

# 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

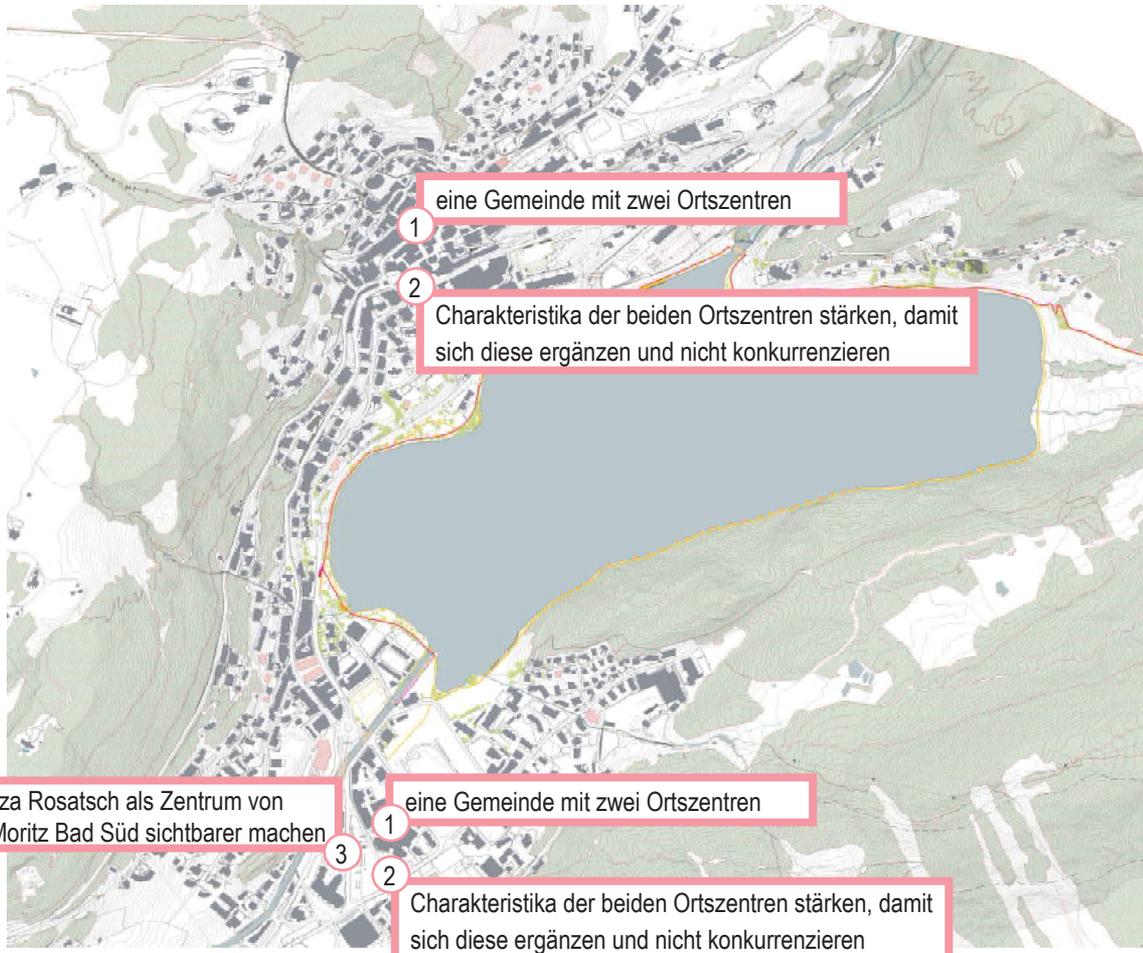
– Einführung, Diskussion Themenstationen, Berichterstattung Plenum

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  
Plazza Rosatsch als Zentrum von  
St. Moritz Bad Süd sichtbar machen

3

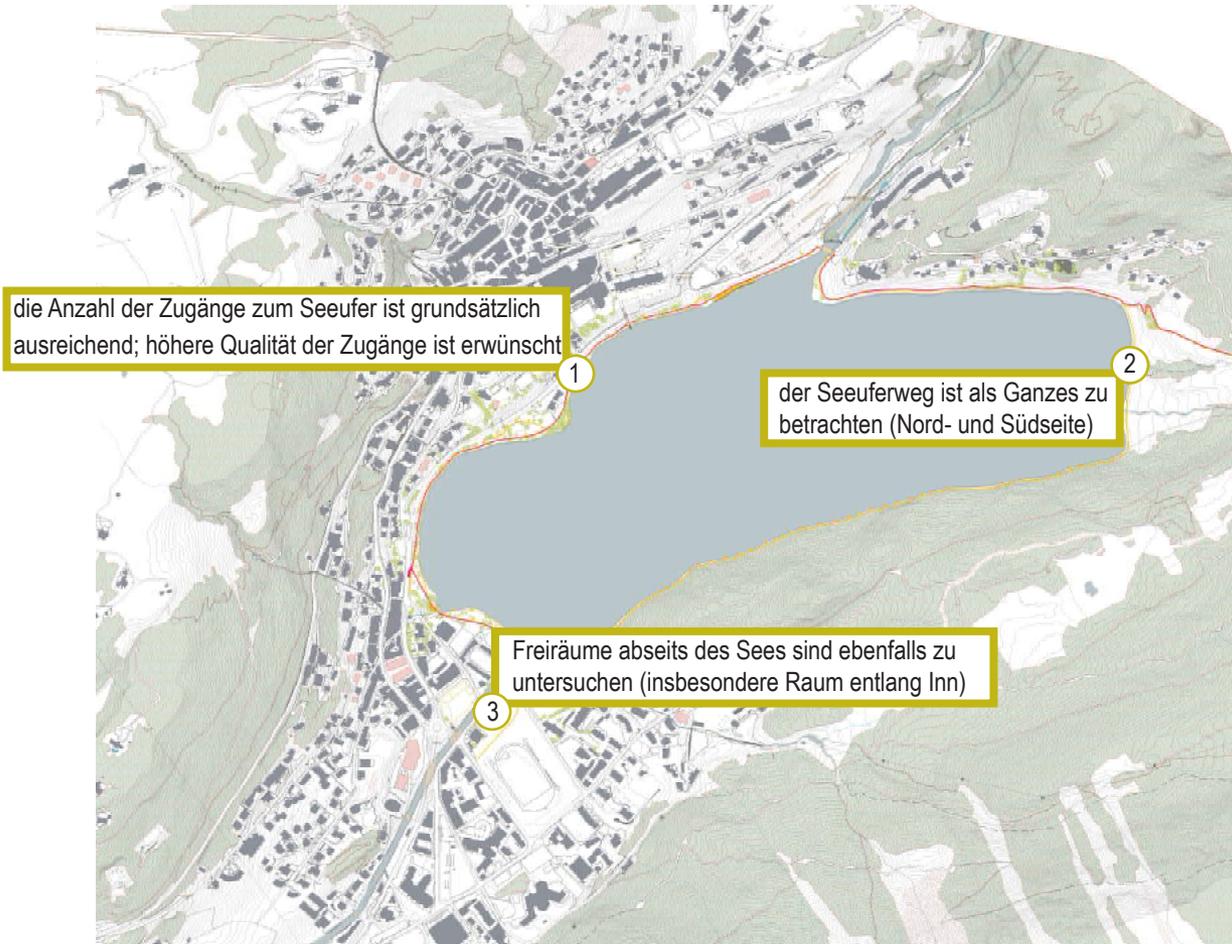
1

2

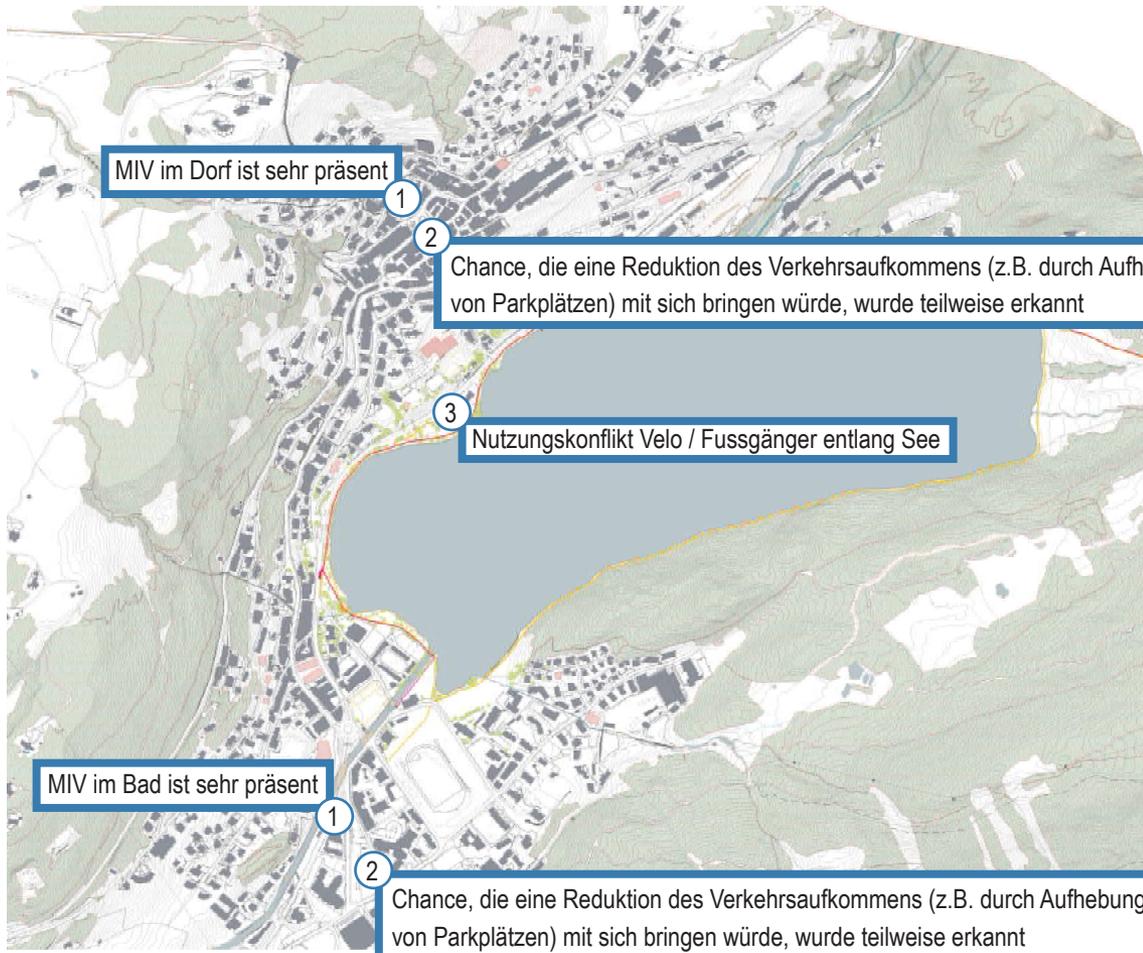
Charakteristika der beiden Ortszentren stärken, damit  
sich diese ergänzen und nicht konkurrenzieren

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

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**

1 MIV im Dorf ist sehr präsent

2 Chance, die eine Reduktion des Verkehrsaufkommens (z.B. durch Aufhebung von Parkplätzen) mit sich bringen würde, wurde teilweise erkannt

3 Nutzungskonflikt Velo / Fussgänger entlang See

1 MIV im Bad ist sehr präsent

2 Chance, die eine Reduktion des Verkehrsaufkommens (z.B. durch Aufhebung von Parkplätzen) mit sich bringen würde, wurde teilweise erkannt

## 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

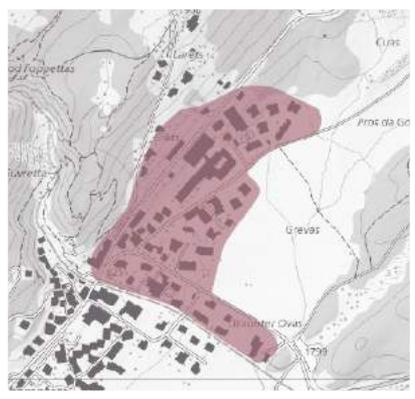
## 3 | Erkenntnisse aus dem 1. Workshop vom 19. Juni 2019 Reto Matossi

### 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



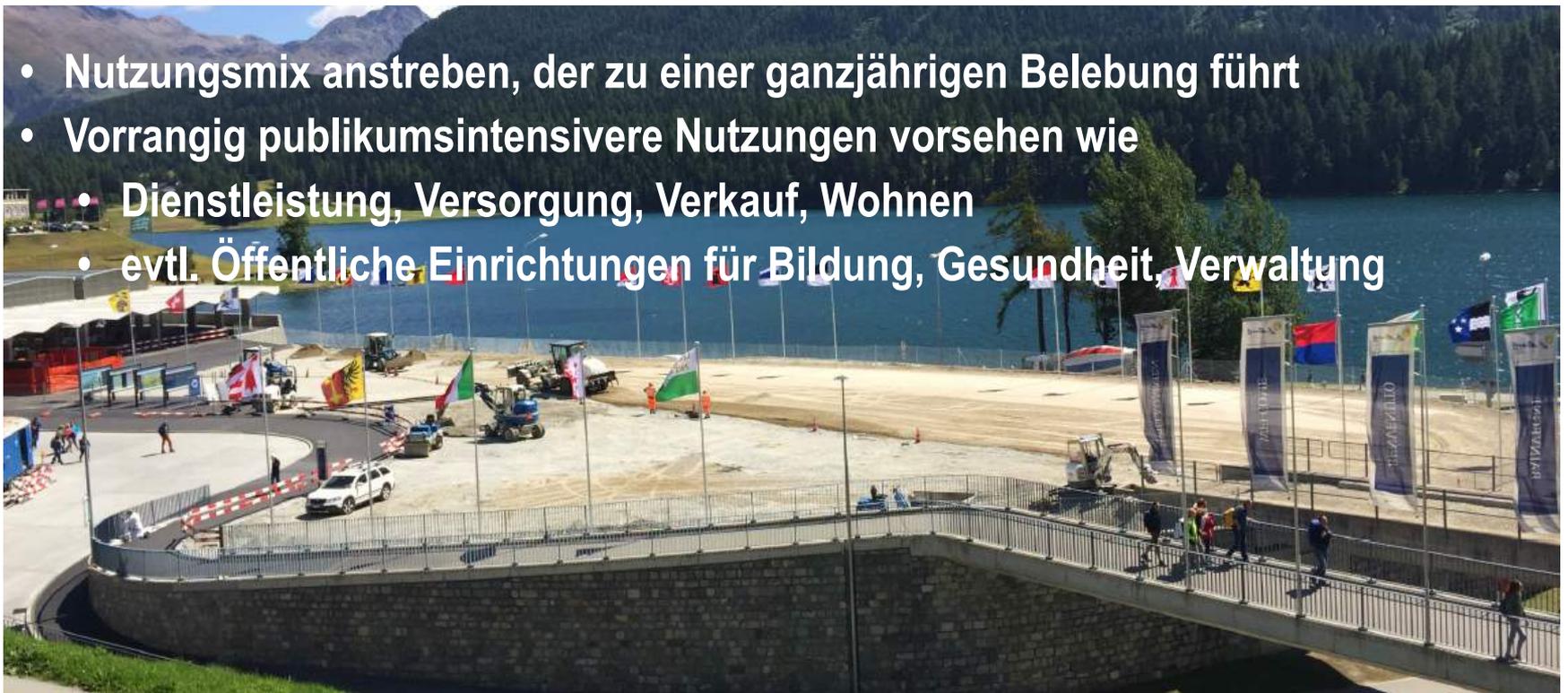
Zwischennutzung: Caffè Spettacolo

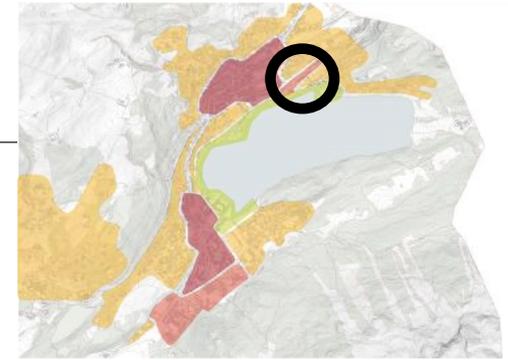


## 4 | Bahnhofareal

### Übergeordneter Grundsatz für Bahnhofareale (Regionaler Richtplan)

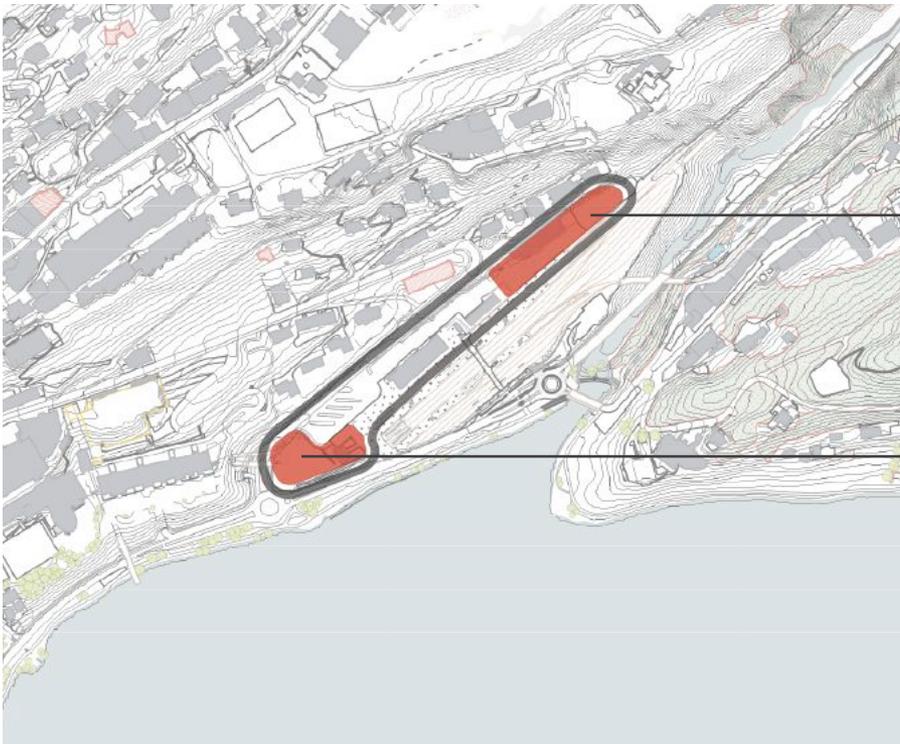
- Nutzungsmix anstreben, der zu einer ganzjährigen Belebung führt
- Vorrangig publikumsintensivere Nutzungen vorsehen wie
  - Dienstleistung, Versorgung, Verkauf, Wohnen
  - evtl. Öffentliche Einrichtungen für Bildung, Gesundheit, Verwaltung





## 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

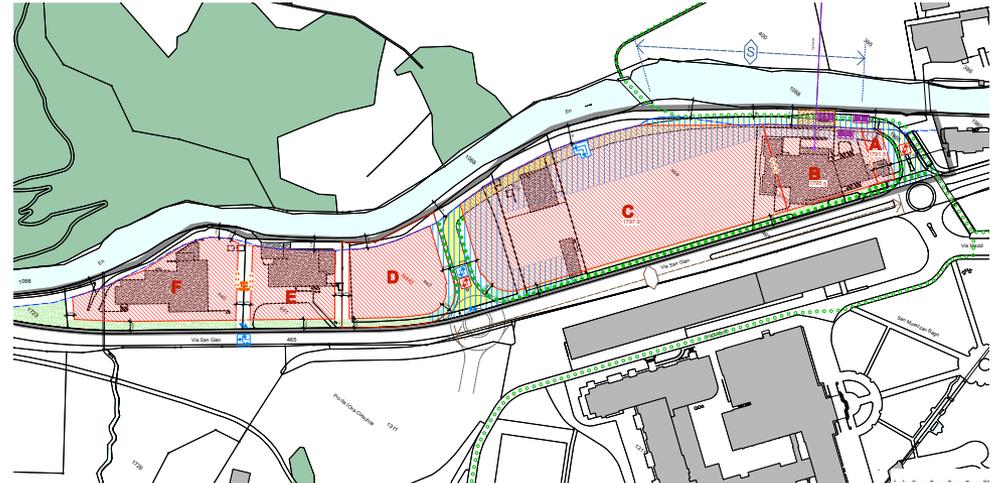
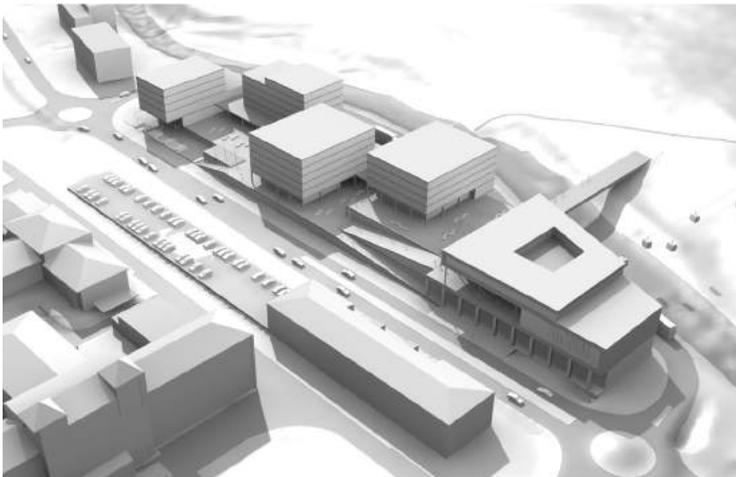
- publikumsorientierte Nutzungen in Konkurrenz zu den Zentren Dorf / Bad (z.B. Grossverteiler)

## 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



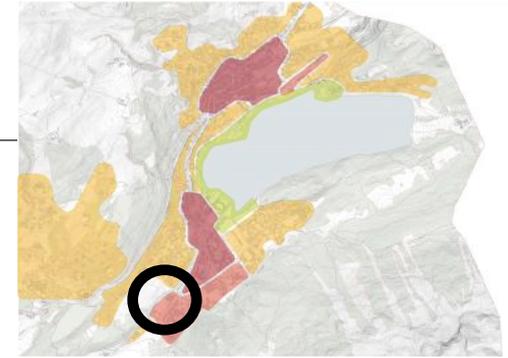
## 4 | Signalareal

### Übergeordnete Vorgaben für Bergbahn-Areale (Regionaler Richtplan)

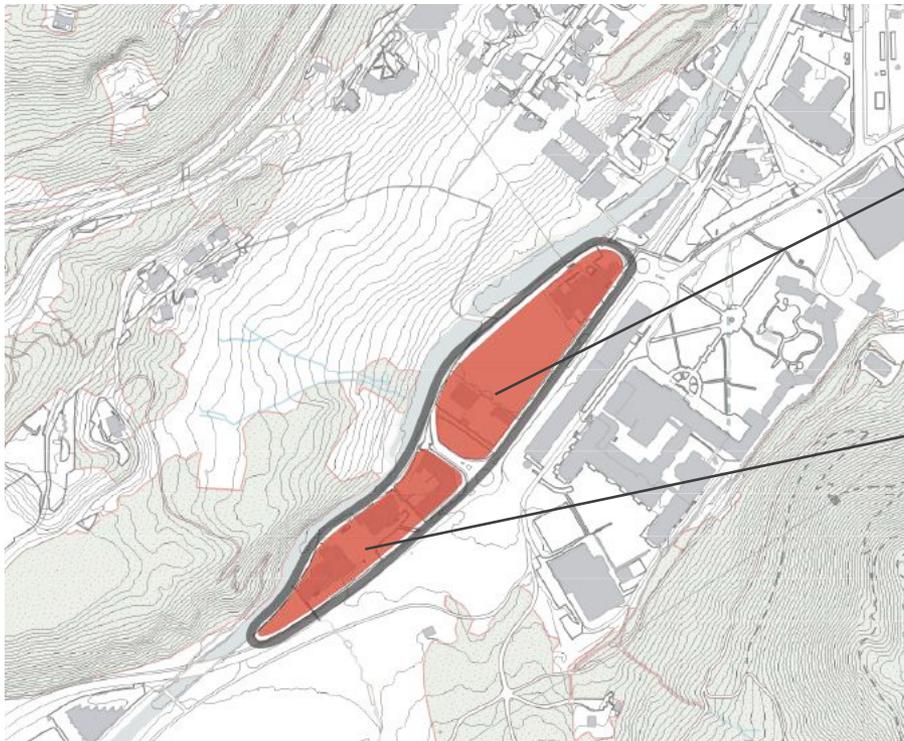
- Nutzungen sind auf die touristische Infrastruktur (Bergbahnen) auszurichten
- Nutzungen, Erschliessung und Gestaltung sind aufeinander abzustimmen



## 4 | Signalareal: Nutzungsdiskussion



### Nutzungen Signalareal



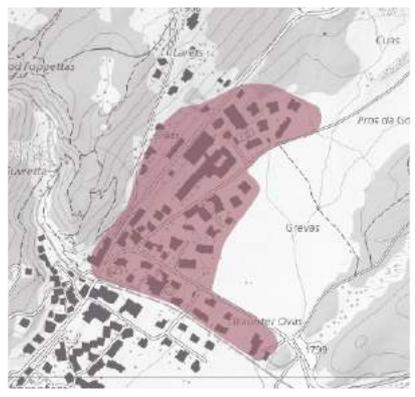
#### GEEIGNETE NUTZUNGEN

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

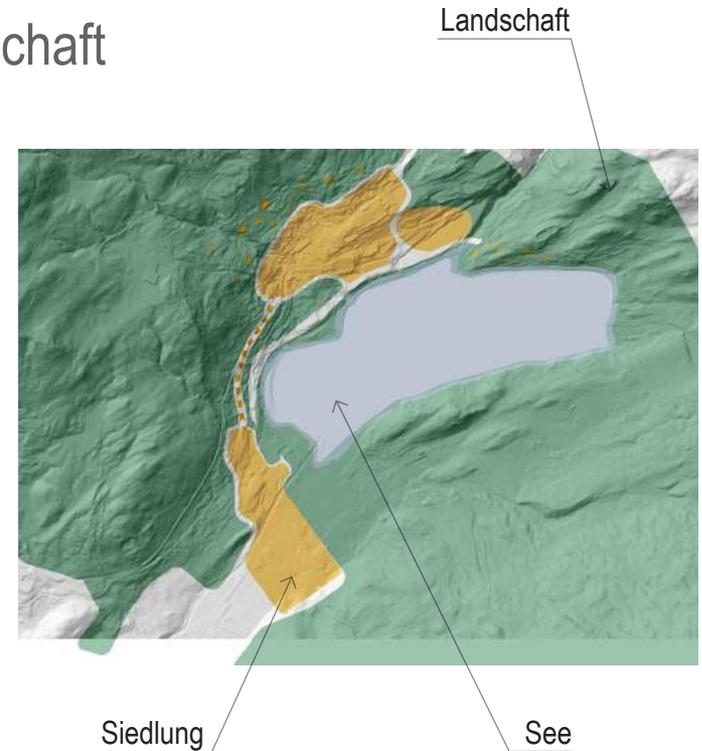
## 5 | Entwicklung für Seeuferbereich, Piazza Rosatsch, Parkierung

### St. Moritz und sein Verhältnis zum See

Lukas Schweingruber, Landschaftsarchitekt

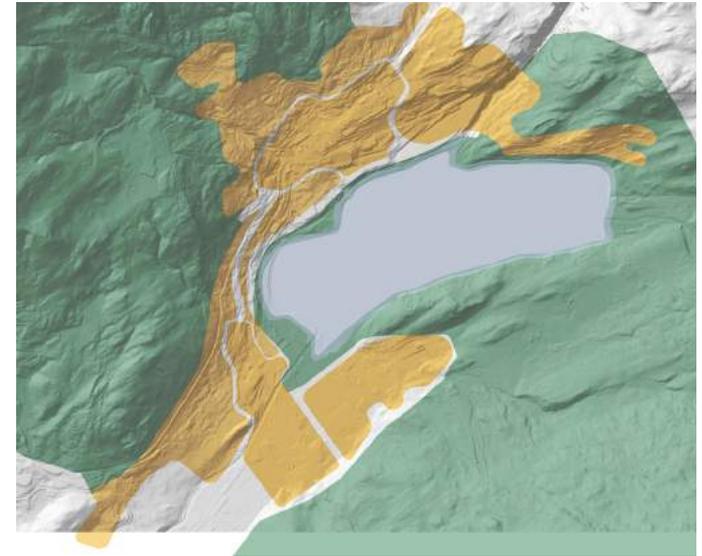
## St. Moritz am See?

St. Moritz Bad und Dorf als Flecken in der Landschaft



## St. Moritz am See?

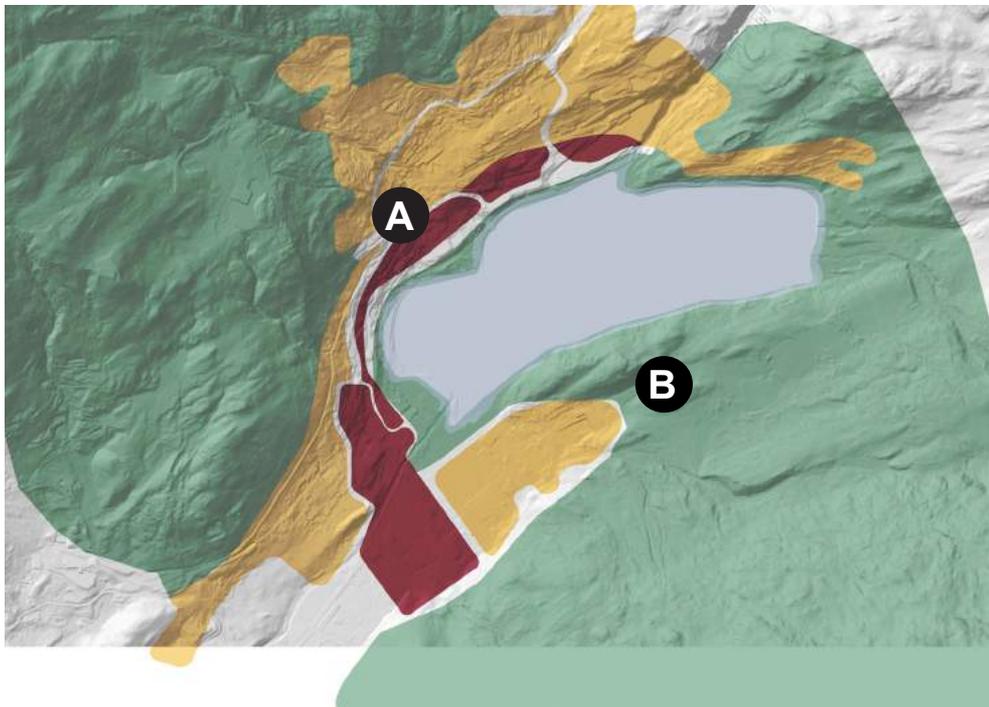
Bild heute



- 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

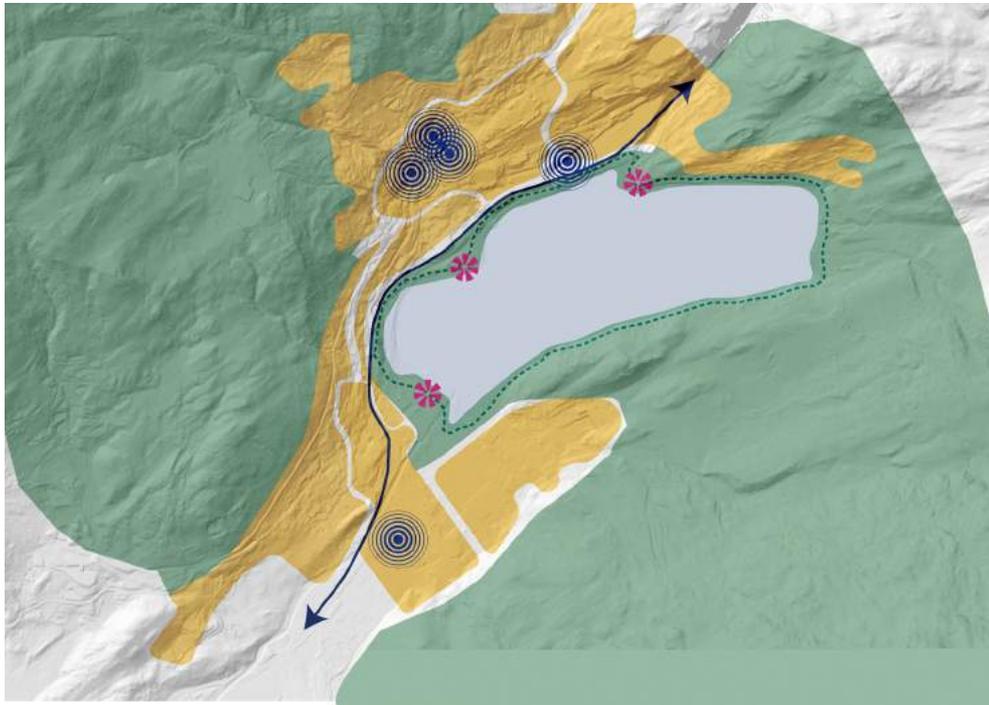
**B** Natürliche Seite

#### 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

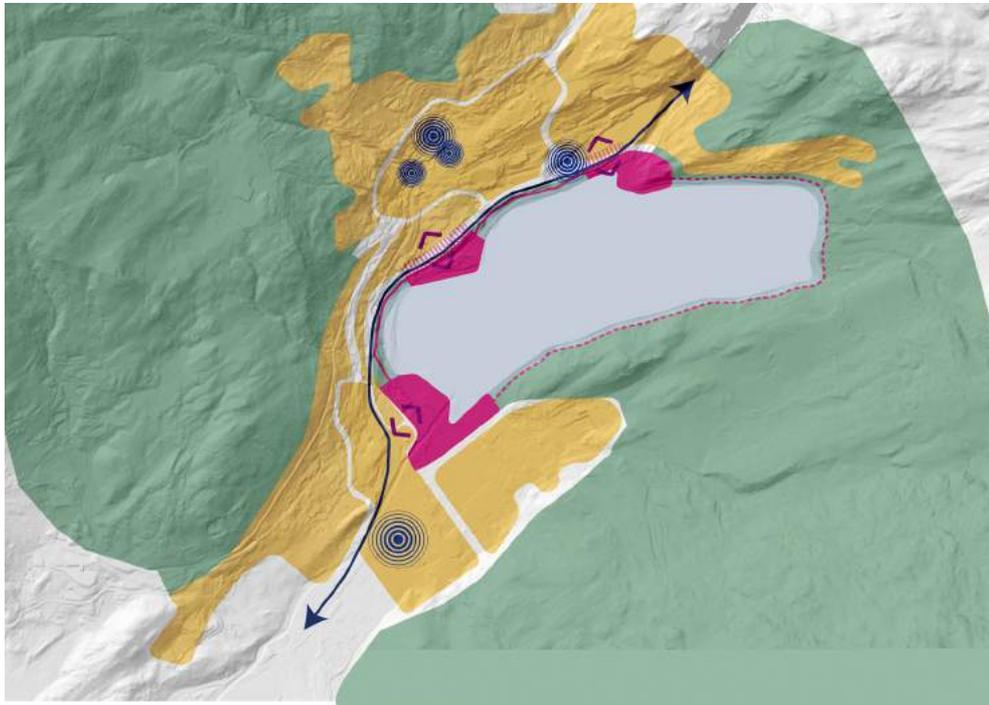
- Plätze werden intensiv genutzt und für die Freizeit programmiert, fixe Infrastrukturen sind zu planen
- Bieten grossflächige Events- und Aufenthaltsbereiche

## 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

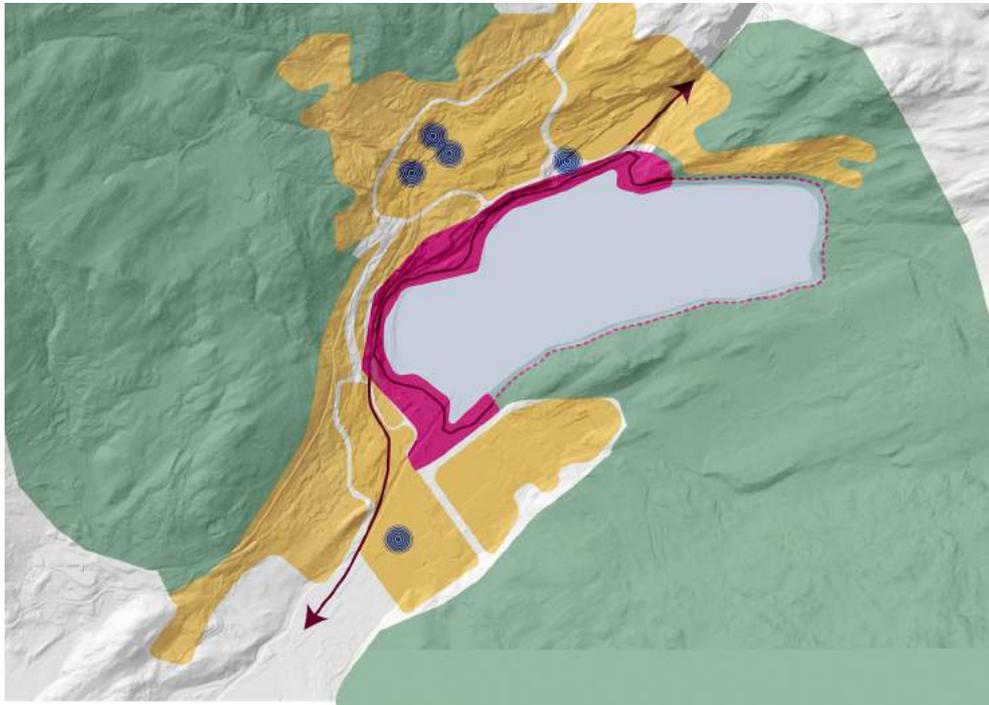
- Bieten Flächen für die Organisation gewisser Veranstaltungen, temporärer Charakter
- Bieten kleine Platzflächen mit Bäumen, hohe Aufenthaltsqualitäten, Ort zum Verweilen

## 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

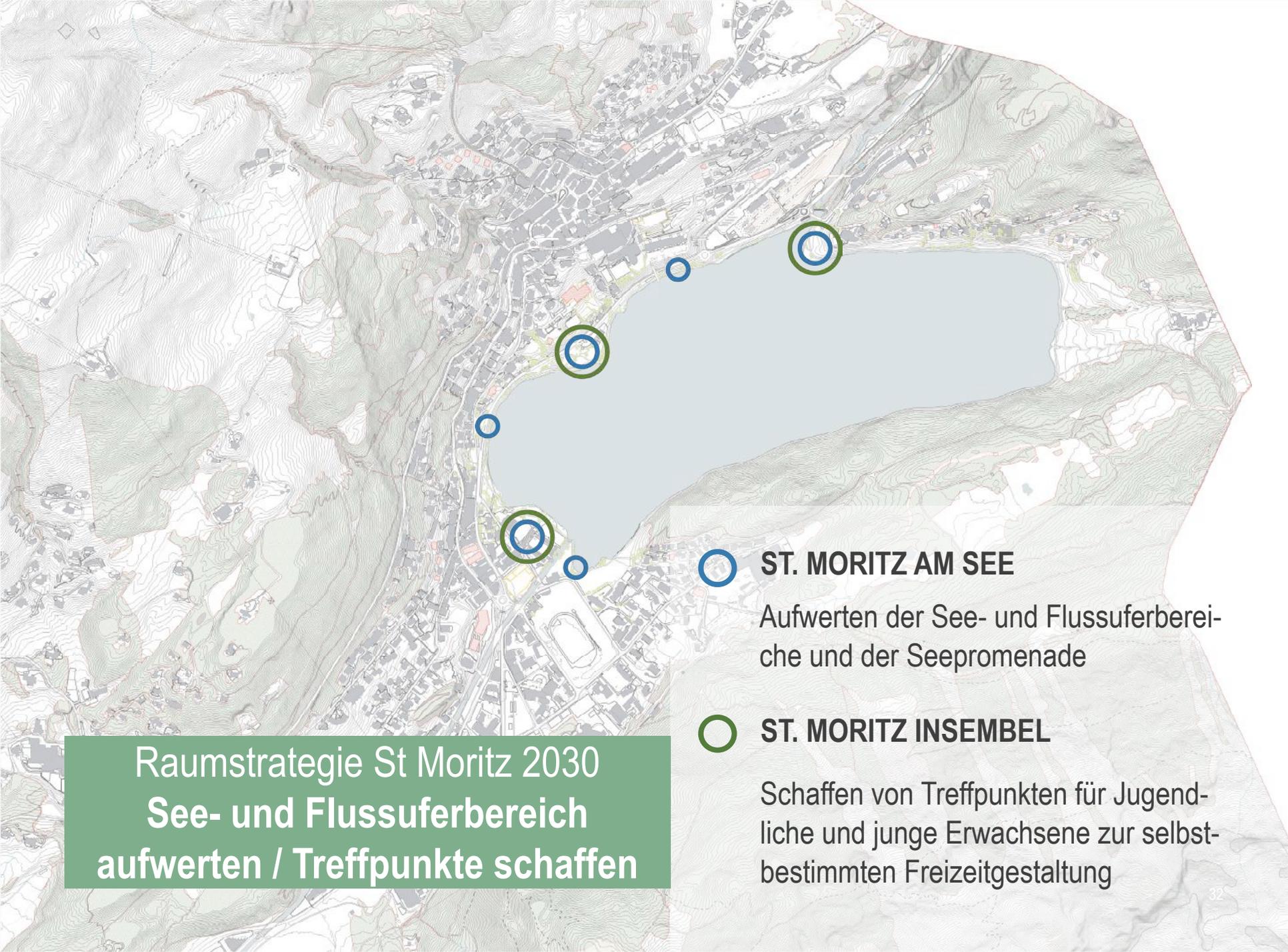
- Seeufer als Dorfkante
- Ausbildung eines Quais entlang des Sees
- Attraktive Abfolge von publikumsintensiven Nutzungen am See

## 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

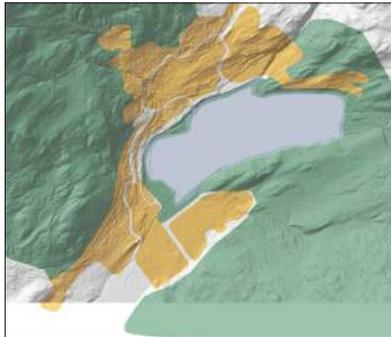


**ST. MORITZ INSEMBEL**

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

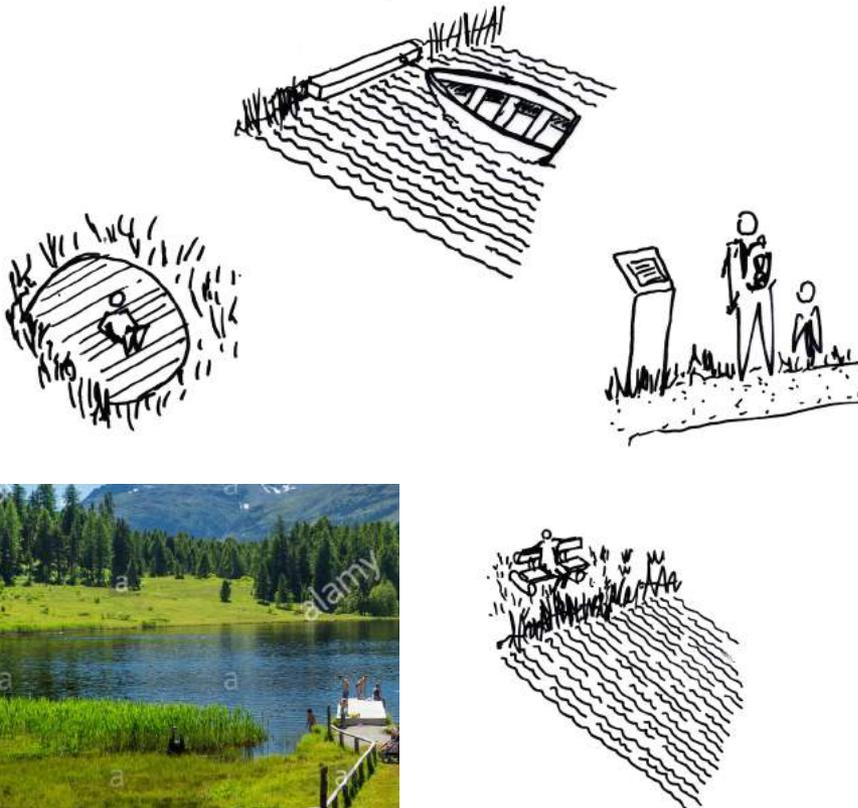
- Das renaturierte Ufer verträgt keine intensiven Nutzungen (Zielkonflikte)
- Alle Velofahrer müssen auf die Kantonstrasse (auch SchülerInnen)
- Abhängigkeit vom Kanton



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



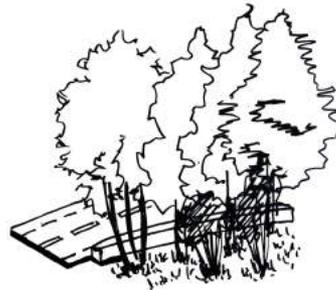
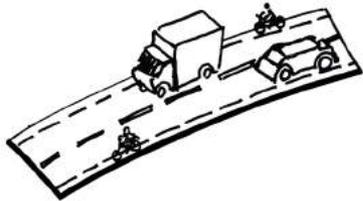
### SEEUFERWEG

- 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)

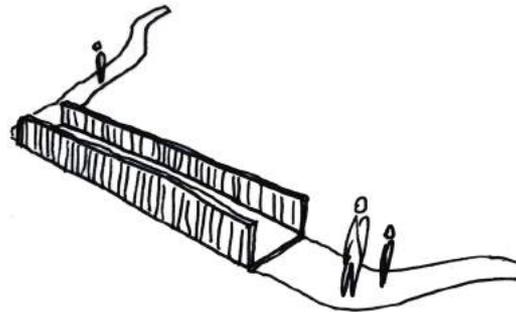
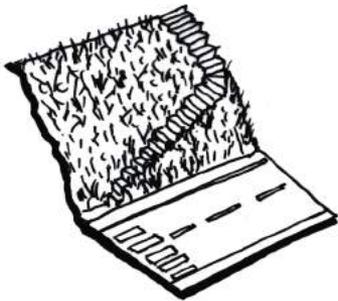




St. Moritz

# 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

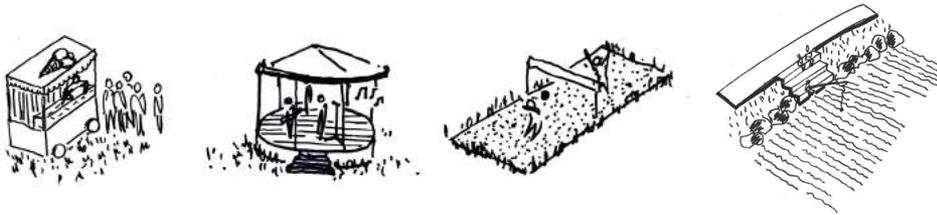
### RISIKEN

- 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



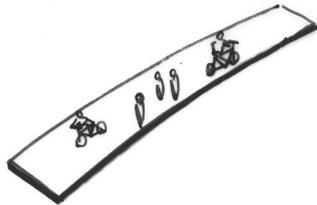
### NUTZUNG SEEUFER

- 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

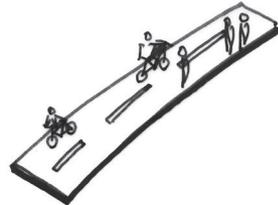
BEGEGNUNGSZONE HEUTE: 3 M  
 MASSNAHME AUF 4-5 M  
 VERBREITERN



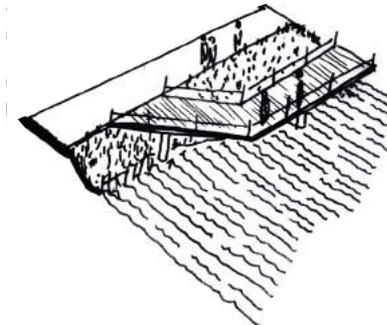
RÄUMLICHE TRENNUNG  
 IDEALE BREITE: 2.4M FÜR ZWEISEITIGE  
 FAHRBAHN / 2M FUSSGÄNGERWEG



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

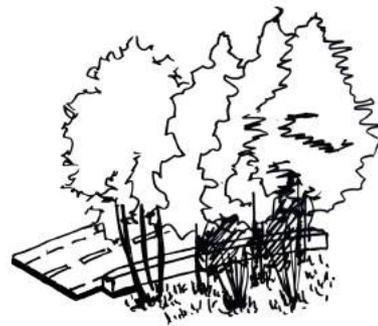
# Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

## 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

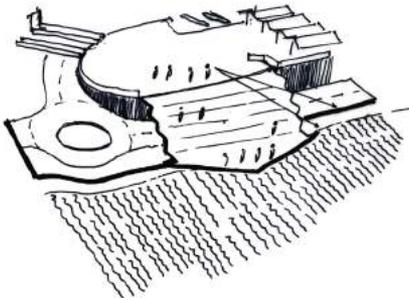
RÄUMLICHE BARRIERE BENÖTIGT  
TEILWEISE BÄUME UND/ODER MAUER



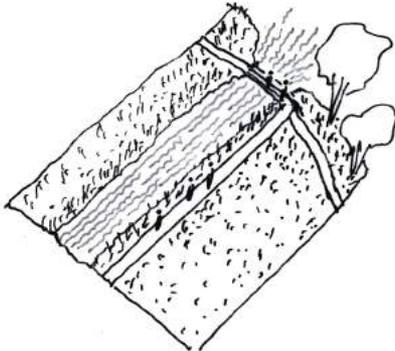
# Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

## Entwicklungsvariante: St. Moritz verwebt Natur und Freizeit

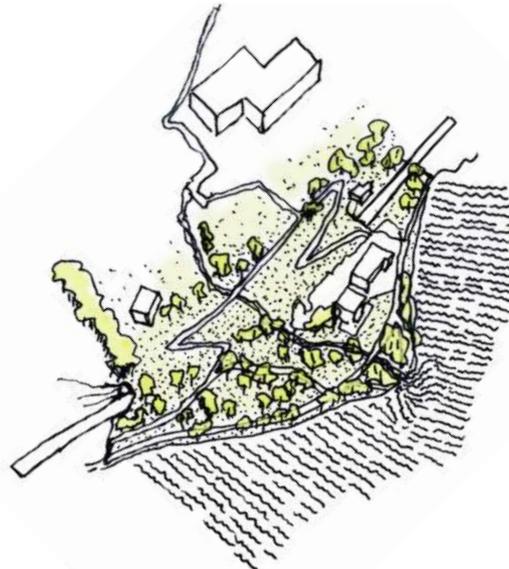
ZUGANG BAHNHOF / SEE DIREKTER GESTALTEN



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

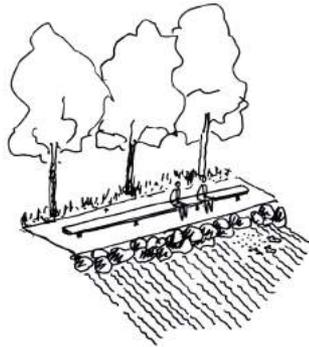
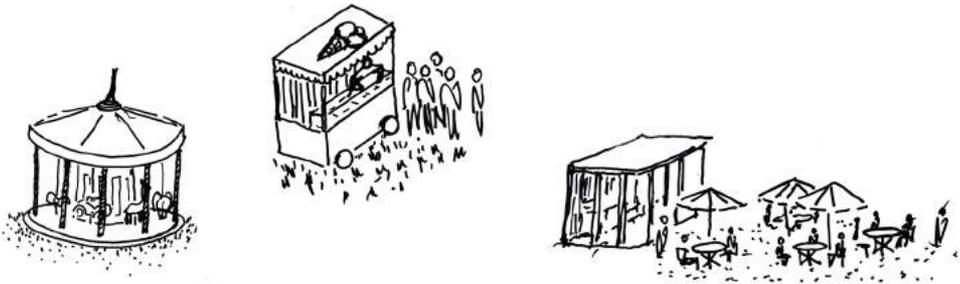
- + In sich stimmiges Bild über die gesamte Länge und Breite des Seeufers
- + Die Kantonstrasse wird nicht mehr als Hindernis wahrgenommen

### RISIKEN

- Hohe Abhängigkeit vom Kanton und Grundeigentümer
- Hohe Investitionskosten



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

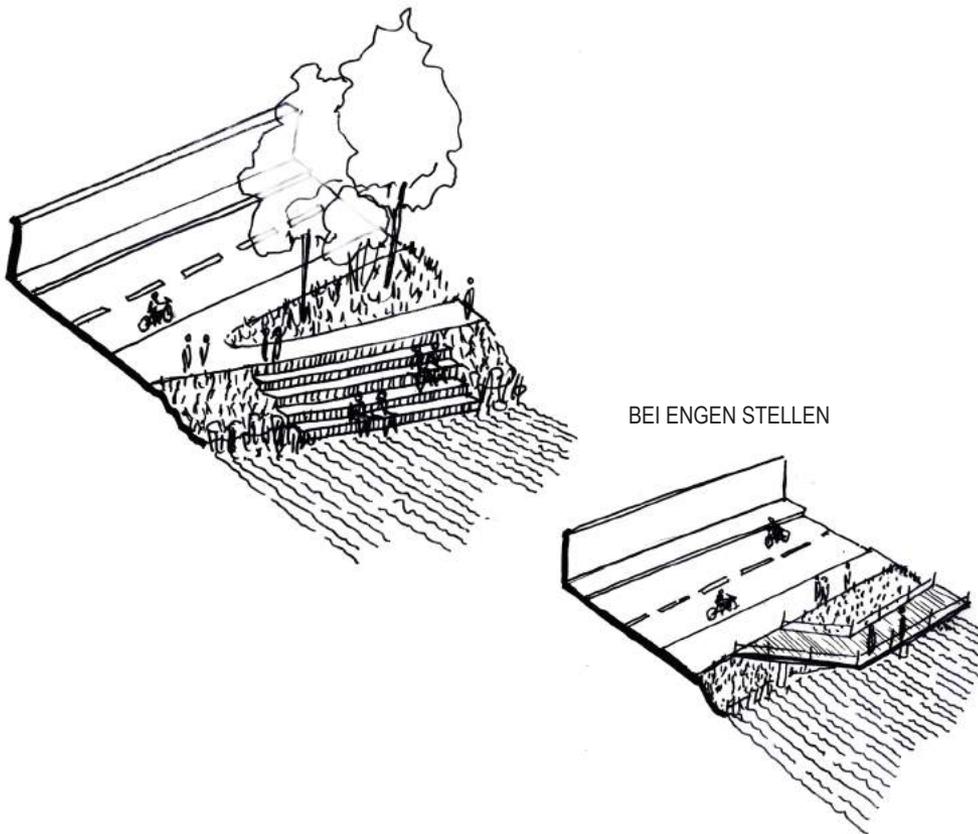


## NUTZUNG SEEUFER

- 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



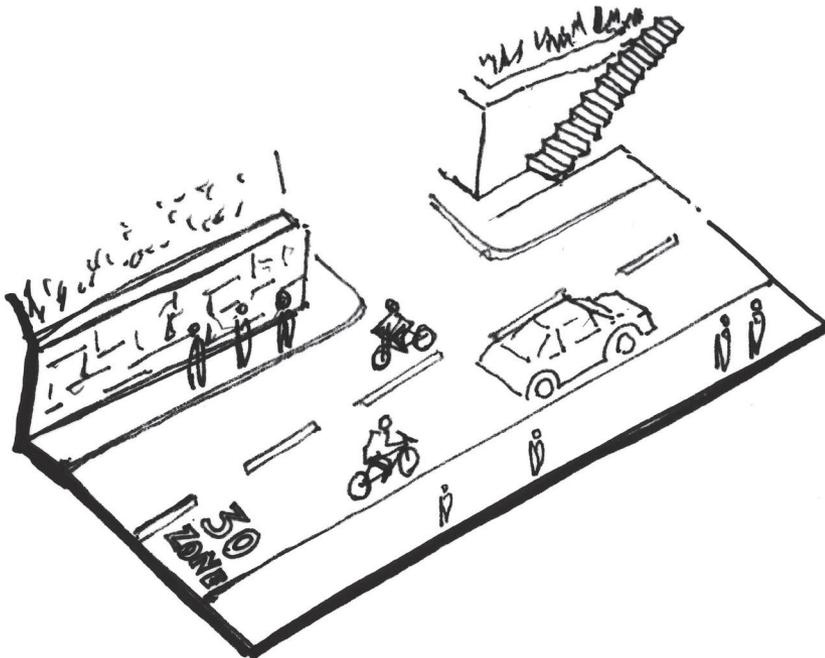
### SEEUFERWEG

- 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



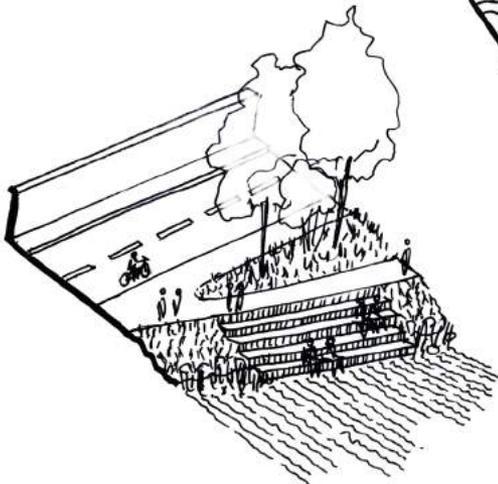
### KANTONSSTRASSE

- 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

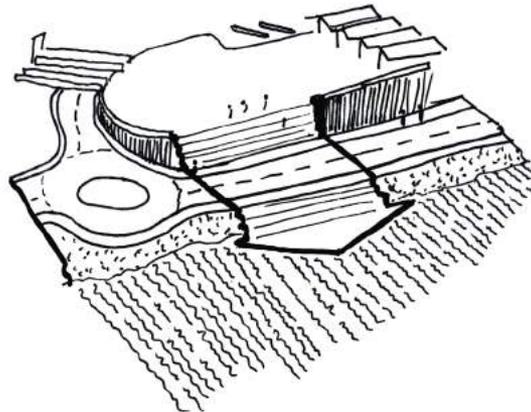
# Entwicklungsvarianten für den St. Moritzer See

## Entwicklungsvariante: St. Moritz liegt am See

GESAMTE LÄNGE DES TROTTOIRS  
ENTLANG DER KANTONSTRASSE GILT  
FÜR DIE ZUGÄNGLICHKEIT



ZUGANG BAHNHOF / SEE AUF  
STRASSENLEVEL GEWÄHRLEISTEN



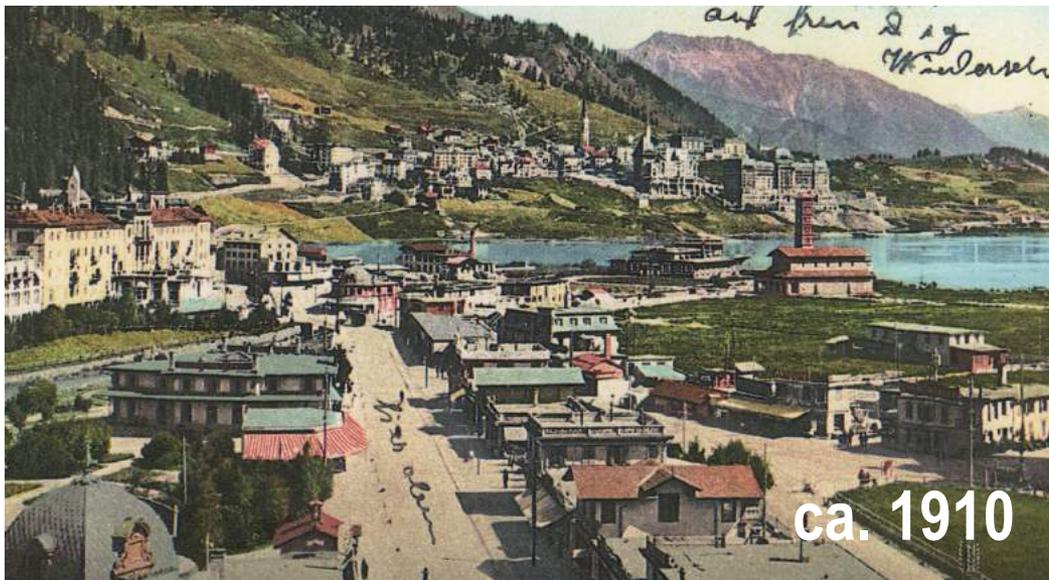
### ZUGÄNGLICHKEIT SEE

- 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

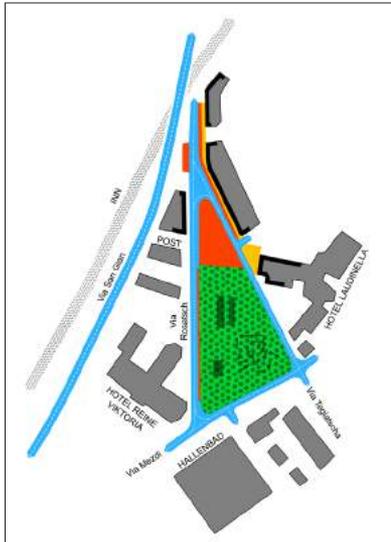
Beleben von Fussgängerzonen und Schaffen von neuen Begegnungsräumen

#### ○ ST. MORITZ 365

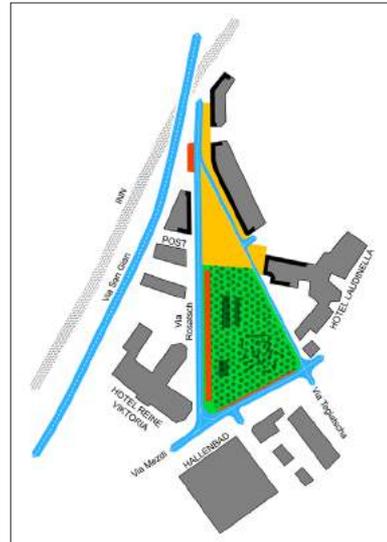
Aufwerten und Schaffen von attraktiven Verweil- und Erlebnisorten für Besuchende beim Bahnhof, in Dorf und Bad

# Übersicht Entwicklungsvarianten Piazza Rosatsch

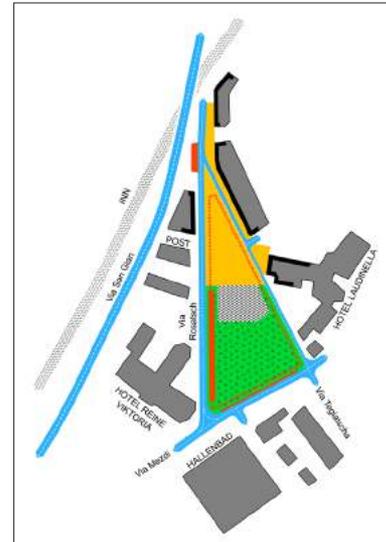
Ist-Zustand



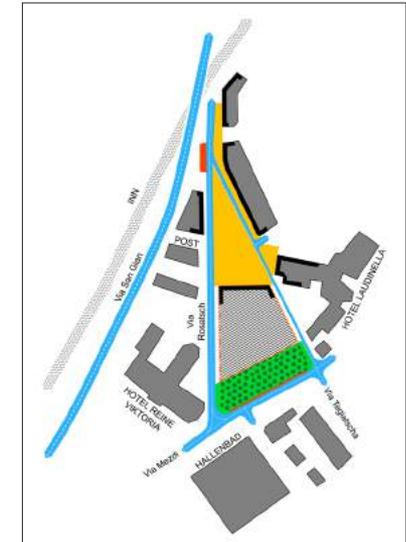
Aufwertung Piazza Rosatsch ohne Hoch- und Tiefbauten



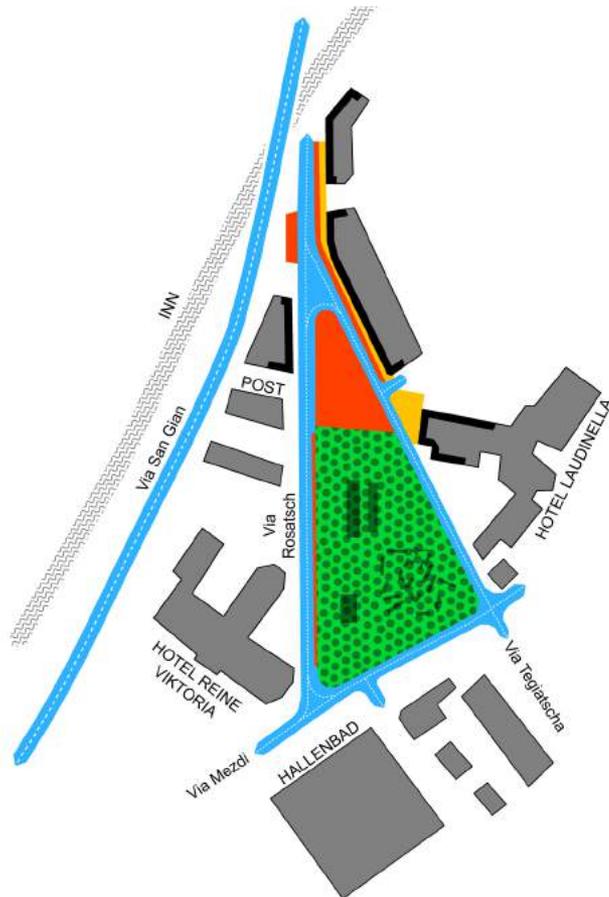
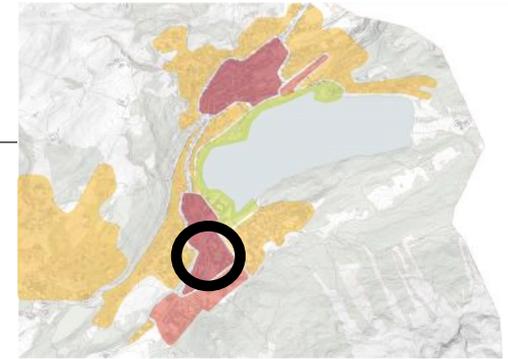
Aufwertung Piazza Rosatsch mit Klein- und Tiefbauten



Aufwertung Piazza Rosatsch mit Hoch- und Tiefbauten



## Plazza Rosatsch: Ist-Zustand



### KURZBESCHRIEB

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

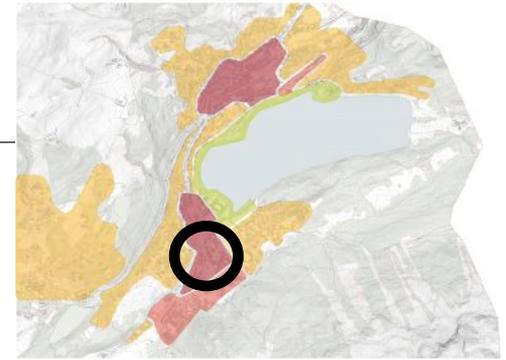
### STÄRKEN

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

### SCHWÄCHEN

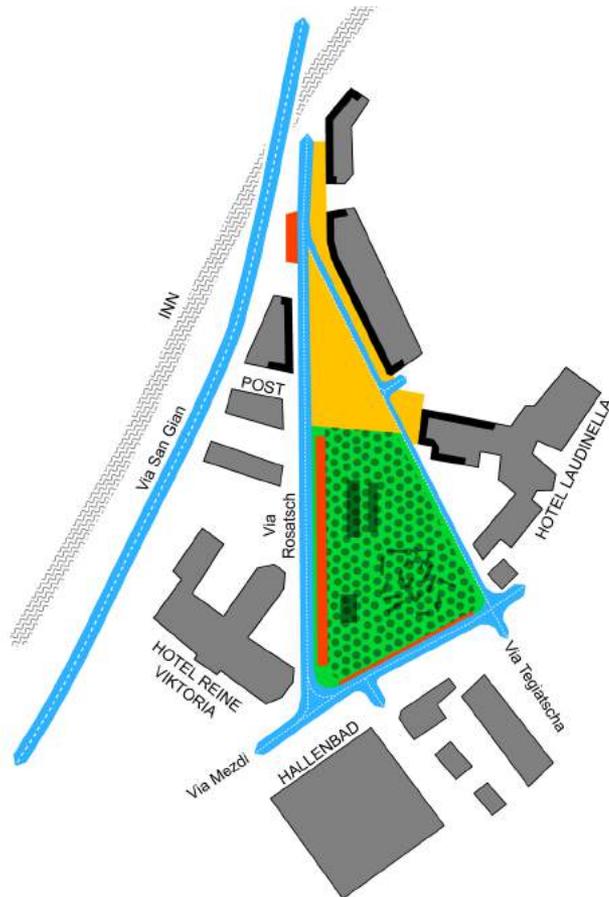
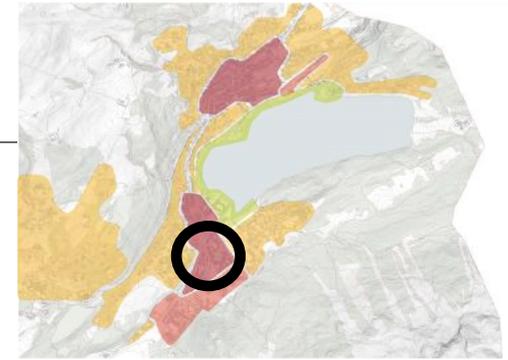
- fehlende Ordnung von Nutzungen und Funktionen
- geringe Aufenthaltsqualität
- **hoher Anteil an Verkehrsfläche** (rot)

# 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

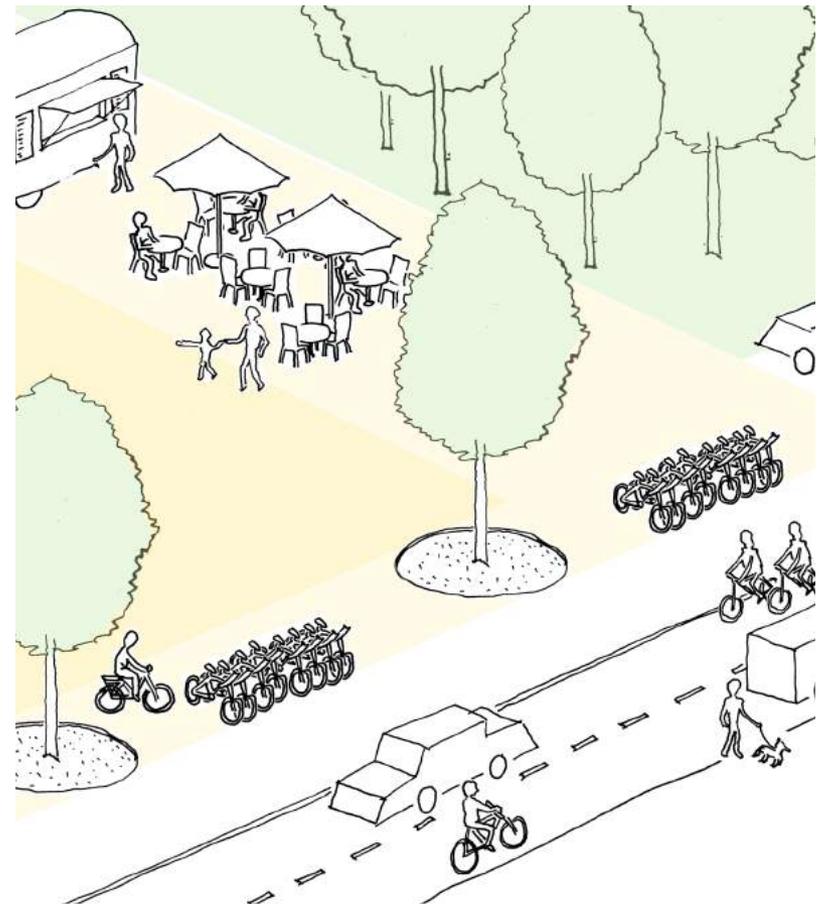
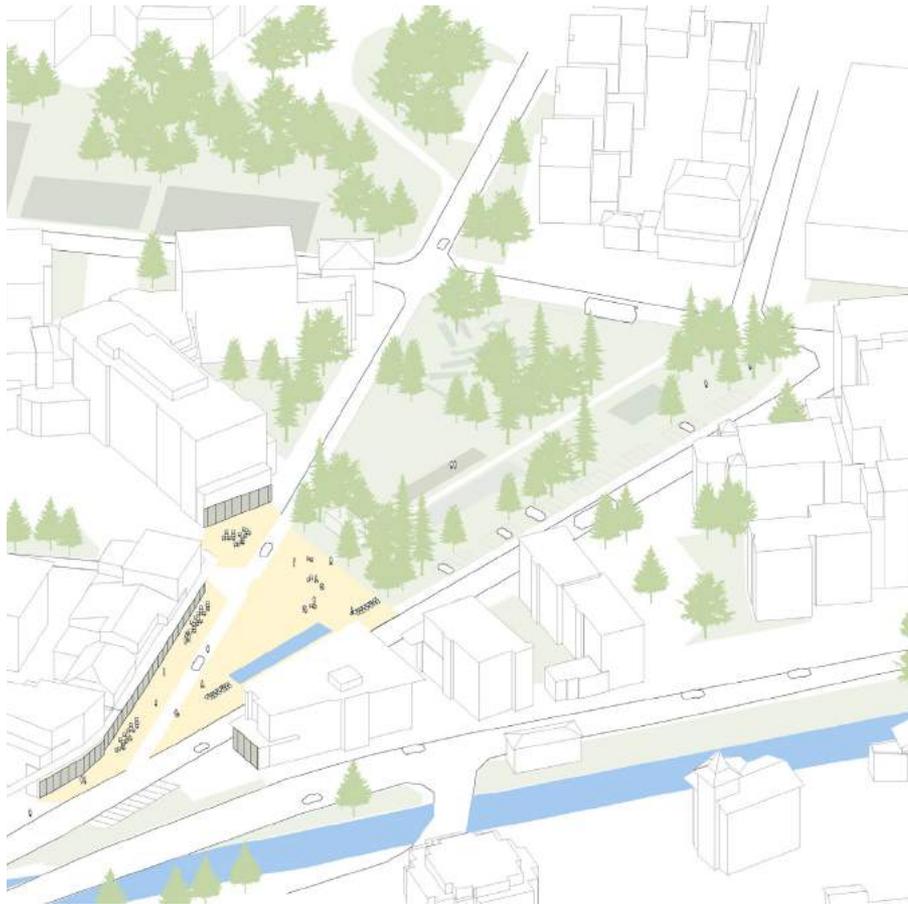
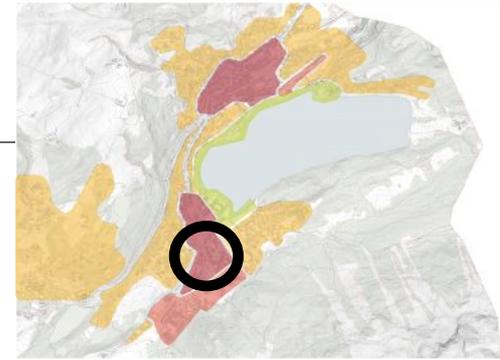
- Neuorganisation der oberirdischen Parkierung und Unterbruch der Via Tegatscha bieten Chancen für eine Reduktion der Verkehrsflächen (Steigerung der Aufenthaltsqualität/Aussensitzplätze Restauration)
- Potenzial für künftige bauliche Entwicklungen bleibt bestehen
- unbebaute Fläche bietet **Potenzial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

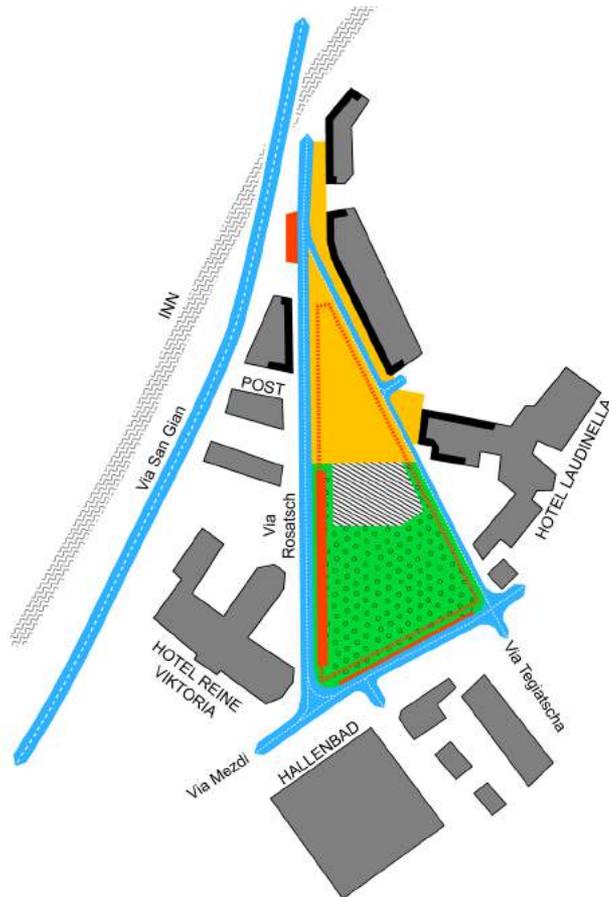
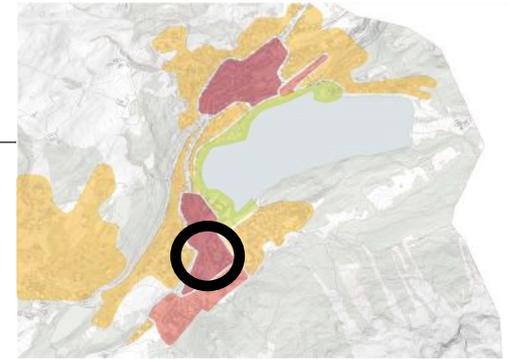
# Entwicklungsvarianten Piazza Rosatsch

## 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

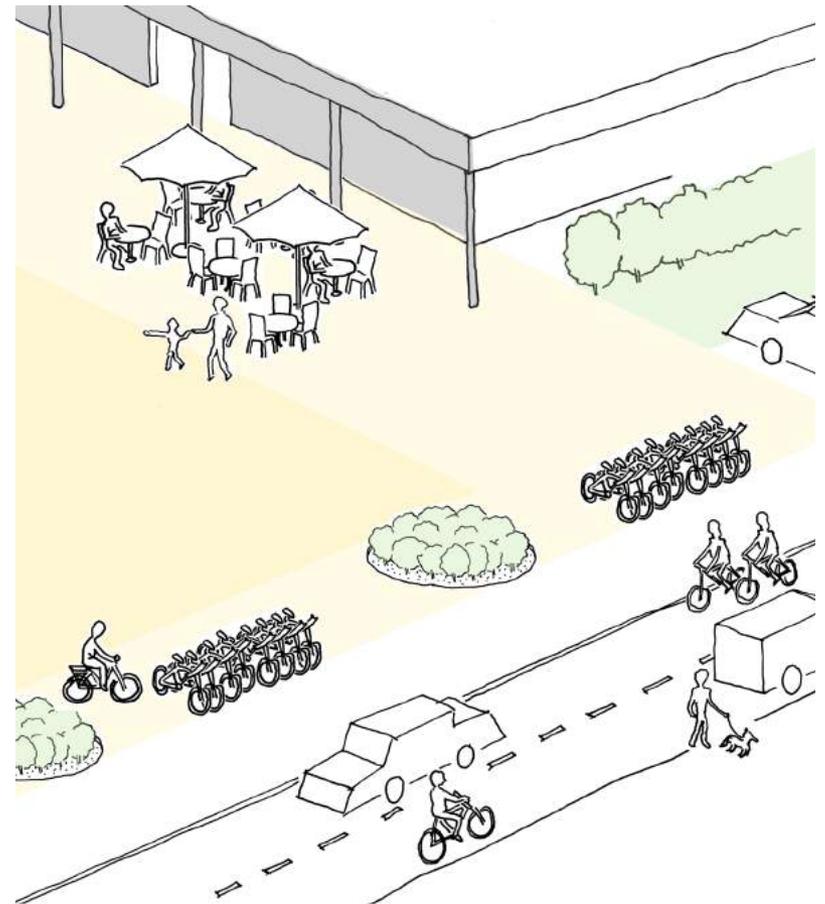
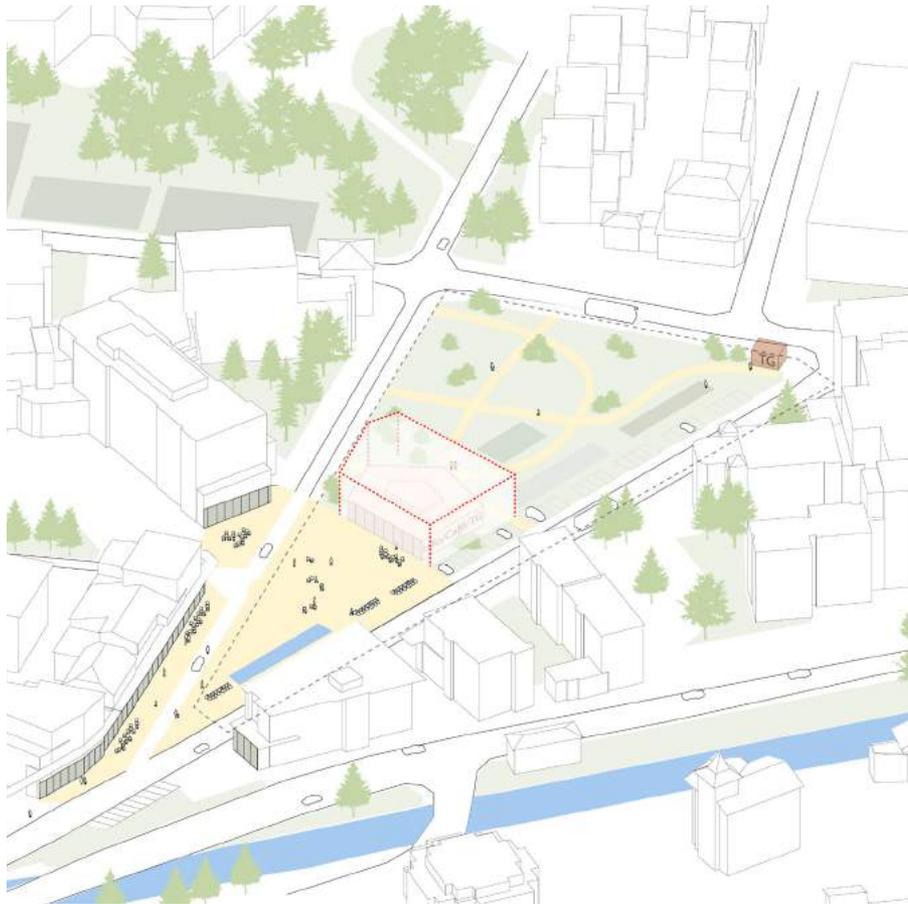
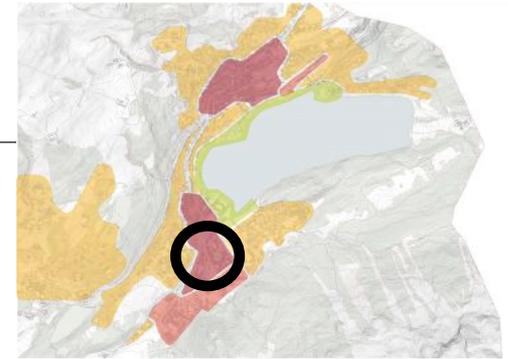
- **Aktivierung** Piazza Rosatsch mit **Café/Touristeninformation**
- Neuorganisation der oberirdischen Parkierung und Unterbruch der Via Tegjatscha bietet Chancen für eine Reduktion der Verkehrsflächen (Steigerung der Aufenthaltsqualität/Aussensitzplätze Restauration)
- unbebaute Fläche bietet **Potenzial 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)

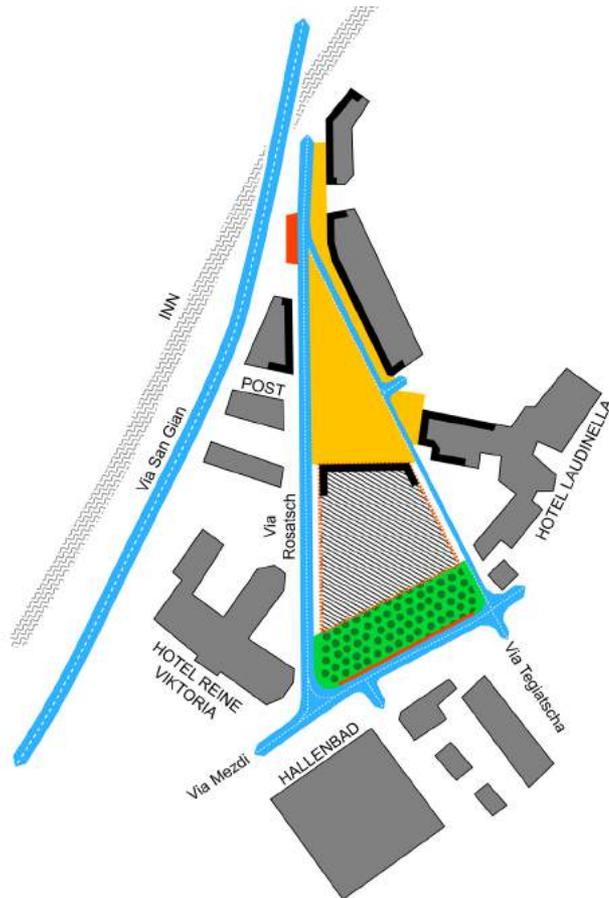
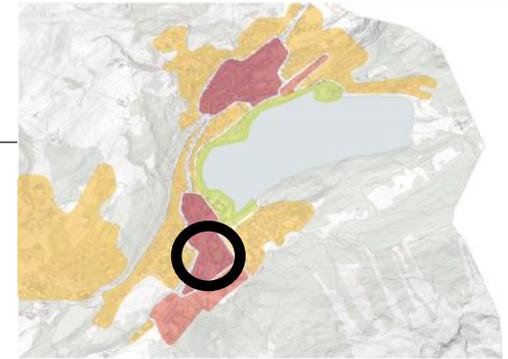
# Entwicklungsvarianten Piazza Rosatsch

## 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 Tegliatscha

### CHANCEN

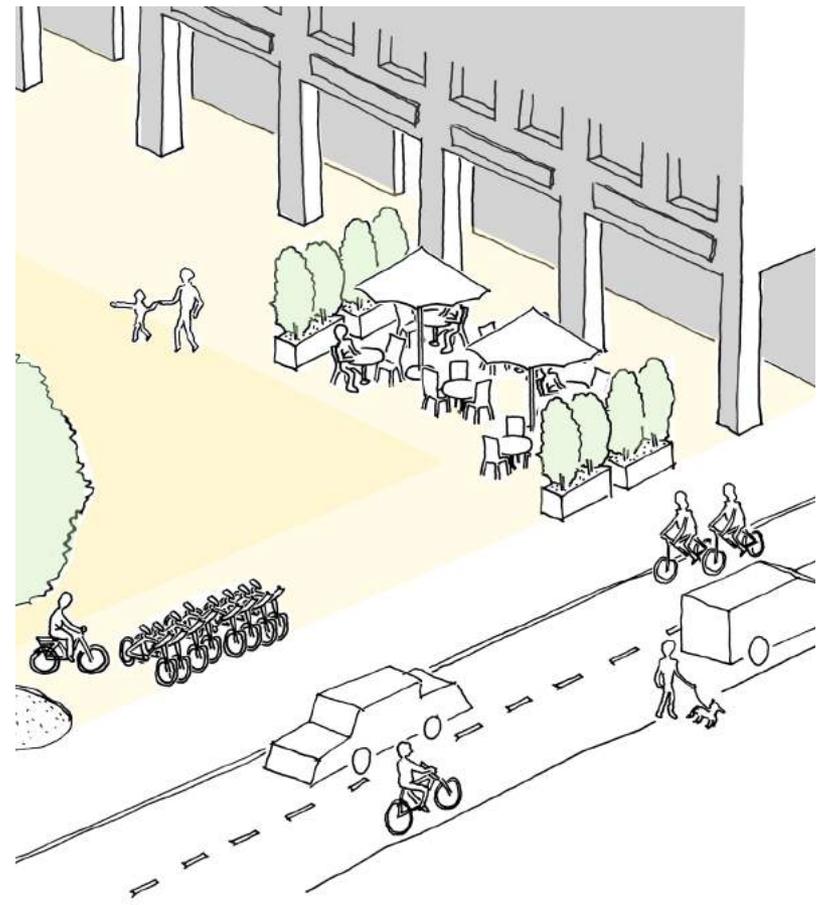
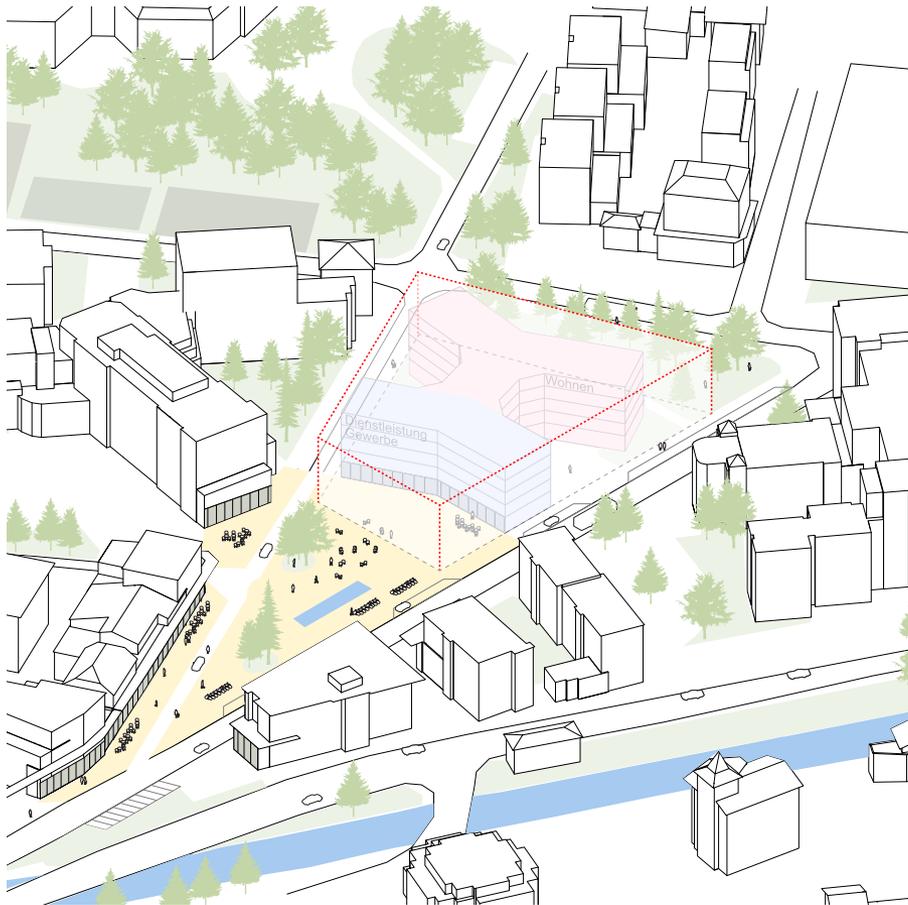
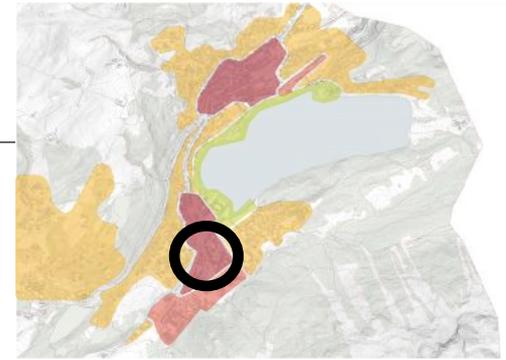
- neuer Anziehungspunkt an zentraler Lage in St. Moritz Bad
- räumliche Konzentration der Piazza stärkt das Zentrum St. Moritz Bad Süd und steigert die Aufenthaltsqualität
- **Synergien für bestehende publikumsorientierte Nutzungen**
- Neuorganisation der oberirdischen Parkierung und Unterbruch der Via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

### RISIKEN

- bebaute Fläche wird der öffentlichen Nutzung teilweise entzogen

# Entwicklungsvarianten Piazza Rosatsch

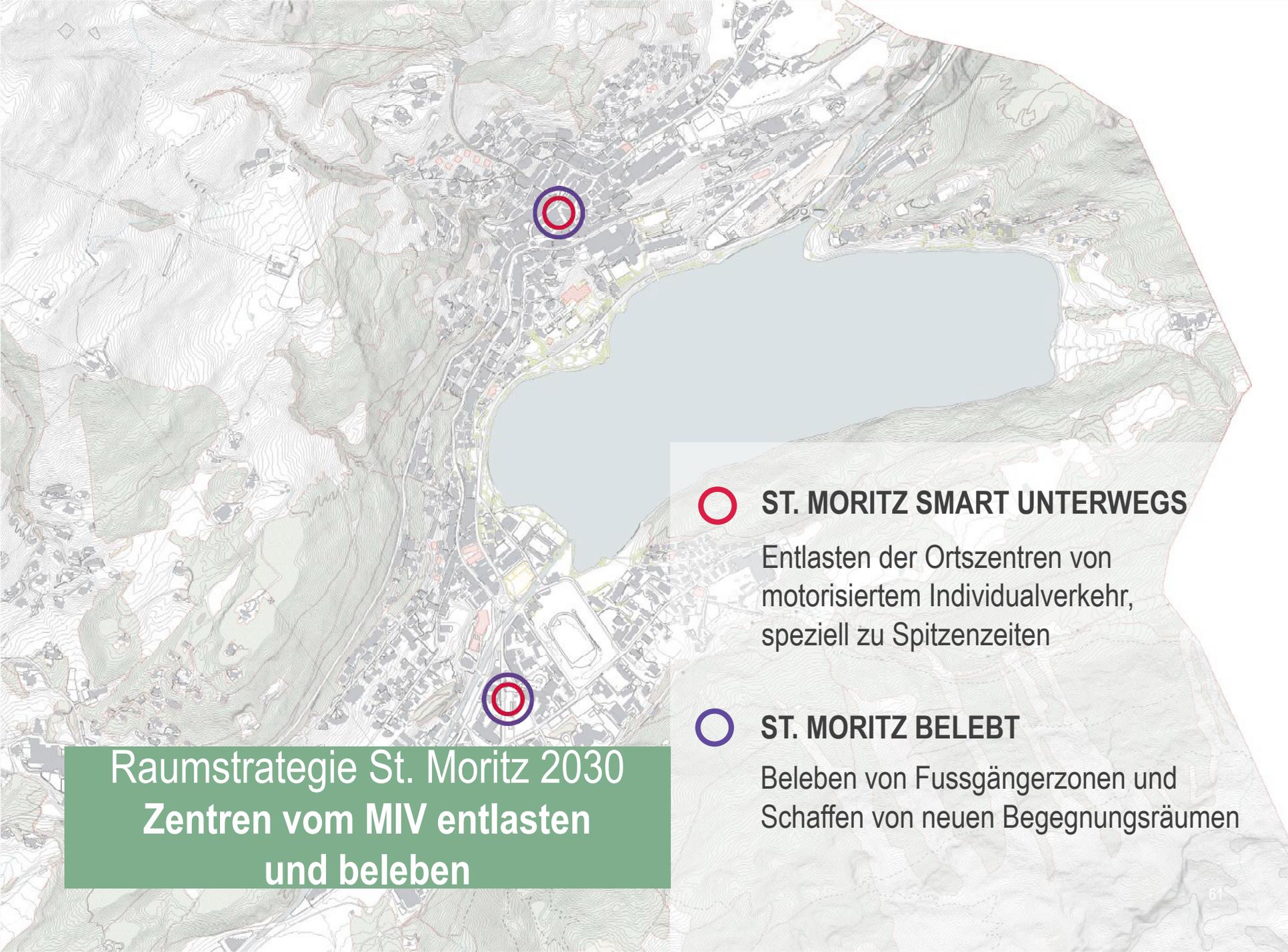
## Aufwertung Piazza Rosatsch mit Hoch-/Tiefbauten



## 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**

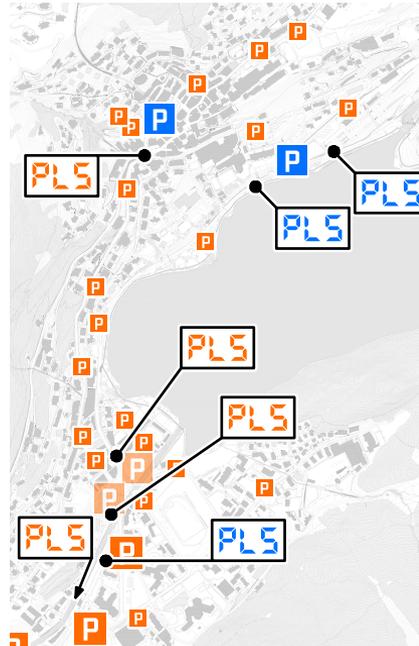
Beleben von Fussgängerzonen und Schaffen von neuen Begegnungsräumen

# Entwicklungsvarianten Parkierung

Ist-Zustand  
beibehalten



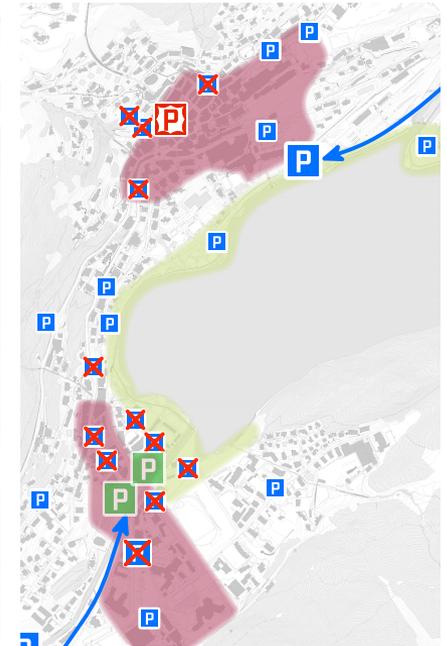
Parkleitsystem  
ohne Aufwertung  
Freiraum &  
Verkehrsreduktion



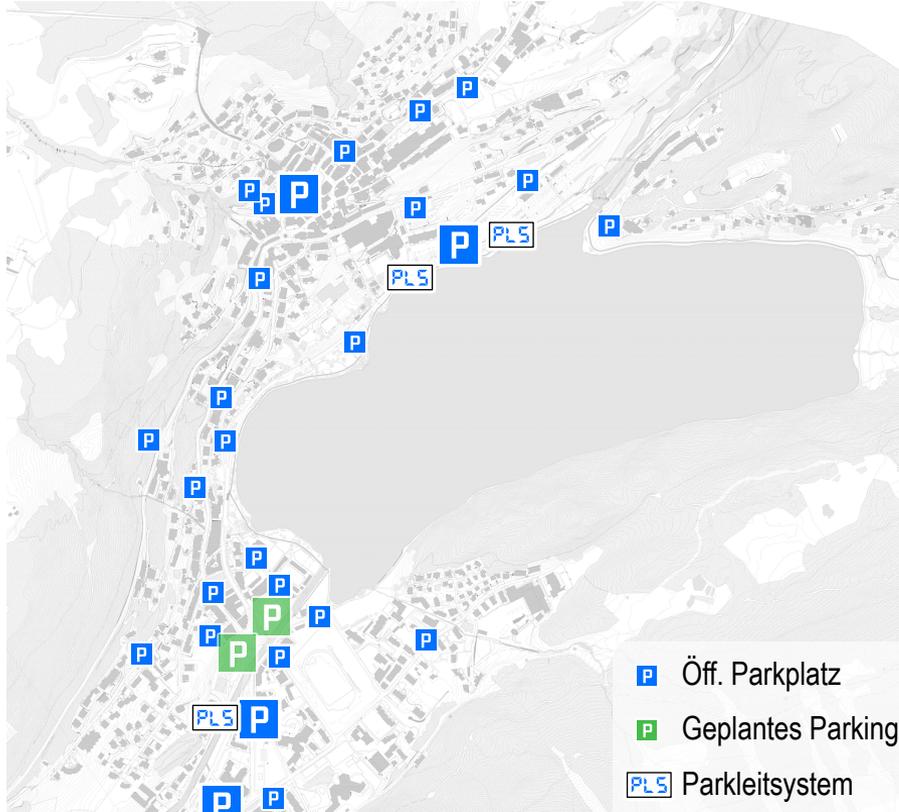
Aufwertung des  
Freiraums  
ermöglichen



Aufwertung des  
Freiraums und  
Verkehrsreduktion in  
Ortszentren



## Entwicklungsvarianten Parkierung Ist-Zustand beibehalten



### KURZBESCHRIEB

- Die oberirdischen öffentlichen Parkplätze in den Zentren bleiben bestehen

### STÄRKEN

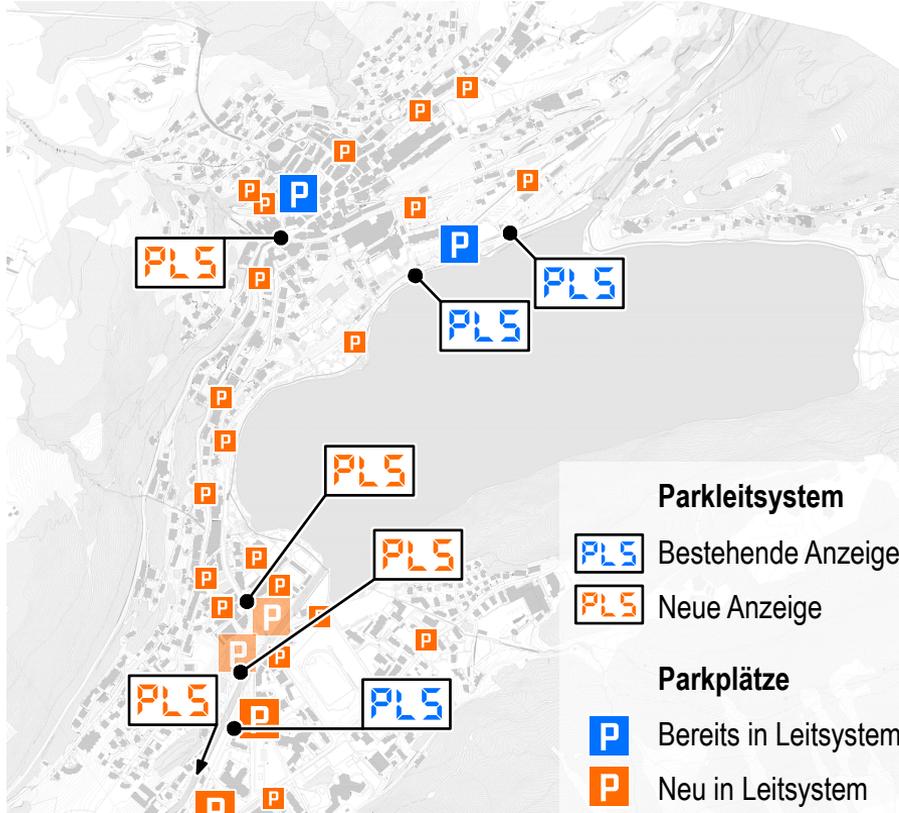
- Hohe kleinräumige Erreichbarkeit mit dem Auto in St. Moritz Dorf und Bad

### 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

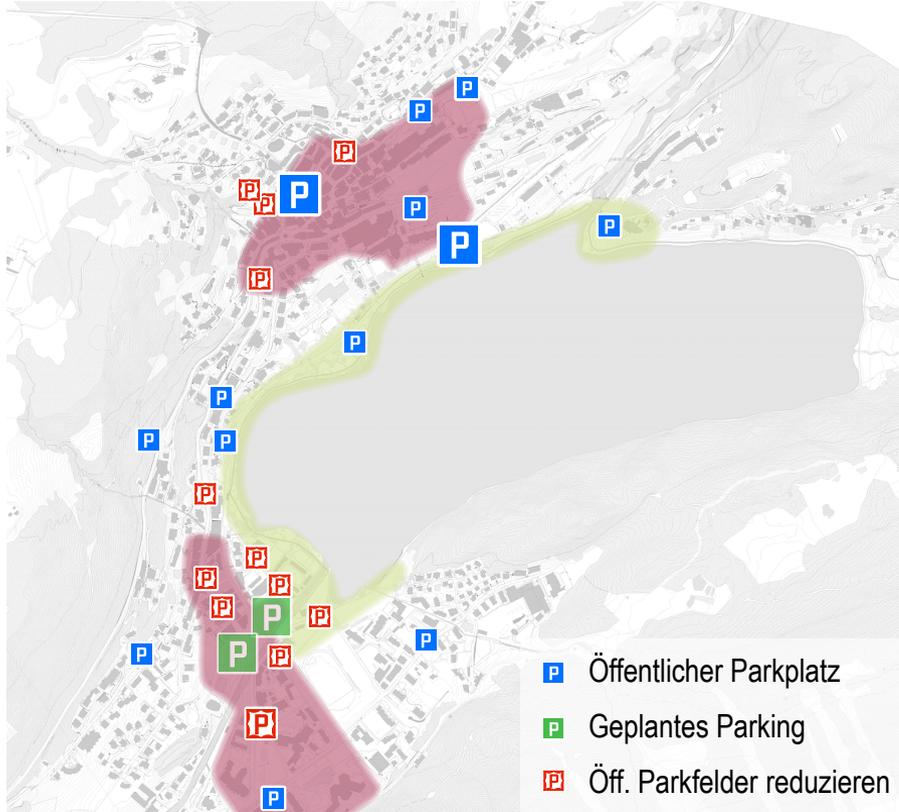
### CHANCEN

- 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

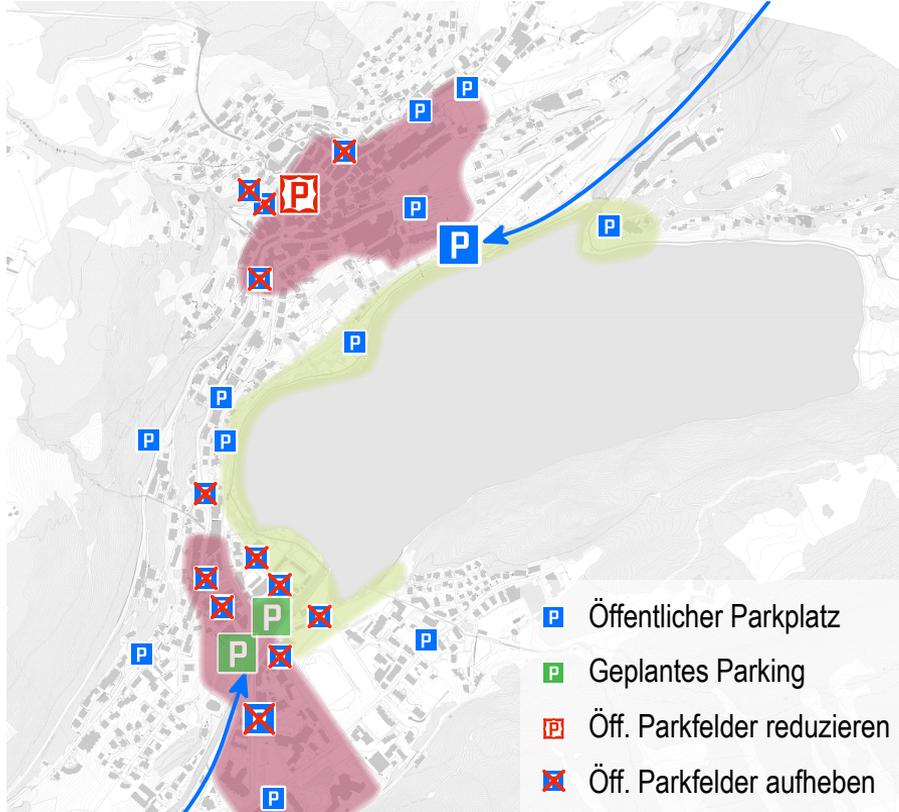
- Erscheinungsbild Zentren weniger von MIV geprägt
- Aufenthaltsqualität in St. Moritz Dorf und Bad kann gesteigert werden
- Strassenraum Via Dal Bagn, Via Ludains und Piazza Rosatsch kann gestalterisch aufgewertet werden
- Parkerverkehr zu oberirdischen Parkplätzen wird reduziert

## 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](http://www.my.stmoritz.ch)



*St. Moritz*

---

## 7 | Abschluss

Reto Matossi, Mitglied des Gemeindevorstands