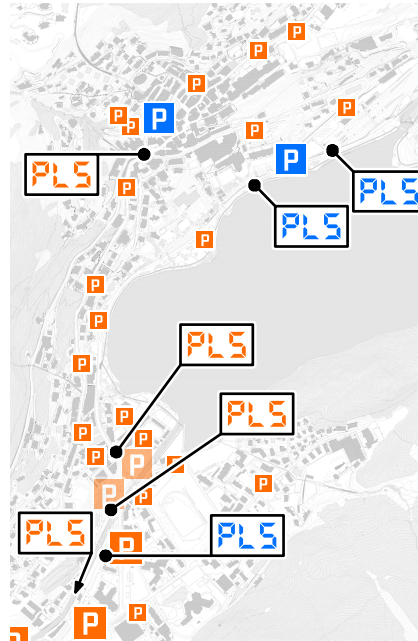
Beleben von Fussgängerzonen und Schaffen von neuen Begegnungsräumen

Entwicklungsvarianten Parkierung

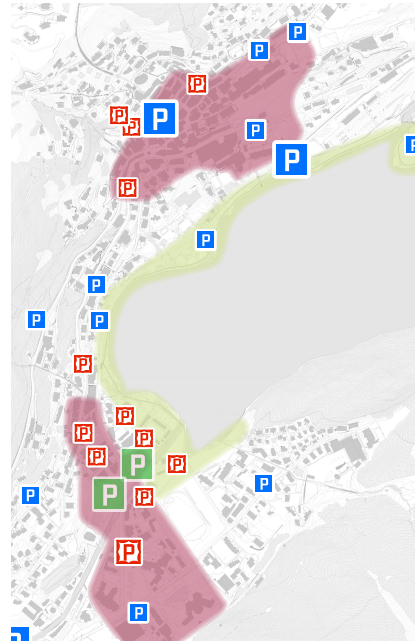
Ist-Zustand
beibehalten



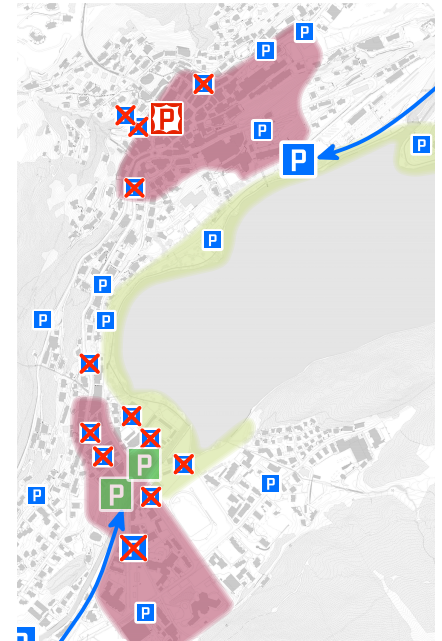
Parkleitsystem
ohne Aufwertung
Freiraum &
Verkehrsreduktion



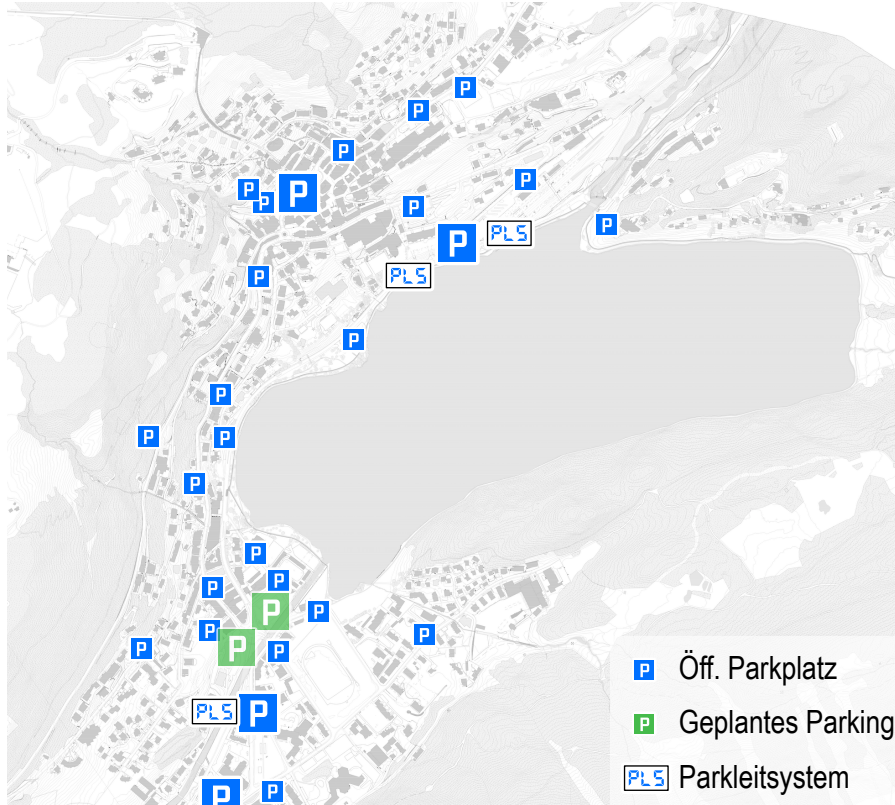
Aufwertung des
Freiraums
ermöglichen



Aufwertung des
Freiraums und
Verkehrsreduktion in
Ortszentren



Entwicklungsvarianten Parkierung Ist-Zustand beibehalten



KURZBESCHRIEB

- Die oberirdischen öffentlichen Parkplätze in den Zentren bleiben bestehen

STÄRKEN

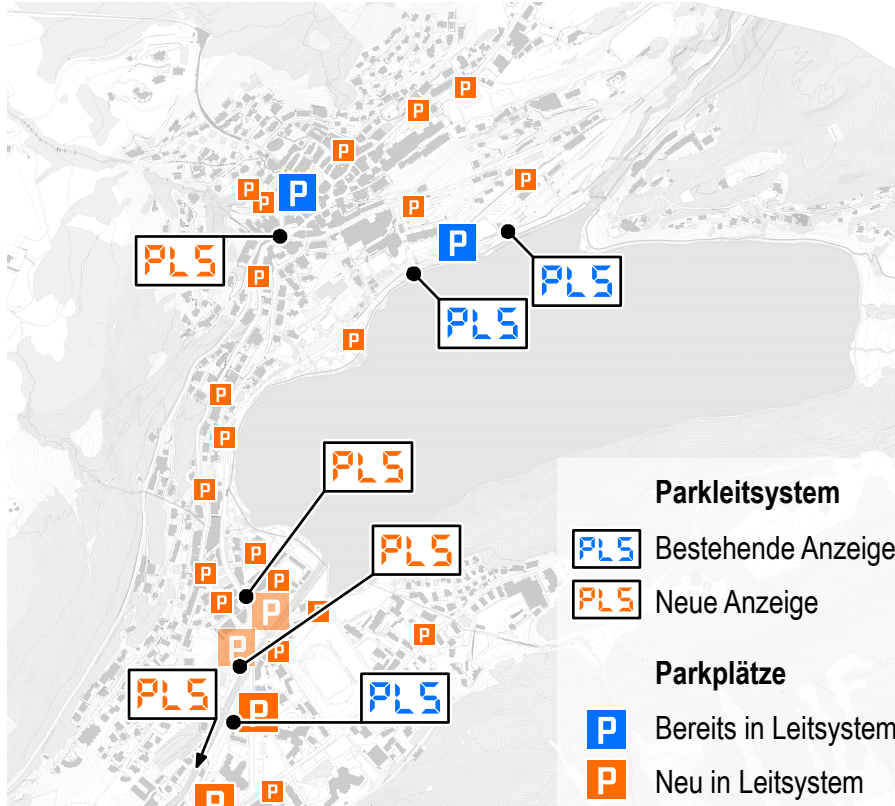
- Hohe kleinräumige Erreichbarkeit mit dem Auto in St. Moritz Dorf und Bad

SCHWÄCHEN

- Konflikt Parkier-/Suchverkehr und Aufenthaltsqualität
- Öffentlicher Raum wird durch Parkplätze belegt
- Entwicklung des öffentlichen Raums wird gehemmt

Entwicklungsvarianten Parkierung

Parkleitsystem ohne Aufwertung Freiraum und Verkehrsreduktion



KURZBESCHRIEB

- Alle oberirdischen Parkplätze werden in das Parkleitsystem einbezogen
- Das bestehende Parkleitsystem wird ausgebaut, dass auch innerhalb der Gemeinde der Parksuchverkehr reduziert werden kann

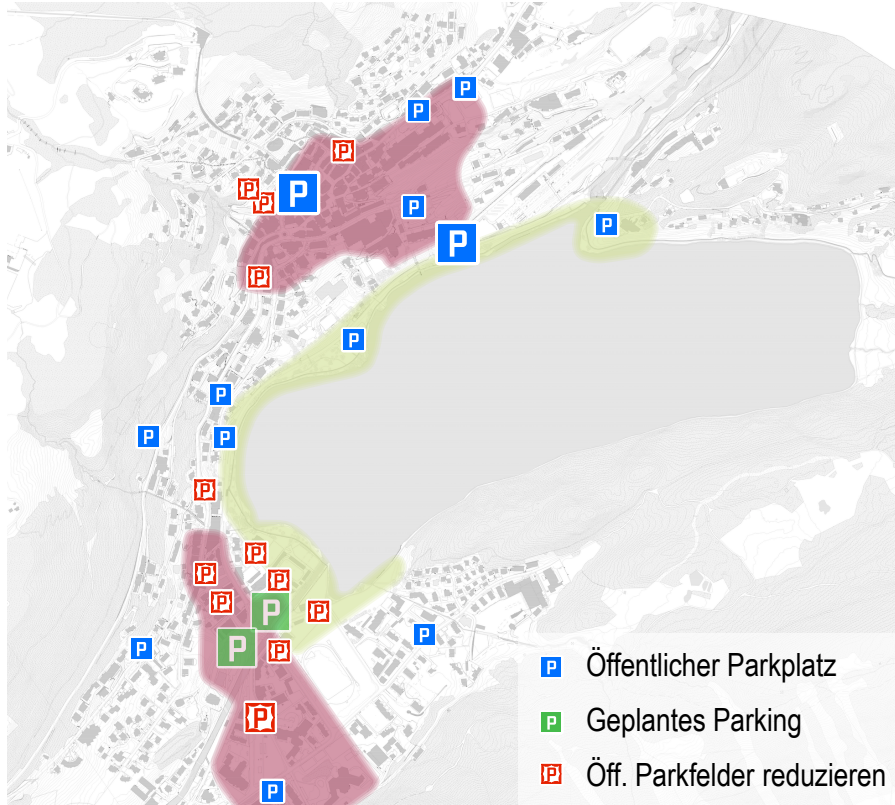
CHANCEN

- Lenkung des Parksuchverkehrs zu freien Parkplätzen

RISIKEN

- Keine gezielte Verkehrslenkung zur Entlastung der Zentren möglich (Mehrverkehr)
- Öffentlicher Raum wird durch Parkplätze belegt
- Entwicklung des öffentlichen Raums wird gehemmt

Entwicklungsvarianten Parkierung Aufwertung des Freiraums ermöglichen



KURZBESCHRIEB

- Die Anzahl der oberirdischen öffentlichen Parkplätze wird zur Umgestaltung des Strassenraums reduziert
- Im Zentrum St. Moritz Dorf bestehen praktisch nur noch öffentliche Parkplätze im Parkhaus Quadrellas
- Auf der Via Dal Bagn in St. Moritz Bad und auf der Piazza Rosatsch werden die Parkfelder im Strassenraum stark reduziert

CHANCEN

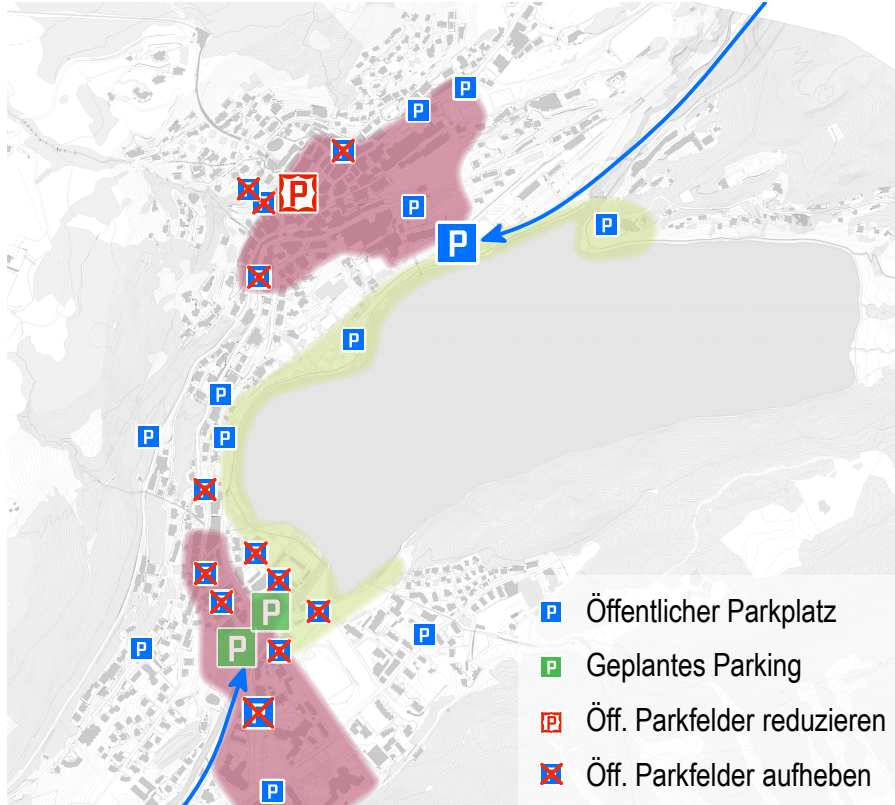
- Erscheinungsbild Zentren weniger von MIV geprägt
- Aufenthaltsqualität in St. Moritz Dorf und Bad kann gesteigert werden
- Strassenraum Via Dal Bagn, Via Ludains und Piazza Rosatsch kann gestalterisch aufgewertet werden
- Parkerverkehr zu oberirdischen Parkplätzen wird reduziert

RISIKEN

- Reduzierter Komfort bei der MIV-Erreichbarkeit

Entwicklungsvarianten Parkierung

Aufwertung des Freiraums und Verkehrsreduktion in Ortszentren



KURZBESCHRIEB

- Verkehr von ausserhalb St. Moritz' benutzt Sammelparkierungen entlang der Kantonsstrasse
- Die oberirdischen öffentlichen Parkplätze in den Zentren werden (bis auf wenige Umschlagsplätze) aufgehoben
- Bei einer Sanierung des Parkhauses Quadrellas werden weniger öff. Parkfelder als heute angeboten

CHANCEN

- Aufenthaltsqualität in den Ortszentren kann stark gesteigert werden
- Strassenraum Via Dal Bagn, Via Ludains und Piazza Rosatsch kann gestalterisch stark aufgewertet werden
- Verkehr in Zentren wird reduziert

RISIKEN

- Weniger oberirdische Kurzzeit-Parkplätze
- Aufhebung nur mit kostenintensiven Parkhaus-Erweiterungen

5 | Entwicklung für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch, Parkierung

Organisation Diskussion Infraconsult AG

- Diskussion in Themenstationen
- je eine Station zu Seeuferbereich, Piazza Rosatsch und Parkierung
- freie Themenwahl der Teilnehmenden (Wahl von 2 der 3 Themen)
- je Station ca. 25 Minuten Diskussion (Total: ca. 50 Minuten)
- **Station 1 - Seeuferbereich**, Saal Seite Bühne
Moderation Tanja Kreis | *Rapporteur* Lukas Schweingruber
- **Station 2 - Piazza Rosatsch**, Saal Seite Eingang
Moderation Martina Gorfer | *Rapporteur* Benno Ender
- **Station 3 - Parkierung**, Vorraum
Moderation Karin Metzger Biffi | *Rapporteur* Oscar Merlo

5 | Entwicklung für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch, Parkierung

Fragestellungen Infraconsult AG

- 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?

5 | Entwicklung für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch, Parkierung

Berichterstattung im Plenum Infraconsult AG

- **Station 1 - Seeuferbereich**, Rapporteur Lukas Schweingruber
- **Station 2 - Piazza Rosatsch**, Rapporteur Benno Ender
- **Station 3 - Parkierung**, Rapporteur Oscar Merlo

5 | Entwicklung für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch, Parkierung

Persönliche Schlussbeurteilung Infraconsult AG

- 1 Beurteilungsbogen, 3 rote und 3 grüne Punkte für jede/n Teilnehmer/in
- Geben Sie für alle 3 Fokusthemen Ihrer persönlich besten und schlechtesten Variante jeweils einen Punkt (grün = beste, rot = schlechteste Variante)
- Beurteilungsbogen wird nachträglich zuhanden der Planungskommission ausgewertet

6 | Ausblick, weiteres Vorgehen Reto Matossi

- Abschlussveranstaltung KRL: Frühjahr 2020
- Info betreffend Massnahmen St. Moritz 2030 (non-OPR-relevant)
- Aufschaltung der Präsentation und der Auswertung Variantenbeurteilung auf www.my.stmoritz.ch



St. Moritz

7 | Abschluss

Reto Matossi, Mitglied des Gemeindevorstands