



Regionaler Richtplan Val Müstair

6 Verkehr

6.1 Verkehrskonzept

Beschluss der Gemeindeversammlung vom 7. August 2013

Müstair, den *10.09.2013*

[Handwritten signature]

Gemeindepräsident

[Handwritten signature]

Gemeindeschreiber



Genehmigung der Regierung mit RB Nr. *111* vom: *17.2.2015*

Der Regierungspräsident

[Handwritten signature]

Der Kanzleidirektor

[Handwritten signature]



Cumün da Val Müstair
Forum
7537 Müstair
Tel.: 081 851 62 00
Fax: 081 851 62 01

A. Ausgangslage

Der vorliegende regionale Richtplan Verkehr behandelt die Themen regionales Verkehrskonzept, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr. Er passt den von der Regierung am 3. April 2001 mit RB Nr. 536 zur Kenntnis genommenen Verkehrsrichtplan für die Val Müstair an die veränderten Verhältnisse an, und stimmt ihn mit dem kantonalen Richtplan ab.

Im Kapitel Verkehrskonzept wird die Erschliessungsstruktur aufgezeigt, und das Verkehrsaufkommen wird analysiert. Konzeptionelle Festlegungen erfolgen im Abschnitt B (Leitüberlegungen). Erkenntnisse zum Verkehrsaufkommen sind für das Verständnis der funktionalen Beziehungen innerhalb der Region und mit den Nachbarregionen von Bedeutung.

Struktur der Erschliessung

Die Ofenbergstrasse ist die Haupteerschliessungsachse, auf welcher sich der Durchgangsverkehr durch die Val Müstair sowie ein Grossteil des regionalen Binnenverkehrs konzentrieren. Die Orte im Talboden werden direkt durch die Ofenbergstrasse erschlossen, während die Orte in Hanglage (Lü, Lüsai) über Verbindungsstrassen zu erreichen sind. Die Ofenbergstrasse ist die einzige direkte Strassenverbindung mit der übrigen Schweiz.

Die Erschliessung der Val Müstair aus dem Veltlin und dem Vinschgau ist auch über den Umbrailpass möglich. Die Umbrailstrasse zweigt in Sta. Maria in die Ofenbergstrasse ein (regionaler Verkehrsknoten). Die Umbrailstrasse ist nur von Juni bis Ende Oktober in Betrieb und dient vorwiegend dem Freizeitverkehr, die Bedeutung für den Arbeits- und den Versorgungsverkehr ist vernachlässigbar.

Verkehrsaufkommen

Die aufbereiteten Daten zur Belastung des Strassennetzes in der Val Müstair (siehe Anhang D) zeigen, dass das Verkehrsaufkommen im Jahresverlauf ausgeprägten Schwankungen ausgesetzt ist, mit Verkehrsspitzen während der touristischen Hochsaison im Juli und August und einem im Verhältnis dazu geringen Verkehrsaufkommen während der kalten Monate von November bis April. Der Verkehr nimmt an den Wochenenden häufig deutlich zu, die absoluten stündlichen und täglichen Verkehrsspitzen werden an Wochenenden erzielt. In Bezug auf die Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer zeigt sich folgendes:

- An- und Abreise in die resp. aus der Val Müstair erfolgt zu 85% mit dem motorisierten Verkehr (MIV), nur rund 15% der Personen benutzen den öffentlichen Verkehr (ÖV).
- Der Anteil des Schwerverkehrs auf der Ofenbergstrasse beläuft sich auf rund 3.3%, derjenige der Motorräder auf hohe 17% (betrifft Abschnitt Passhöhe - Tschierv).
- Am grössten ist das Verkehrsaufkommen im untersten Talabschnitt, namentlich zwischen Müstair und Sta. Maria (durchschnittlich 2'600 Fahrzeuge pro Tag).

- Der Binnenverkehr ist im Jahresverlauf relativ konstant, während der überregionale Verkehr (Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr) grosse Schwankungen bei der Verkehrsnachfrage aufweist.

Das grosse Verkehrsaufkommen im Hochsommer widerspiegelt auch teilweise die Ausrichtung des touristischen Angebots auf die Sommersaison (Schweizerischer Nationalpark, Nationalpark Stilsferjoch). Der grösste Anteil des Verkehrsaufkommens während der Sommermonate ist dem Freizeitverkehr zuzuschreiben. Dieser ist auch massgeblich für die erhebliche Verkehrszunahme an den Wochenenden verantwortlich.

Die Verkehrsspitzen am Standort Valchava werden am Wochenende um die Mittagszeit erreicht. Relativ flach ist die zeitliche Ausprägung des Werktagerverkehrs, der berufsbedingte Verkehr widerspiegelt sich in den Daten nur während der touristischen Nebensaison (kleinere „Peaks“ zwischen 7- 8 Uhr resp. 17-18 Uhr, vgl. Anhang D).

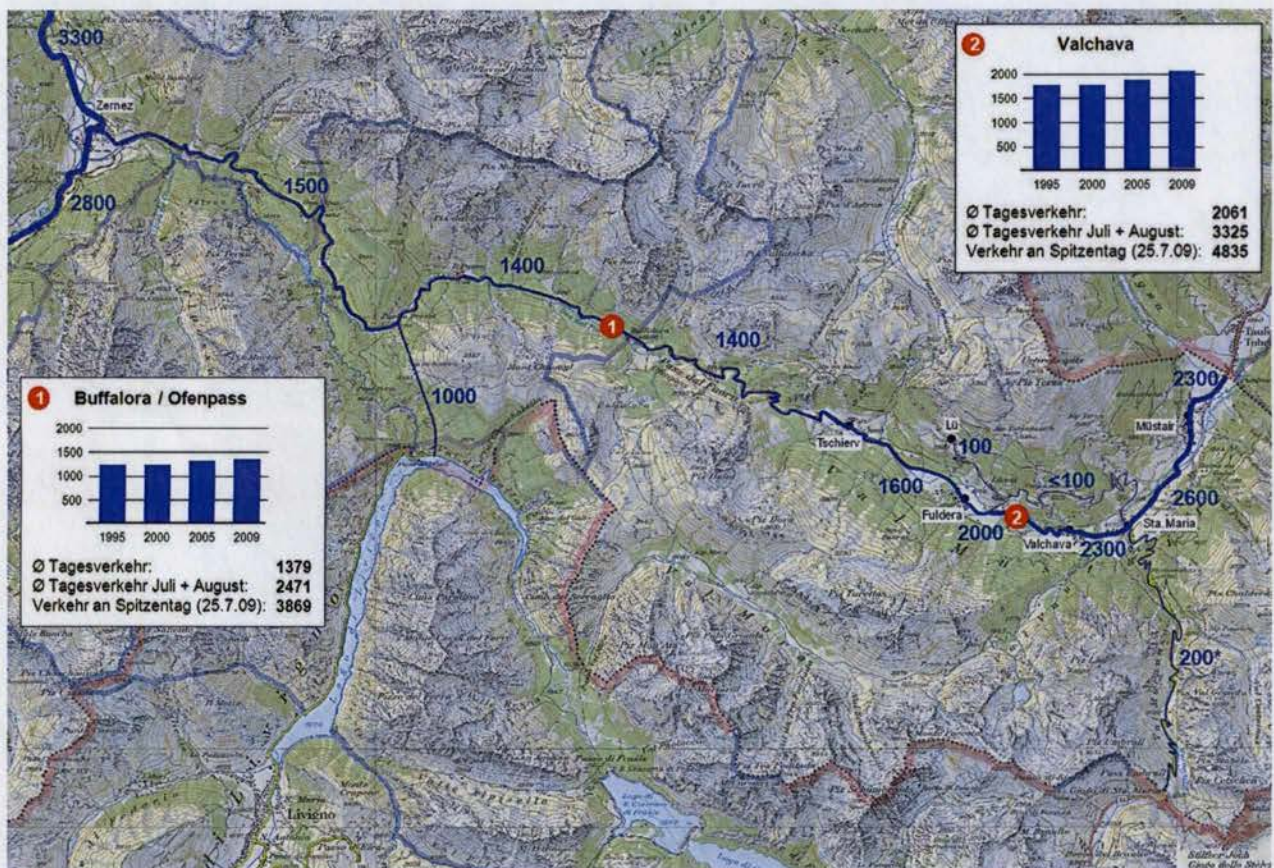


Abbildung 1: Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) in der Val Müstair 2010 mit Entwicklung 1995 - 2009. Quelle Daten: Strassenverkehrszählung kantonales Tiefbauamt; Datenbank Amt für Natur und Umwelt Graubünden.

Verkehrsentwicklung

Der motorisierte Verkehr in der Val Müstair hat seit Ende der 90er Jahren langsam aber relativ stetig zugenommen. Zwischen 2005 und 2009 lag das Verkehrsaufkommen im Mittel um rund 12% höher als noch zehn Jahre zuvor. Dies entspricht einem Mehrverkehr von rund 200 Fahrzeugen pro Tag. Es ist davon auszugehen, dass das höhere Verkehrsaufkommen auf eine Zunahme beim Durchgangsverkehr und Ziel- und Quellverkehr (mehr Ankünfte in der Hotellerie, mehr Arbeitspendler aus Italien, generelle Zunahme des Freizeitverkehrs) zurückzuführen ist. Hingegen dürfte der Binnenverkehr eher konstant geblieben sein (Bevölkerungsrückgang, Stagnation bei der Anzahl Beschäftigter).

Aufgrund der Mautgebühr, welche auf italienischer Seite für die Fahrt zum Stifserjoch eingeführt wird, ist eine teilweise Verlagerung des Verkehrs auf die Route Glurns - Sta. Maria - Umbrail - Stelvio wahrscheinlich. Dies zumal die Fahrt via Umbrailpass nicht wesentlich länger dauert als über die direkte Route, zudem ist der Ausbaustandard der Umbrailstrasse besser als bei der Stifserjoch-Passstrasse. Es ist infolgedessen davon auszugehen, dass der Verkehr zwischen Müstair und Sta. Maria während der warmen Jahreszeit zunehmen wird.

Heute beläuft sich das durchschnittliche Verkehrsaufkommen auf der Kantonsstrasse in Valchava auf knapp 2'100 Fahrzeuge pro Tag, in Tschierv ist dieses mit rund 1'400 Fahrzeugen deutlich tiefer. In Valchava wird neben dem Durchgangsverkehr und Ziel- und Quellverkehr auch der Binnenverkehr (z.B. Binnenpendler) erfasst.

Die weitere Entwicklung des Verkehrsaufkommens ist abhängig von exogenen Faktoren (z.B. Verkehrspolitik, Mobilität u.a.) sowie auch von endogenen Faktoren (Entwicklung Bevölkerung und Beschäftigung, Tourismus).

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr (ÖV) in der Val Müstair ist strassengebunden und daher auf einen guten Ausbaustandard des beanspruchten Strassennetzes angewiesen. Das Rückgrat des regionalen ÖV-Angebots bildet die Postautolinie Zernez - Mals (Linie 811). Sie ist die einzige Direktverbindung vom Engadin in die Val Müstair, und zugleich ein wichtiges verkehrstechnisches Bindeglied zwischen den Tourismusregionen Engadin und Vinschgau. Das ÖV-Angebot wird ergänzt durch die ganzjährig betriebene Postautolinie Fuldera - Lü, sowie im Sommer mit den touristischen Verbindungen Müstair - Stelvio (Erweiterung der Linie ins Südtirol geplant) und Tschierv - Pra da Vau (Ausgangspunkt Val Mora). Im Winter wird zur Erschliessung des Skigebiets Minschuns ein Buszubringer angeboten.

Flugverkehr

Die Pläne für den Bau eines Heliports zur Erschliessung der Talschaft aus der Luft (bisher im kantonalen Richtplan unter Objekt 10.TL.01) werden nicht weiterverfolgt. Einerseits ist der Betrieb eines Heliports nicht vereinbar mit den Zielen des Regionalen Naturparks, an-

dererseits ist auch der ökonomische Bedarf nach einer solchen Anlage nicht vorhanden, auch aufgrund ähnlicher bereits bestehender Infrastrukturen in der Nähe.

Langsamverkehr

Den Gästen und Ortsansässigen in der Val Müstair steht heute ein vielseitiges Angebot an Wegen zum Wandern, Mountainbiken und Radfahren zur Verfügung. Im Winter werden zusätzlich Wege zum Langlaufen (Loipen), Winterwandern oder Schlitteln präpariert. Das Wegnetz ist die wichtigste infrastrukturelle Grundlage für die Ausübung verschiedener Freizeitaktivitäten. Von Bedeutung sind die Wege auch für den Berufs- und Schulverkehr.

Das bestehende Wegnetz soll mit neuen Angeboten, namentlich für die Freizeitnutzung, ergänzt werden. Im Rahmen eines Interreg-Projekts ist die Errichtung eines Talradwegs von Tschieriv bis nach Mals geplant. Der grösste Anteil des Wegtrassees ist bereits vorhanden. Weiter in Planung sind ein Mountainbike-Parcours und eine neue Abfahrtsmöglichkeit für Mountainbiker ab dem Umbrailpass.

Der regionale Richtplan bietet als Koordinationsinstrument die Möglichkeit, bestehende Nutzungskonflikte im Bereich des Langsamverkehrs aufzuzeigen, und Massnahmen zu deren Entschärfung festzulegen.

B. Leitüberlegungen

Ziele

Der Gesamtverkehr in der Val Müstair wird so gelenkt, dass die Bevölkerung und die Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs möglichst geschützt werden. Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs wird gesteigert.

Die Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen erfolgt abgestimmt auf das Siedlungskonzept und in Übereinstimmung mit den Zielen des Regionalen Naturparks Val Müstair.

Grundsätze

- a. Die Gemeinde setzt sich für eine ganzjährig sichere Erreichbarkeit der Region aus der übrigen Schweiz und aus Italien ein.
- b. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die Hauptachsen (kantonale Haupt- und Verbindungsstrassen) gelenkt. Die Region setzt sich für deren Leistungsfähigkeit und Anschlüsse ein.
- c. Bestehende Engpässe beim übergeordneten Strassennetz werden beseitigt, so dass der Verkehrsfluss und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer verbessert werden. Eine Beseitigung von siedlungsbedingten Engpässen zielt auch auf eine Verbesserung der Siedlungsqualität (Gestaltung, Nachfolgenutzung).
- d. Die Gemeinde strebt in Kooperation mit den Nachbarregionen eine Aufwertung des grenzüberschreitenden Gebiets Umbrail / Stifserjoch als «Erlebnisraum» für den Tourismus an. Die damit verbundenen Potenziale für das Generieren von Mehreinnahmen für die Region werden genutzt. Im Zusammenhang mit der geplanten Erhebung einer Mautgebühr für das Befahren des Stifserjochs setzt sich die Gemeinde für Lösungen ein, welche für die Val Müstair in Bezug auf das zusätzliche Verkehrsaufkommen verträglich sind.
- e. Der öffentliche Verkehr als Service Public orientiert sich an den Bedürfnissen der Ortsansässigen und der Gäste.
- f. Es wird ein attraktives Langsamverkehrsnetz bereitgestellt. Konflikte aufgrund mangelnder Sicherheit oder aufgrund unterschiedlicher Nutzungsansprüche werden mit verschiedenen Massnahmen angegangen.

C. Verantwortungsbereiche

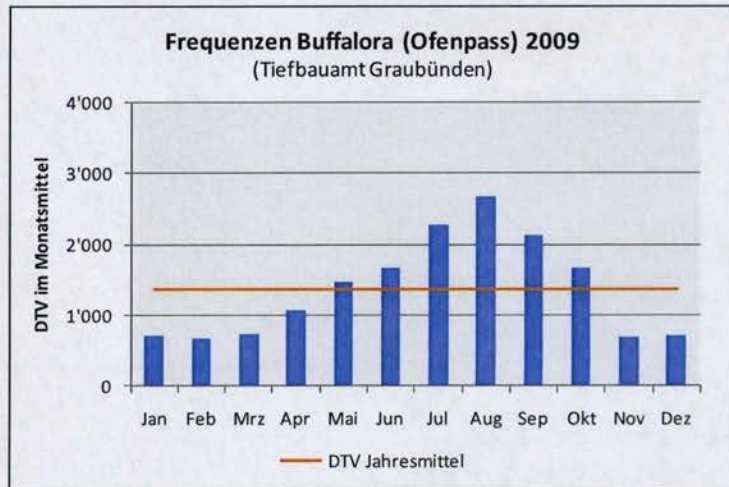
Die Gemeinde berücksichtigt bei den Geschäften, die den Verkehr beeinflussen oder vom Verkehr beeinflusst werden, die Zielsetzungen und Grundsätze zum Gesamtverkehr. Der Gemeinderat überprüft periodisch die Verkehrsentwicklung und die Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen des Verkehrskonzepts. Bei Bedarf wird das Verkehrskonzept angepasst.

D. Erläuterungen und weitere Informationen

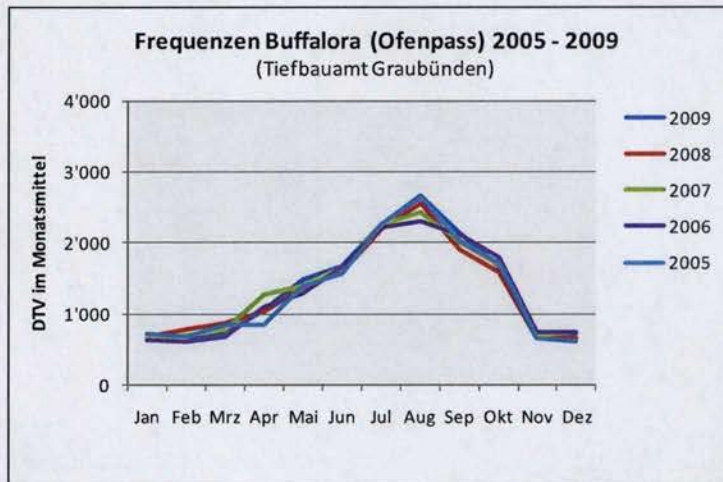
Motorisierter Individualverkehr

DTV Ofenpass 2009:

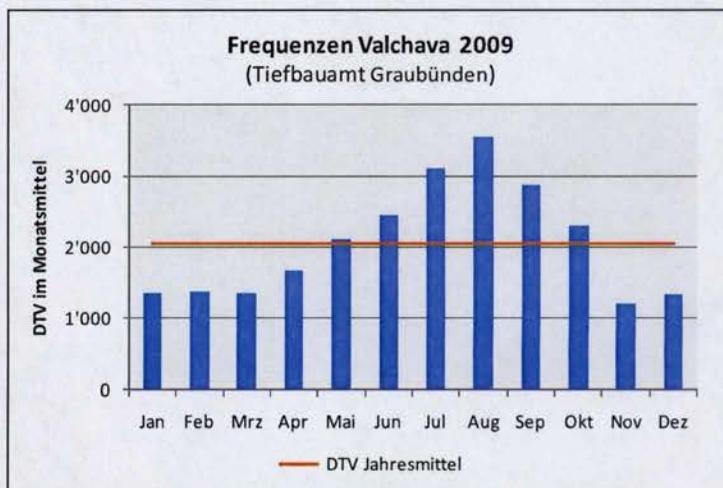
DTV= Durchschnittlicher Tagesverkehr (Anzahl Fahrzeuge pro Tag)



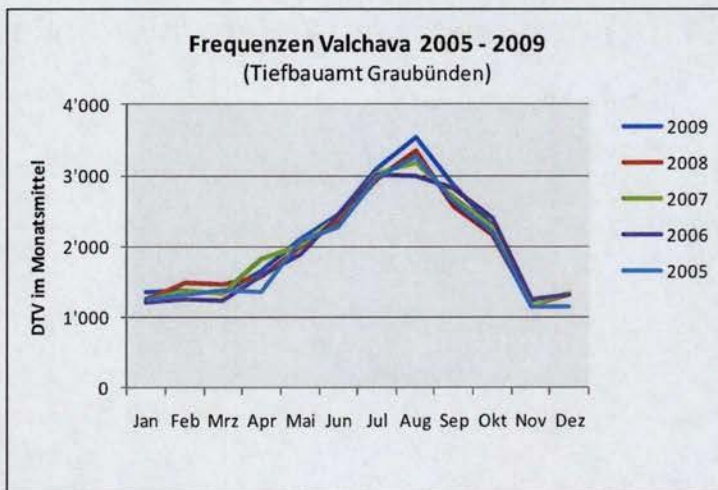
DTV Ofenpass 2005 - 2009:



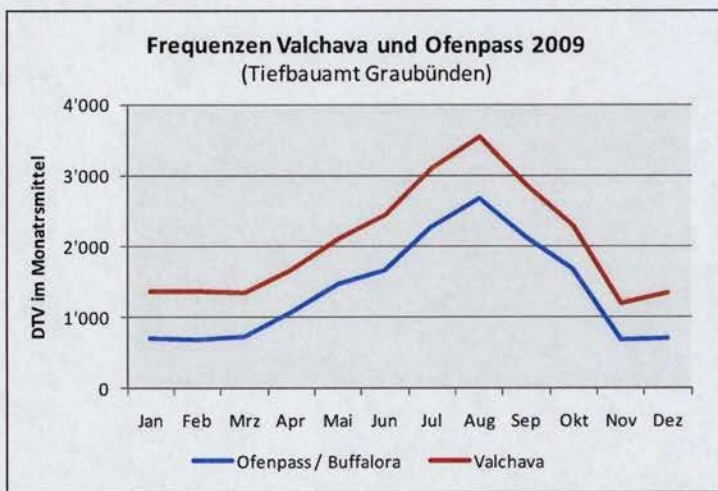
DTV Valchava 2009:



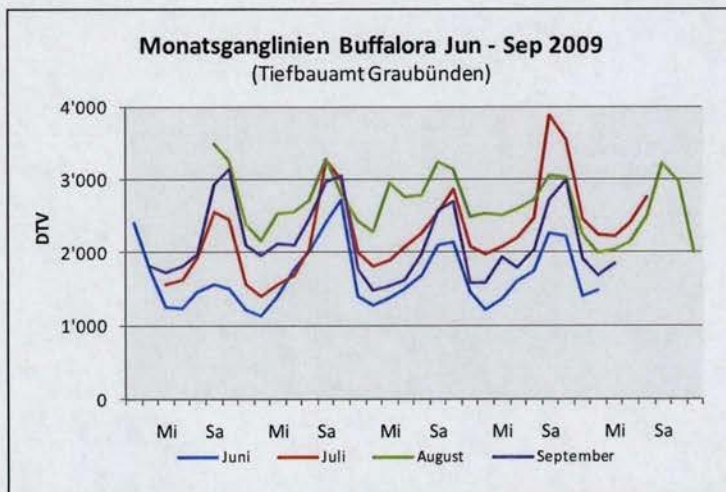
DTV Valchava 2005 - 2009:



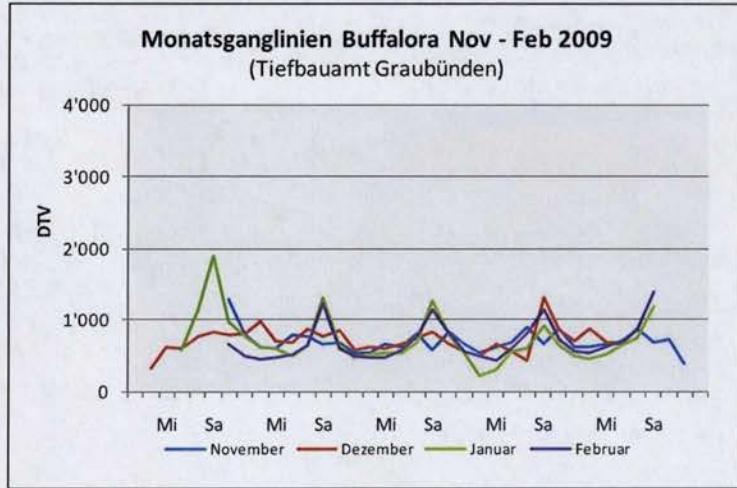
Vergleich der Verkehrsfrequenzen (DTV) in Valchava und am Ofenpass, 2009:



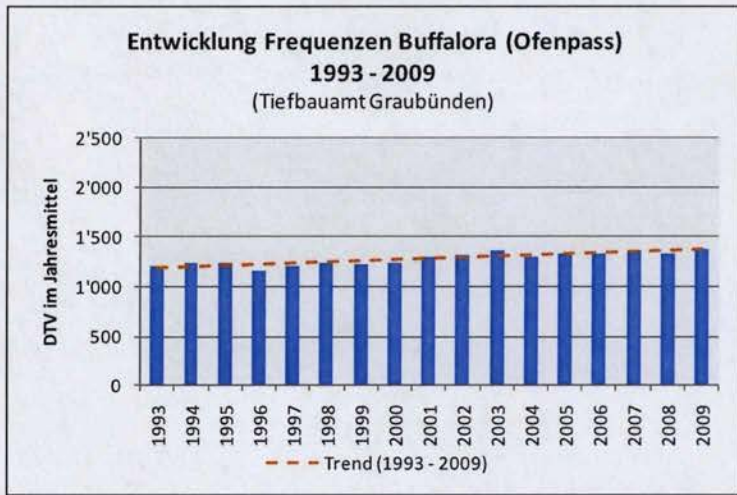
Monatsganglinien DTV am Ofenpass, Sommer 2009



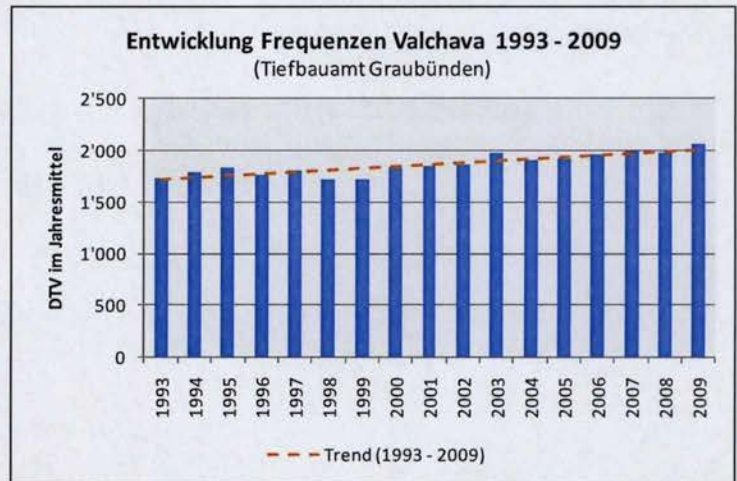
Monatsganglinien DTV am Ofenpass, Winter 2009



Entwicklung der Verkehrsfrequenzen (DTV) am Ofenpass, 1993 - 2009:



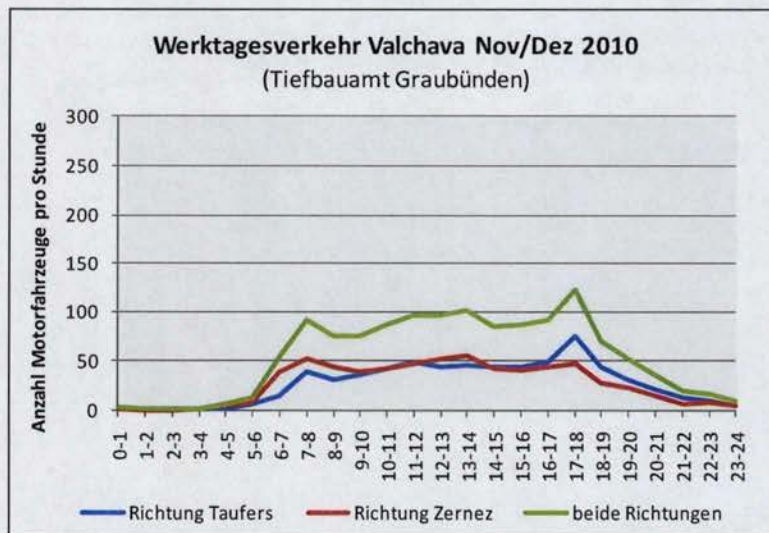
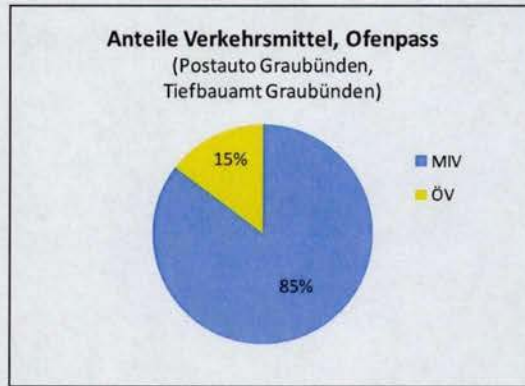
Entwicklung der Verkehrsfrequenzen (DTV) in Valchava, 1993 - 2009:



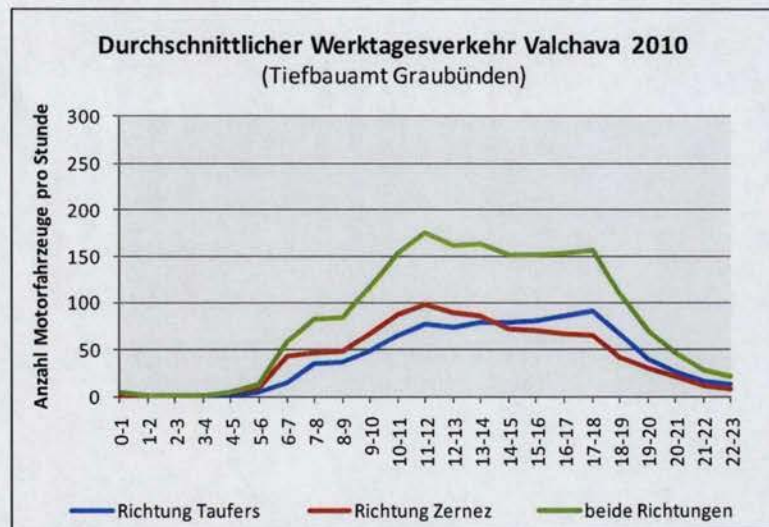
Anteile der einzelnen Verkehrsmittel am überregionalen Verkehr, Standort Ofenpass (in Anzahl Personen)

Daten Postauto GR: 2010
 Daten Tiefbauamt: 2009
 Daten Amt für Natur und Umwelt: 2010

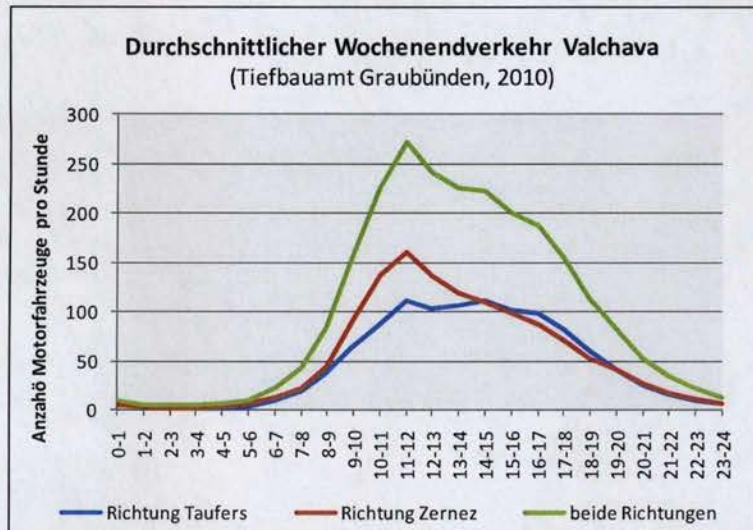
Gestützt auf die Ergebnisse der Mikrozensus-Erhebung (Ausgabe 2005) wird ein durchschnittlicher Besetzungsgrad von 1.73 Personen pro Fahrzeug angenommen.



Durchschnittlicher Werktagerverkehr an der Zählstelle Valchava in den Monaten November bis Mitte Dezember 2010.



Durchschnittlicher Werktagerverkehr an der Zählstelle Valchava im Jahr 2010.



Durchschnittlicher Wochenendverkehr an der Zählstelle Valchava im Jahr 2010.

E. Objekte

Keine; siehe Kapitel 6.2 - 6.4

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

Erarbeitung	Die Erarbeitung des Richtplanentwurfs erfolgte durch die vom Gemeindevorstand eingesetzte Planungskommission. Der Gemeindevorstand hat den Richtplanentwurf am 27. März 2012 zuhanden der Vorprüfung verabschiedet. Die Richtplanunterlagen wurden am 3. Mai 2012 zur Vorprüfung eingereicht.
Entwurf:	
Vorprüfung:	Die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung wurden im Vorprüfungsbericht vom 30. August 2012 festgehalten. Die Planungskommission hat die Anträge aus der Vorprüfung beraten und zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Die Anträge sowie deren Behandlung sind im Bericht „Vorprüfung regionaler Gesamtrichtplan Val Müstair: Behandlung der Anträge“ vom 27. September 2012 dokumentiert.
Öffentliche Auflage: (4.10.-2.11.2012)	Der Entwurf des regionalen Richtplans Val Müstair wurde vom 4. Oktober bis zum 2. November 2012 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Das Ergebnis der Mitwirkung ist im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ dokumentiert.
Beschlussfassung:	Die Gemeindeversammlung hat den regionalen Richtplan Val Müstair am 7. August 2013 zuhanden der Genehmigung durch die Regierung beschlossen.

G. Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2000 (genehmigt vom Bundesrat am 19. September 2003)
- Regionaler Richtplan Region Val Müstair 1999 (genehmigt am 3. April 2001, RB 536)



Regionaler Richtplan Val Müstair

6 Verkehr

6.2 Strassenverkehr

Beschluss der Gemeindeversammlung vom 7. August 2013

Müstair, den

10.09.2013

[Handwritten signature]

Gemeindepräsident

[Handwritten signature]

Gemeindeschreiber



Genehmigung der Regierung mit RB Nr. *111* vom: *17.2.2015*

Der Regierungspräsident

[Handwritten signature]

Der Kanzleidirektor

[Handwritten signature]



A. Ausgangslage

Der Teilbereich Strassenverkehr des regionalen Richtplans befasst sich mit dem Unterhalt und Ausbau des überregionalen und regionalen Strassennetzes. Bestandteil des Strassennetzes sind die kantonalen Haupt- und Verbindungsstrassen, für welche der Kanton zuständig ist, sowie die Gemeindestrassen. Die Klassifizierung und die Eigentumsverhältnisse des Strassennetzes in der Val Müstair sind in Abbildung 1 dargestellt.

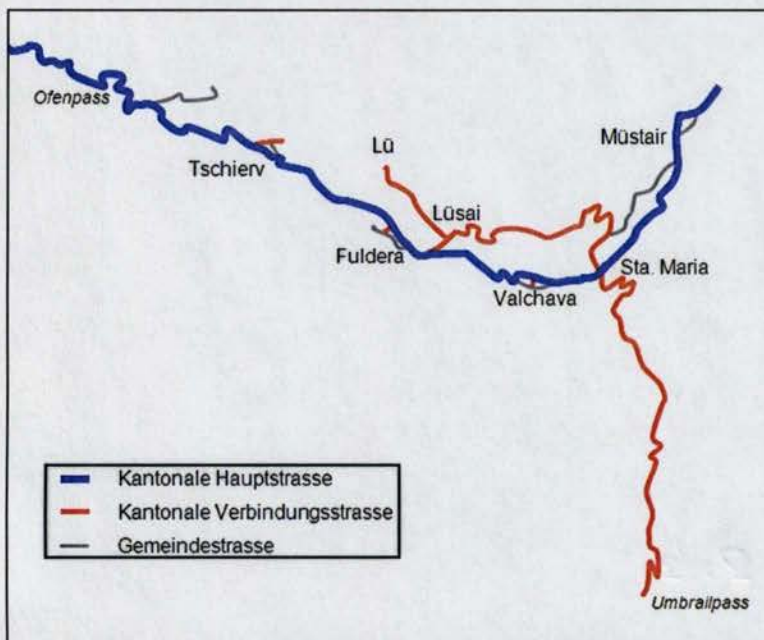


Abb.1: Strassennetz Val Müstair: Klassifizierung nach Strassenkategorie und Eigentum (Ist-Zustand).

Das Strassennetz dient dem privaten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr. Ein gut ausgebautes Strassennetz bildet die Voraussetzung für einen möglichst effizienten und störungsfreien Ablauf des motorisierten und öffentlichen Verkehrs. Prioritär bezüglich Ausbaustandards sind dabei die übergeordneten Verkehrsverbindungen, welche der überregionalen Erschliessung dienen und für die Erreichbarkeit der Region von Bedeutung sind.

Die Ofenbergstrasse, welche zum nationalen Ergänzungsnetz¹ gehört, ist eine wichtige Verbindungsachse für den überregionalen Verkehr zwischen dem Raum Val Müstair / Vinschgau / Veltlin und dem Engadin. Neben der überregionalen Verbindungs- und Erschliessungsfunktion kommt der Ofenbergstrasse auch eine wichtige Funktion als Sammelstrasse für den regionalen Binnenverkehr zu, da sich die meisten Siedlungen an oder in Nähe dieser Hapterschliessung befinden. Aus Gründen der Erreichbarkeit und der Versorgung ist die Region darauf angewiesen, dass die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Ofenbergstrasse langfristig erhalten bleibt. Heute bestehen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der Ofenbergstrasse folgende Schwachstellen:

¹ Die Zuordnung der Ofenbergstrasse zum nationalen Ergänzungsnetz gemäss Sachplan Verkehr erfolgte aufgrund ihres hohen Fernverkehr-Anteils (Fahrten >25km) und der gemessen an der Bevölkerungsdichte mittleren Verkehrsbelastung.

- Durchfahrt Dorfkern Sta. Maria: bestehender Engpass mit negativen Folgen für den Verkehrsfluss (Kreuzungsstelle, Fussgänger, Anschluss Umbrailstrasse) und für die Siedlungsqualität (Sicherheit, Emissionen, Ortsbild).
- Durchfahrt Dorfkern Val Müstair: bestehender Engpass mit negativen Folgen für den Verkehrsfluss (Kreuzungsstelle, Fussgänger) und die Siedlungsqualität (Sicherheit, Emissionen, Ortsbild, UNESCO).

Die kantonalen Verbindungsstrassen sowie Gemeindestrassen dienen der inneren Erschliessung der Val Müstair. Die Umbrailstrasse, welche ebenfalls als kantonale Verbindungsstrasse gilt, dient vor allem dem Freizeitverkehr. In Bezug auf den Ausbaustandard und die Leistungsfähigkeit der Verbindungsstrassen besteht aus Sicht der Region derzeit kein Handlungsbedarf.

Einträge im kantonalen Richtplan

Im kantonalen Richtplan 2000 sind folgende Einträge zur Val Müstair enthalten:

- Umfahrung Sta. Maria, Variante Süd (10.TS.01; Zwischenergebnis); Neubau.
- Umfahrung Müstair (10.TS.02; Vororientierung); Neubau.

Aufgrund der in den letzten zehn Jahren erfolgten Zunahme des Durchgangsverkehrs, und der erwarteten anhaltenden Zunahme insbesondere in der unteren Talhälfte (siehe Kapitel 6.1) ist der Bedarf nach effizienten Umfahrungslösungen für die Strassendörfer Sta. Maria und Müstair weiter gestiegen.

Umfahrung Sta. Maria

Der Variantenentscheid für die Umfahrung Sta. Maria ist politisch abgestützt. Die Gemeindeversammlung von St. Maria hat am 22. August 1997 einer Variante „Süd“ zugestimmt, welche eine Umfahrung südlich des Dorfes und unter Einbezug der Umbrailstrasse vorsieht. Die technische Machbarkeit der Umfahrung Sta. Maria wurde aufgezeigt. Das Vorhaben wird weiterhin als Zwischenergebnis eingeordnet.

Gemäss Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) gehört der Dorfkern von Sta. Maria zu den Ortsbildern von nationaler Bedeutung. Eine Umfahrung bietet Chancen (Aufwertung Strassenraum und Bauten entlang der Durchfahrtstrasse) und Risiken (Erstellung von Bauwerken in für die Ortsbildansicht wichtigen Räumen) für eine Ortsbildentwicklung. Gemäss Strassenbauprogramm (Botschaft der Regierung an den Grossen Rat Nr. 14, 2011-12) ist die Ausarbeitung eines Auflageprojekts mit UVB in den Jahren 2013-16 vorgesehen. Im Rahmen dieser Projektausarbeitung sind die Aspekte des Ortsbild- und Landschaftsschutz im Hinblick auf eine Optimierung der Linienführung noch zu vertiefen. Anzustreben ist auch ein möglichst geringer Kulturlandverlust.

Die geplante Umfahrung verläuft durch Schutzwald der Kategorie A. Für den Bau ist eine Rodungsbewilligung erforderlich. Diese wird in Koordination mit einem Auflageprojekt des Tiefbauamtes behandelt.

Auf den Wiesen im Gebiet „Quaunas“ und im Gebiet „Furnatsch“ bis „Sielva“ halten sich nachts während der Frühling- und Herbstzeit viele Hirsche und Rehe auf. Diese neue Strassenerschliessung würde vermehrt Wildunfälle provozieren. Massnahmen zur Verhinderung von Wildunfällen sind frühzeitig in Betracht zu ziehen.

Umfahrung Müstair

Aus heutiger Sicht kommt eine grossräumige Umfahrung von Müstair in absehbarer Zeit nicht in Frage. Prioritäres Ziel ist die Optimierung der bestehenden „kleinen“ Umfahrung über die Via Prövis (heute Gemeindestrasse, siehe Abbildung 1), sowie die Neuregelung der Besitzverhältnisse (Abtausch mit dem Kanton). Der bisherige Richtplaneintrag 10.TS.02 (Umfahrung Müstair, Neubau) ist im regionalen und kantonalen Richtplan entsprechend zu konkretisieren. Aus Sicht der Region kann der Richtplaneintrag neu als Festsetzung eingestuft werden, es bestehen in Bezug auf die Umfahrung keine grundlegenden Konflikte mit anderen Nutzungsansprüchen, die das Vorhaben in Frage stellen würden. Allfällige noch offene Fragen können im Rahmen des Projekts geklärt werden.

Gemäss Strassenbauprogramm (Botschaft der Regierung an den Grossen Rat Nr. 14, 2011-12) sind der Ausbau und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Jahre 2013-14 vorgesehen. Ein Lärmgutachten liegt vor.

B. Leitüberlegungen

Ziele

Die strassenseitige Erreichbarkeit der Val Müstair aus dem nahen In- und Ausland wird erhalten und wo möglich optimiert. Massnahmen im Strassenverkehr zielen auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und auf eine Verbesserung der Umwelt- und Siedlungsqualität für die Bewohner und Gäste.

Aus- und Neubau sowie der Unterhalt des Strassennetzes erfolgt mit Rücksicht auf die spezifische natur- und kulturlandschaftliche Situation.

Grundsätze

- a. Stark vom Strassenverkehr belastete Siedlungen werden gemäss der Prioritätensetzung der Gemeinde und in Absprache mit dem Kanton vom Durchgangsverkehr entlastet.
- b. Die Leistungsfähigkeit und Sicherheit bestehender Engpässe auf dem Hauptverkehrsnetz werden durch bauliche und / oder organisatorische Massnahmen erhöht.
- c. In den Ortskernen und in den Wohnquartieren werden Verkehrsregime geprüft, welche die Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Bewohner und Gäste erhöhen.

C. Verantwortungsbereiche

Die Gemeinde setzt sich für die Umsetzung der Umfahrungen Sta. Maria und Müstair ein.

Der Kanton oder die Region treffen die folgenden weiteren Massnahmen:

Allgemeine Regelungen C1 – C3 (Verfahren und Grundlagen)

C1: Verfahren für die Umsetzung von festgesetzten Vorhaben gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan

- a. Die Gemeinde wirkt im Verfahren mit. Sie berücksichtigt das Vorhaben in der Nutzungsplanung und passt diese an.
- b. Die zuständige Behörde erstellt das Projekt in Absprache mit den beteiligten Stellen, optimiert es in Bezug auf den Landverbrauch, und minimiert die Beeinträchtigung von Naturwerten, Landschaft und Ortsbild sowie die nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Tier.

C2: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben (Zwischenergebnis, Vororientierung) gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan

- a. Die zuständige Behörde erarbeitet Studien oder ein Vorprojekt und prüft bei Konflikten mit Naturwerten, Landschaft und Ortsbild andere Lösungen. Sie erstellt einen Bericht, welcher die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen, Raum und Umwelt darstellt.

- b. Der kantonale bzw. regionale Richtplan wird angepasst. Die Gemeinde wirkt im Verfahren mit.

C3: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben, welche noch nicht im kantonalen Richtplan enthalten sind

- a. Die Regierung entscheidet im Genehmigungsverfahren über die Aufnahme in den kantonalen Richtplan (sofern Gegenstand des kantonalen Richtplans).
- b. Das weitere Verfahren richtet sich nach C1 oder C2.

E. Objekte

Festsetzung F = Koordination abgeschlossen, Vorhaben machbar
 Zwischenergebnis Z = Konflikte lokalisiert, aber noch nicht gelöst; Vorgehen festgelegt
 Vororientierung V = Idee, Konflikte möglich, Realisierung langfristig
Änderung des Koordinationsstandes = rot

Neu- und Ausbau von Hauptstrassen (auch kantonaler Richtplan)

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Gebiet / Verbindung / Erweiterung	Hinweise/Massnahmen (siehe Teil C)	Koordinationsstand alt	Koordinationsstand neu
10.TS.01	-	Umfahrung Sta. Maria, Variante Süd	Neubau Variante Süd Pendenzen Im Auflageprojekt vertiefen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Optimierung Linienführung in Bezug auf Ortsbild- und Landschaftsschutz sowie Schutz des Kulturlandes ▪ Rodung Schutzwald Kategorie A ▪ Massnahmen zur Verhinderung von Verkehrsunfällen 	Z	Z
10.TS.02	-	Umfahrung Müstair	Neubau Ausbau „kleine Umfahrung“ über die Via Prävis Abtausch	V	F

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

- Erarbeitung Entwurf:** Die Erarbeitung des Richtplanentwurfs erfolgte durch die vom Gemeindevorstand eingesetzte Planungskommission. Der Gemeindevorstand hat den Richtplanentwurf am 27. März 2012 zuhanden der Vorprüfung verabschiedet. Die Richtplanunterlagen wurden am 3. Mai 2012 zur Vorprüfung eingereicht.
- Vorprüfung:** Die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung wurden im Vorprüfungsbericht vom 30. August 2012 festgehalten. Die Planungskommission hat die Anträge aus der Vorprüfung beraten und zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Die Anträge sowie deren Behandlung sind im Bericht „Vorprüfung regionaler Gesamtrichtplan Val Müstair: Behandlung der Anträge“ vom 27. September 2012 dokumentiert.
- Öffentliche Auflage:** (4.10.-2.11.2012) Der Entwurf des regionalen Richtplans Val Müstair wurde vom 4. Oktober bis zum 2. November 2012 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Das Ergebnis der Mitwirkung ist im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ dokumentiert.
- Beschlussfassung:** Die Gemeindeversammlung hat den regionalen Richtplan Val Müstair am 7. August 2013 zuhanden der Genehmigung durch die Regierung beschlossen.

G. Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2000 (genehmigt vom Bundesrat am 19. September 2003)
- Regionaler Richtplan Region Val Müstair 1999 (genehmigt am 3. April 2001, RB 536)



Regionaler Richtplan Val Müstair

6 Verkehr

6.3 Öffentlicher Verkehr

Beschluss der Gemeindeversammlung vom 7. August 2013

Müstair, den *10.09.2013*

[Handwritten signature]

Gemeindepräsident

[Handwritten signature]

Gemeindeschreiber



Genehmigung der Regierung mit RB Nr. *111* vom: *17.2.2015*

Der Regierungspräsident

[Handwritten signature]

Der Kanzleidirektor



Cumün da Val Müstair
Forum
7537 Müstair
Tel.: 081 851 62 00
Fax: 081 851 62 01

A. Ausgangslage

Der Teilbereich öffentlicher Verkehr (ÖV) des regionalen Richtplans befasst sich mit dem überregionalen und regionalen ÖV-Netz und dem Angebotskonzept.

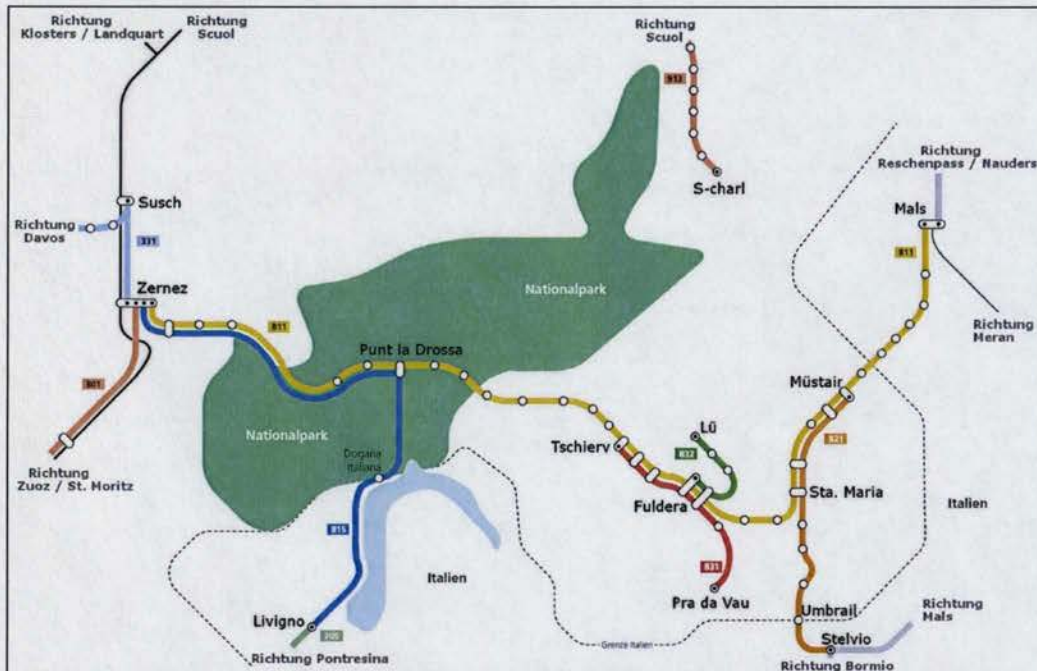


Abbildung 1: Überblick ÖV-Netz, Stand 2012.

Überregionales Angebot

Die Postautolinie Zernez - Münstair - Mals (Linie 811) bildet das Rückgrat des überregionalen ÖV-Angebots. Sie ist die einzige ÖV-Direktverbindung in die Val Müstair, und verbindet seit Inbetriebnahme der Vinschger Bahn im Jahre 2005 die Tourismusregionen Obervinschgau und Unterengadin (vgl. Abbildung 1).

Für das übergeordnete ÖV-Netz ist der „Link“ zwischen den regionalen Verkehrsknoten Zernez und Mals von grosser Bedeutung, da die Fahrtzeit vom Obervinschgau / Meran nach Zürich erheblich verkürzt wird. Auch für Fahrten von Bozen nach Zürich gewinnt die Verbindung via Ofenpass an Attraktivität. Im Sommer werden zudem Kurse über den Umbrailpass angeboten, welche jedoch als überregionale Zubringer unbedeutend sind (zwei Kurspaare pro Tag; Globalpreis) und insbesondere touristischen Zwecken dienen. Eine Erweiterung dieser Postautolinie in Richtung Südtirol ist vorgesehen.

Das Angebot der Hauptlinie 811 wird im Sommer von sechs auf dreizehn Kurspaare ausgebaut. Eine alternative Verbindungsmöglichkeit aus dem unteren Unterengadin und dem Inntal bietet die „Dreiländer-Verbindung“ von Scuol oder Landeck via Nauders und Mals (fünf Kurspaare, Geltungsbereich Halbtax). In Landeck besteht ein guter Anschluss mit den österreichischen Bundesbahnen nach Innsbruck und Wien.

Innerregionales Angebot

Die innere Erschliessung der Val Müstair erfolgt mit dem Postauto. Die an der Hauptstrasse gelegenen Ortschaften werden mit der Postautolinie Zernez - Mals bedient, die Anbindung von Lü erfolgt mit dem Kurs Fuldera - Lüsai - Lü.

Im Sommer wird das Angebot mit den Postautokursen nach Stelvio (täglich zwei Kurspaare) und Tschier - Pra da Vau (täglich ein Kurspaar) ergänzt. Im Winter wird zur Erschliessung des Skigebiets Minschuns ein Buszubringer ab Tschier angeboten. Diese Angebote dienen auch dazu, die Abhängigkeit vom Automobil im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten (Wandern, Skisport) zu reduzieren.

Angebotsqualität

Im kantonalen Richtplan ist bei den Objekten der Busangebote in Bezug auf die Region Val Müstair / Zernez (Objekt 10.TO.01) vermerkt, dass die bestehenden Angebote quantitativ genügend sind, jedoch qualitative Mängel aufweisen, und daher durch betriebliche Optimierungen ohne wesentliche Mehrkosten zu verbessern sind. Das ÖV-Angebot hat sich jedoch aus Sicht der Val Müstair sowohl bezüglich Infrastruktur als auch in Bezug auf Betrieb und Logistik merklich verbessert, künftig sind die Ziele insbesondere auf den Erhalt und die betriebliche Optimierung dieses Angebots zu richten. Der Eintrag im kantonalen Richtplan ist daher entsprechend anzupassen (Vermerk „Erhaltung“ anstelle von „Umbau“).

Bahnverbindung Engadin - Vinschgau

Grosse Auswirkungen auf das ÖV-Angebot und die Reisezeiten im Dreiländereck hätte der Bau einer Bahnverbindung zwischen dem Engadin und dem Vinschgau. Die Engadin-Vinschgau-Bahn fand bereits Aufnahme in den kantonalen Richtplan (XX.TB.01; „Optionen freihalten“¹).

Mehrere Linienführungsvarianten wurden in einer Studie im Rahmen eines Interreg-III Projektes in Bezug auf Machbarkeit, Kosten und Nachfragepotenzial evaluiert. Dabei wurden klare Vorteile für eine direkte Linienführung von Scuol nach Mals aufgezeigt. Ein Folgeprojekt (Interreg-IV) befasst sich gegenwärtig mit der Variantenevaluation und dem Linienführungsentscheid, der Aufbereitung der fehlenden Grundlagen und Vorgaben für die weitere Planung und Projektierung (vgl. Erläuterungen und weitere Informationen, D).

¹ Noch ungenutzte Erschliessungspotenziale werden im Kantonalen Richtplan unter „Optionen freihalten“ bezeichnet und zugunsten der Entscheidung nachkommender Generationen freigehalten. Beim Objekt XX.TB.01 wird folgendes vermerkt: grossräumige Erreichbarkeiten im Alpenbogen verbessern; Zugänglichkeit der einzelnen Orte und Talschaften verbessern; ÖV aufrechterhalten; Konflikte mit Ansprüchen an die Siedlungs- und Umweltqualitäten.

B. Leitüberlegungen

Ziele

Die Region wird mit einem bedarfsgerechten ÖV-Angebot von der übrigen Schweiz und dem nahen Ausland her erschlossen. Das ÖV-Angebot richtet sich nach den Bedürfnissen der Einheimischen und der Gäste. Es wird erhalten und qualitativ weiterentwickelt.

Die Benutzung des öffentlichen Verkehrs wird namentlich auch im Zusammenhang mit Biosfera oder Nationalpark-Angeboten gefördert.

Grundsätze

- a. Es wird ein den Bedürfnissen angepasstes öffentliches Verkehrsangebot bereitgestellt, das die saisonalen Nachfrageschwankungen angemessen berücksichtigt. Bestrebungen zur Ergänzung des fahrplanmässigen Angebots mit einem flexiblen Angebot (Rufbusse o.ä.) werden unterstützt.
- b. Die Haupthaltestellen des öffentlichen Verkehrs sind baulich komfortabel, und die Haltestellen verfügen über eine zeitgemässe Fahrgastinformation.
- c. Die optimale Anbindung der Val Müstair an eine Engadin-Vinschgau-Bahn wird geprüft. Das touristische Potenzial, das von dieser Bahnverbindung für die Region ausgehen würde, ist als Kriterium bei der Variantenevaluation zu berücksichtigen.

C. Verantwortungsbereiche

Die Gemeinde setzt in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den beteiligten Transportunternehmungen, den Nachbarregionen sowie den entsprechenden Fachgruppen das Angebotskonzept um.

Der Kanton oder die Gemeinde treffen die folgenden weiteren Massnahmen:

Allgemeine Regelungen C1 – C3 (Verfahren und Grundlagen)

C1: Verfahren für die Umsetzung von festgesetzten Vorhaben gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan

- a. Die Gemeinde wirkt im Verfahren mit. Sie berücksichtigt das Vorhaben in der Nutzungsplanung und passt diese an.
- b. Die zuständige Behörde erstellt das Projekt bzw. Angebot in Absprache mit den beteiligten Stellen und koordiniert das Angebot mit den anderen Transportunternehmen.

C2: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben (Zwischenergebnis, Vororientierung) gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan

- a. Die zuständige Behörde erarbeitet Studien oder Angebotskonzepte und koordiniert das Angebot mit den anderen Transportunternehmen.
- b. Der kantonale bzw. regionale Richtplan wird angepasst. Die Gemeinde wirkt im Verfahren mit.

C3: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben, welche noch nicht im kantonalen Richtplan enthalten sind

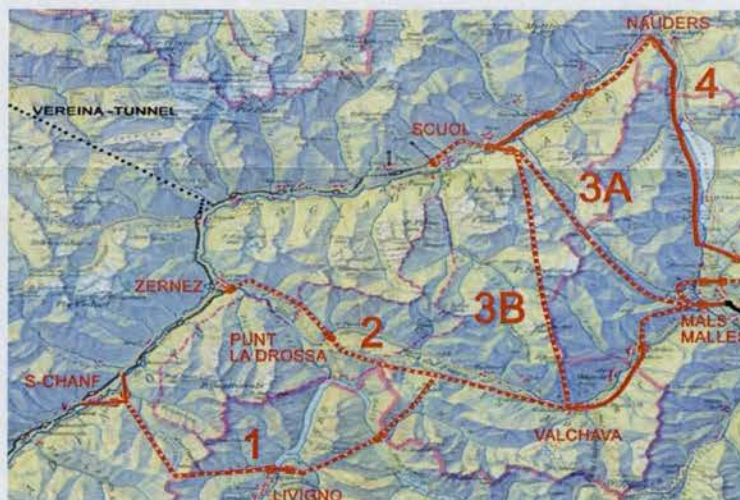
- a. Die Regierung entscheidet im Genehmigungsverfahren über die Aufnahme in den kantonalen Richtplan.
- b. Das weitere Verfahren richtet sich nach C1 oder C2.

D. Erläuterungen und weitere Informationen

Engadin-Vinschgau-
Bahn:

Im Rahmen eines INTERREG-III Projektes zum Thema „Öffentlicher Verkehr im Dreiländereck (Rhätisches Dreieck)“ wurden Varianten, Machbarkeit und Marktpotenziale für eine Bahnverbindung zwischen dem Unterengadin und dem Obervinschgau untersucht. Folgende fünf Linienführungsvarianten wurden analysiert:

- S-chanf – Livigno – Valchava – Müstair – Mals (Variante 1)
- Zernez – Punt la Drossa – Valchava – Müstair – Mals (Variante 2)
- Scuol – Mals (direkt) (Variante 3 A)
- Scuol – Valchava – Müstair – Mals (Variante 3 B)
- Scuol – Nauders – Reschenpass – Mals (Variante 4)



Drei der fünf Varianten führen durch die Val Müstair. Die Evaluation hat klare Vorteile für die direkte Linie Scuol - Mals (3A) aufgezeigt (insb. aufgrund Reisezeit, Kosten, Geologie, Landschaft, Logistik). Die Ergebnisse der Evaluation sind in einer umfassenden Studie zusammengefasst.

Gegenwärtig ist das Folgeprojekt INTERREG-IV in Bearbeitung. Dieses befasst sich mit der Variantenevaluation und dem Linienführungsentscheid, der Aufbereitung der fehlenden Grundlagen und Vorgaben für die weitere Planung und Projektierung. Zu den Zielen der Studie gehören:

- die Identifizierung und Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Engadin und dem Vinschgau.
- Ermittlung der Erwartungen der Regionen Engadin und Vinschgau und der weiter betroffenen Regionen an einer neuen Bahnverbindung.
- Definition der Funktion, die die neue Verbindung erfüllen soll (regional oder international, mehr touristisch oder für Pendlerverkehr, für Personen- oder auch für Güterverkehr, Autotransport etc.).
- Qualitative Bewertung bezüglich der Abdeckung der touristischen und regionalen Bedürfnisse, der standortgebundenen Auflagen, der Kosten sowie der betriebstechnisch notwendigen Anforderungen.
- Aufzeigen des Kosten/Nutzen-Verhältnisses einer Bahnverbindung zwischen dem Engadin und dem Vinschgau.
- Aufzeigen der Realisierungschancen und der Wirtschaftlichkeit.

E. Objekte

Festsetzung F	=	Koordination abgeschlossen, Vorhaben machbar
Vororientierung V	=	Idee, Konflikte möglich, Realisierung langfristig
Ausgangslage A	=	Vorhaben realisiert / in der Nutzungsplanung umgesetzt

Angebote des öffentlichen Verkehrs

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Gebiet / Verbindung / Erweiterung	Hinweise/Massnahmen (siehe Teil C)	Koordinationsstand alt	Koordinationsstand neu
10.TO.01		Umbau-Busverkehr Val Müstair / Zernez	qualitative Verbesserungen durch betriebliche Optimierungen Erhaltung	F	F

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

Erarbeitung Entwurf: Die Erarbeitung des Richtplanentwurfs erfolgte durch die vom Gemeindevorstand eingesetzte Planungskommission. Der Gemeindevorstand hat den Richtplanentwurf am 27. März 2012 zuhanden der Vorprüfung verabschiedet. Die Richtplanunterlagen wurden am 3. Mai 2012 zur Vorprüfung eingereicht.

Vorprüfung: Die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung wurden im Vorprüfungsbericht vom 30. August 2012 festgehalten. Die Planungskommission hat die Anträge aus der Vorprüfung beraten und zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Die Anträge sowie deren Behandlung sind im Bericht „Vorprüfung regionaler Gesamtgerichtplan Val Müstair: Behandlung der Anträge“ vom 27. September 2012 dokumentiert.

Öffentliche Auflage: (4.10.-2.11.2012) Der Entwurf des regionalen Richtplans Val Müstair wurde vom 4. Oktober bis zum 2. November 2012 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Das Ergebnis der Mitwirkung ist im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ dokumentiert.

Beschlussfassung: Die Gemeindeversammlung hat den regionalen Richtplan Val Müstair am 7. August 2013 zuhanden der Genehmigung durch die Regierung beschlossen.



Regionaler Richtplan Val Müstair

6 Verkehr

6.4 Langsamverkehr

Beschluss der Gemeindeversammlung vom 7. August 2013

Müstair, den *10.09.2013*

[Signature]
Gemeindepräsident

[Signature]
Gemeindeschreiber



Genehmigung der Regierung mit RB Nr. *111* vom: *17.2.2015*

Der Regierungspräsident

Der Kanzleidirektor



Cumün da Val Müstair
Forum
7537 Müstair
Tel.: 081 851 62 00
Fax: 081 851 62 01

A. Ausgangslage

Das Thema Langsamverkehr wurde bisher im Kapitel Tourismus behandelt, neu wird dieses dem Bereich Verkehr zugewiesen.

Ziele des kantonalen Richtplans

Die Bereitstellung attraktiver Fuss- und Wanderwegverbindungen und sicherer, komfortabler Radwegverbindungen gehört zu den Grundzielen des kantonalen Richtplans in Bezug auf den Langsamverkehr. Attraktive Radweg- und Fussgängerverbindungen fördern die Umlagerung des motorisierten Verkehrs auf kurzen Distanzen, und führen zu einer Entlastung der Kantonsstrassen vom Fussgänger- und Radverkehr. Im kantonalen Richtplan sind folgende Regelungen enthalten:

- kantonales Fuss- und Wanderwegnetz (XX.TF.01); Konsolidierung, Festsetzung.
- Nationale und regionale Routen des Langsamverkehrs [Schweiz Mobil], (XX.TF.02), Konsolidierung, Festsetzung.
- Lokale Routen des Langsamverkehrs (XX.TF.03), Konsolidierung.

Wegnetz für den Langsamverkehr

Den Gästen und Ortsansässigen in der Val Müstair steht heute ein vielseitiges Angebot an Wegen zum Wandern, Mountainbiken und Radfahren zur Verfügung. Im Winter setzt sich das Wegangebot aus Winterwanderwegen, Langlaufloipen und Schlittelbahnen zusammen. Verschiedene regionale und lokale Wanderrouten sowie eine nationale Mountainbikeroute von Schweiz Mobil, dem nationalen Netzwerk für den freizeitbezogenen Langsamverkehr, führen durch die Region.

Das Wegnetz ist die wichtigste infrastrukturelle Voraussetzung für die Ausübung verschiedener Freizeitaktivitäten. Wichtig sind die Wege auch für den Berufs- und Schulverkehr, aufgrund der topographischen Verhältnisse ist die Benutzung des Langsamverkehrs nur für gewisse Wegabschnitte attraktiv. Mit Fördermassnahmen (z.B. Angebot im Zusammenhang mit E-Bikes) könnte die Attraktivität des Langsamverkehrs für den Berufs- und Schulverkehr gesteigert werden.

Damit das Wegnetz für die verschiedenen Nutzer attraktiv bleibt, sind die Wege zu unterhalten und neue Angebote zu schaffen. Bei stark frequentierten und / oder schmalen Wegen sind Abstimmungsmassnahmen zwischen den verschiedenen Nutzergruppen, namentlich zwischen Wanderern und Mountainbikern bzw. Mountainbikern und der Landwirtschaft, zu prüfen. Die Konflikträchtigkeit zwischen den Nutzergruppen in der Val Müstair ist nicht gleichermassen hoch wie in anlagenintensiven Tourismusräumen, es stehen keine Bergbahnen für den Transport von Mountainbikes zur Verfügung. Die vorhandenen Angebote für den Mountainbikesport sprechen Tourenfahrer und weniger Abfahrtspezialisten an.

Vorhaben Langsamverkehr

Im Rahmen eines Interreg-Projekts ist die Errichtung eines Talradwegs von Tschieriv nach Mals geplant (Objekt 10.LV.01). Heute besteht bereits eine nicht signalisierte Wegverbindung von Tschieriv nach Müstair, welche abseits der Kantonsstrasse verläuft. Ein Neubau des Radwegs ist für den Abschnitt zwischen Müstair und der Landesgrenze erforderlich.

Neue Angebote sind auch für den Mountainbikesport vorgesehen. In der Fraktion Müstair ist ein Mountainbike-Parcours für Anfänger und Kinder geplant (Objekt 10.LV.05). Ein Mountainbike-Konzept befindet sich derzeit in Erarbeitung. Der Entwurf ist in einem ersten Schritt unter den kommunalen Akteuren (Tourismus, Landwirtschaft, Wildhut, Forst, Biosfera u.a.) zu diskutieren. Der konsolidierte Entwurf dürfte im Jahr 2014 vorliegen. Bei Bedarf kann dann eine Festlegung im Richtplan erfolgen.

Darstellung in der Richtplankarte

Die signalisierten Rad- und Wanderwege, die Mountainbikerouten sowie die Langlaufloipen werden in die Richtplankarte integriert. Die Richtplankarte gibt den heutigen Stand der signalisierten Wege wieder, und bezeichnet Vorhaben in Bezug auf die Weginfrastruktur (Ausbau / Neubau, Entflechtung). Die einzelnen Vorhaben werden in der Objektliste umschrieben (vgl. Objekte E).

B. Leitüberlegungen

Ziele

Die Region ist mit sicheren und im Talboden durchgehenden Rad- und Fusswegverbindungen erschlossen. Das Wegangebot richtet sich an den Freizeitverkehr und den Schüler- resp. Pendlerverkehr.

Es besteht ein attraktives signalisiertes Routenangebot für Wanderer und Mountainbiker. Die Nutzung der Weginfrastrukturen durch verschiedene Gruppen erfolgt konfliktfrei.

Grundsätze

- a. Auf stark frequentierten Wegabschnitten werden Abstimmungsmassnahmen zwischen den verschiedenen Nutzergruppen geprüft und umgesetzt. Durch Information wird eine gegenseitige Rücksichtnahme angestrebt.
- b. Es werden Routen für den Mountainbikesport festgelegt, die den Bedürfnissen der Benutzer gerecht werden. Wo erforderlich werden Abstimmungsmassnahmen geprüft und umgesetzt.
- c. Beim Ausbau und Neubau von Wegen ist auf Natur- und Landschaftswerte sowie auf Wildbestände Rücksicht zu nehmen.
- d. Das Fuss- und Radwegnetz wird auf die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und wo möglich auf Angebote der Gastronomie und der Kultur abgestimmt.
- e. Die Hauptzutritte zu den Langlaufloipen und die Zutritte zu wichtigen Wander- / Skitouren- / Schneeschuhrouen werden an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden.

C. Verantwortungsbereiche

Die Gemeinde legt zusammen mit der Biosfera Val Müstair, den Tourismusorganisationen und den kantonalen Dienststellen das regionale Wegnetz für Fussgänger und Wanderer sowie Velofahrer und Mountainbiker fest.

Bei der Festlegung der überregionalen Wege ist die Anbindung an das Netz der Nachbarregionen sicherzustellen.

Der Kanton oder die Gemeinde treffen die folgenden weiteren Massnahmen:

Allgemeine Regelungen C1 – C3 (Verfahren und Grundlagen)

C1: Verfahren für die Umsetzung von festgesetzten Vorhaben gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan

- a. Die Gemeinde wirkt im Verfahren mit. Sie berücksichtigt das Vorhaben in der Nutzungsplanung und passt diese an.
- b. Die zuständige Behörde erstellt das Projekt bzw. Angebot in Absprache mit den beteiligten Stellen und koordiniert das Angebot mit den anderen Transportunternehmen.

C2: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben (Zwischenergebnis, Vororientierung) gemäss kantonalem bzw. regionalem Richtplan

- a. Die zuständige Behörde erarbeitet Studien oder Angebotskonzepte und koordiniert das Angebot mit den anderen Transportunternehmen.
- b. Der kantonale bzw. regionale Richtplan wird angepasst. Die Gemeinde wirkt im Verfahren mit.

C3: Verfahren für die Umsetzung von Vorhaben, welche noch nicht im kantonalen Richtplan enthalten sind

- a. Die Regierung entscheidet im Genehmigungsverfahren über die Aufnahme in den kantonalen Richtplan.
- b. Das weitere Verfahren richtet sich nach C1 oder C2.

E. Objekte

Festsetzung F	=	Koordination abgeschlossen, Vorhaben machbar
Zwischenergebnis Z	=	Konflikte lokalisiert, aber noch nicht gelöst; Vorgehen festgelegt
Vororientierung V	=	Idee, Konflikte möglich, Realisierung langfristig

Angebote Langsamverkehr

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Gebiet, Objekt	Hinweise / Massnahmen	Koordinations-stand
	10.LV.01	überregionaler Talradweg Tschierv - Mals	Durchgehender, signalisierter Radweg abseits der Hauptstrasse (kurze Abschnitte entlang der Kantonsstrasse [Radstreifen], zwei Querungen der Kantonsstrasse erforderlich). Teilweise Ausbau / Neubau (Abschnitt Müstair – Landesgrenze: Radweg ohne bauliche Massnahmen)	F

Mountainbikerouten

	10.LV.02	MTB-Route	Nationale Bike-Route Nr. 1, C1 (Abschnitt Val S-charl - Pass da Costainas - Lü - Tschierv - Fuldera - Val Vau - Val Mora)	F
	10.LV.03	Konzept Mountainbike	Erarbeitung Mountainbike-Konzept, C1 Koordination mit Interessen anderer Benutzergruppen und Prüfung von Abstimmungs-massnahmen	Z
	10.LV.05	MTB-Parcours, Müstair	MTB-Parcours (Rundkurs), C1	Z

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

Erarbeitung Entwurf:	Die Erarbeitung des Richtplanentwurfs erfolgte durch die vom Gemeindevorstand eingesetzte Planungskommission. Der Gemeindevorstand hat den Richtplanentwurf am 27. März 2012 zuhanden der Vorprüfung verabschiedet. Die Richtplanunterlagen wurden am 3. Mai 2012 zur Vorprüfung eingereicht.
Vorprüfung:	Die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung wurden im Vorprüfungsbericht vom 30. August 2012 festgehalten. Die Planungskommission hat die Anträge aus der Vorprüfung beraten und zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Die Anträge sowie deren Behandlung sind im Bericht „Vorprüfung regionaler Gesamttrichtplan Val Müstair: Behandlung der Anträge“ vom 27. September 2012 dokumentiert.
Öffentliche Auflage: (4.10.-2.11.2012)	Der Entwurf des regionalen Richtplans Val Müstair wurde vom 4. Oktober bis zum 2. November 2012 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Das Ergebnis der Mitwirkung ist im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ dokumentiert.
Beschlussfassung:	Die Gemeindeversammlung hat den regionalen Richtplan Val Müstair am 7. August 2013 zuhanden der Genehmigung durch die Regierung beschlossen.

G. Grundlagen

- Kantonaler Richtplan 2000 (genehmigt vom Bundesrat am 19. September 2003)
- Regionaler Richtplan Region Val Müstair 1999 (genehmigt am 3. April 2001, RB 536)
- Nationale, regionale und lokale Routen Schweiz Mobil
- Wanderwegnetz gemäss BAW (Verein Bündner Wanderwege)