



Regionaler Richtplan Oberengadin

Verkehr

V 6.1 Regionales Verkehrskonzept

Beschluss des Kreisrates vom 26. Januar 2012:

Der Kreispräsident

Die Kreisvizepräsidentin

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 1200 vom 18.12.2012

Die Regierungspräsidentin



Der Kanzleidirektor

A. Ausgangslage

Der regionale Richtplan Verkehr beinhaltet die Bereiche Gesamtverkehr, motorisierter Individualverkehr (Strassenverkehr), öffentlicher Verkehr, ruhender Verkehr (grössere Parkierungsanlagen), Flugverkehr und Langsamverkehr (Wegnetz Fussgänger / Wanderer, Rad, Mountainbike, Inlineskate u.a.). Er wurde durch den Kreis am 10. Januar 2002 beschlossen und mit einzelnen Erwägungen am 19. August 2003 von der Regierung (RB Nr. 1180) genehmigt bzw. zur Kenntnis genommen. Bereits im Jahre 1996 hatte der Kreis einen regionalen Richtplan „Wege“ erlassen, welcher die Abstimmung der Wegnetze für die Bedürfnisse Wandern, Velofahren, Mountainbike sowie Kutschenfahren regelte (genehmigt mit RB Nr. 1052 vom 13. 5. 1997). Im Jahre 2008 wurde der regionale Richtplan mit dem Mountainbike-Weg Sils i.E. – Pontresina ergänzt, welcher den punktuellen Ausbau von kurzen Abschnitten beinhaltet (RB Nr. 317 vom 31. März 2009).

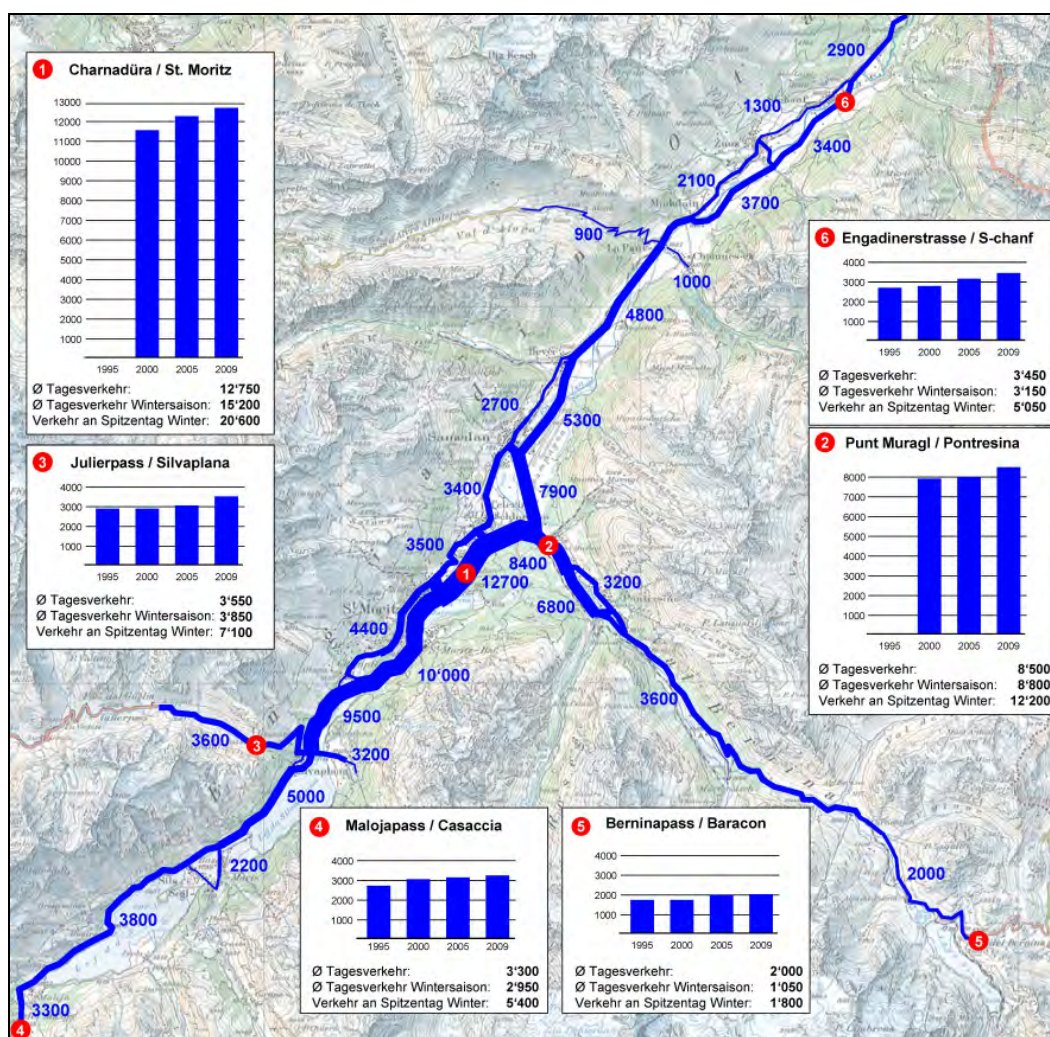
In Grundlagenarbeiten sind Verkehrsaufkommen, Belastungen des Verkehrsnetzes (Strasse, Schiene), Immissionen, Engpässe und Sicherheit (Unfälle, Naturgefahren) analysiert und die künftige Verkehrsentwicklung aufgrund von unterschiedlichen Annahmen zur Bauzonenkapazität, der Bevölkerungs- und Tourismusentwicklung geschätzt worden. Der Verkehr im Oberengadin weist im Jahresverlauf die für eine Tourismusregion typischen, grossen saisonalen Schwankungen auf. In der Sommer- und Wintersaison ist das Verkehrsaufkommen mit städtischen Verhältnissen vergleichbar. Einige Fakten:

- Ca. 80% des Verkehrs im Oberengadin sind Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr.
- Nur ca. 10% im Winter und ca. 25% im Sommer sind Durchgangsverkehr.
- Über 70% des Verkehrs wickelt sich im Dreieck Silvaplana – Pontresina – Samedan ab.
- Der Verkehrszustrom ins Oberengadin verteilt sich in etwa wie folgt:
 - 17% der Personen reisen mit dem öffentlichen Verkehr (öV) ins Oberengadin (RhB Albula 9%, RhB Unterengadin 5%, Postauto 3%)
 - 83% der Personen reisen mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) ins Oberengadin (Julierpass 21%, Malojapass 23%, Berninapass 14%, vom Unterengadin 25%, Angaben zum Albulapass fehlen)

Motorisierter Individualverkehr

Die Annahmen zur Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens gehen davon aus, dass der motorisierte Individualverkehr weiterhin zunehmen wird, insbesondere aus dem Raum Norditalien und dem Raum Innsbruck-München, weil zu diesen Räumen schlechte öffentliche Verkehrsverbindungen bestehen. Die Kapazität der Albulalinie kann in Zukunft nicht wesentlich gesteigert werden (indirekt durch eine Umlagerung zur Vereinalinie). Die Berninabahn erfüllt weitgehend eine touristische Funktion und spielt als Zubringer ins Oberengadin keine Rolle.

Abb. 1: Durchschnittlicher motorisierter Tagesverkehr (DTV) im Oberengadin 2009 mit Entwicklung 1995 - 2009.



Schwerverkehr

Der Anteil der Fahrzeuge mit einer Länge von über 7m beläuft sich auf rund 7.5% des gesamten Strassenverkehrs im Oberengadin. Davon entfallen ca. 4.5% auf den reinen Schwerverkehr (Lasten- und Sattelzüge sowie Lastwagen), die weiteren 3% Prozent verteilen sich auf Reisecars und Liefer- resp. Personenwagen mit Anhängern. Der Verkehr in Bezug auf diese Fahrzeuge nimmt tendenziell zu, der Anteil am Gesamtverkehr verhält sich jedoch relativ stabil. Letzteres trifft namentlich auf den Verkehr am Julier zu, hingegen nimmt der Anteil der „langen Fahrzeuge“ auf der Engadinerstrasse (S-chanf) eher zu.

Mit den Ausbauten an der Julier- und Malojastrasse steigt die Attraktivität der mautfreien Nord-Süd-Verbindungen Landeck - Chiavenna sowie Thusis - Chiavenna für den Transitverkehr, namentlich für den Schwerverkehr. Grossräumige Ereignisse wie z.B. die Sanierung des Gotthardtunnels könnten zu einer zusätzlichen Akzentuierung dieser Verbindungen als Transitachsen führen, was jedoch aus Sicht der Region aufgrund der damit verbundenen Mehrbelastung von Umwelt und Verkehr unerwünscht ist.

Öffentlicher Verkehr

Eine wichtige Funktion zur Bewältigung des Verkehrs im Oberengadin erfüllt der seit den 90iger Jahren eingeführte Busbetrieb. Der Busbetrieb ist ganz entscheidend von einem gut funktionierenden Strassennetz im Oberengadin abhängig. Das Schienennetz der RhB bildet wohl das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und muss im Bedarfsfall, z.B. bei Strassenunterbrüchen auf den Zufahrtsachsen, Ersatzfunktion übernehmen können. Zudem übernimmt die RhB auch eine Rolle im interregionalen Pendlerverkehr. Will man aber künftig den innerregionalen öffentlichen Verkehr stärken, dann ist ein gut funktionierender Busbetrieb aber die Voraussetzung hierfür.

Flugverkehr

Der Regionalflugplatz Samedan ist die einzige Luftfahrtanlage in Graubünden und hat daher eine gewisse Wichtigkeit. Seine eigentliche Bedeutung steht aber im Zusammenhang mit dem auf ein Hochpreissegment ausgerichteten Tourismus im Oberengadin. Die Zahl der Flugbewegungen beträgt rund 20'000, die Flugfrequenzen sind aufgrund der Abhängigkeit von der touristischen Nachfrage saisonal stark schwankend. Der Flugplatz nimmt heute primär eine Verkehrsfunktion wahr. Die Schaffung einer öffentlich-rechtlichen Infrastrukturgesellschaft wird derzeit geprüft.

Neben dem Regionalflugplatz in Samedan bestehen im Oberengadin weitere Infrastrukturanlagen der Zivilluftfahrt, nämlich ein Heliport in St. Moritz sowie die vier Gebirgslandeplätze Fuorcla Chamuotsch, Fuorcla Grischa, Vadret dal Corvatsch (alle Helikopter) und Vadret Pers (Flächenflugzeuge).

Die Abstimmung der raumwirksamen Aufgaben im Bereich der Zivilluftfahrt erfolgt über den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL).

B. Leitüberlegungen

Ziele

Der Gesamtverkehr in der Region Oberengadin wird nachhaltig gestaltet. Er wird so gelenkt, dass die Bevölkerung und die Umwelt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs geschützt sind, ein leistungsfähiges öffentliches Verkehrsangebot zur Verfügung steht, Schiene und Strassen vor Naturgefahren sicher sind und das Verkehrsangebot gezielt und mit konzentriertem Mitteleinsatz ausgebaut wird.

Das Verkehrskonzept ist auf das Siedlungskonzept und die Siedlungsentwicklung abgestimmt.

Grundsätze

- a. Die Region setzt sich für eine ganzjährig sichere Erreichbarkeit der Region auf der Strasse und der Schiene ein. Die hierfür erforderlichen Massnahmen bezwecken nicht die Förderung des Transitverkehrs (Julierstrasse - Bergell; Unterengadin - Bergell).
- b. Die Gemeinden stimmen die Siedlungsentwicklung auf die vorhandenen und künftig absehbaren Verkehrsinfrastrukturen ab. Wo notwendig werden Art und Dichte der Nutzungen auf die kapazitäts- und umweltmässig noch möglichen Belastungen des Verkehrssystems abgestimmt.
- c. Ein wichtiger Beitrag zur Schaffung attraktiver öffentlicher Räume erfolgt über eine gezielte Gestaltung der Verkehrsflächen. Die Gemeinden realisieren auf der Grundlage des angestrebten Verkehrskonzepts attraktive Strassenräume.
- d. Auf der Grundlage des angestrebten Verkehrskonzepts der Gemeinden werden in Kerngebieten Verkehrsregime eingeführt, die eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden zulassen. Die Einführung von Begegnungszonen wird geprüft und wo als zweckmässig angesehen realisiert.
- e. Der motorisierte Individualverkehr wird auf die Hauptachsen (kantonale Haupt- und Verbindungsstrassen) gelenkt. Die Region setzt sich für deren Leistungsfähigkeit und deren Anschlüsse ein.
- f. Der innerregionale öffentliche Verkehr wird im Grundsatz als service public verstanden. Die Bedürfnisse der innerregionalen Pendler und des Tourismus an einer gästegerechten Bedienung touristischer Orte und Knoten sind bei der Angebotsgestaltung prioritär.
- g. Die Region setzt sich für ein, auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer abgestimmtes, regionales Langsamverkehrsnetz ein.
- h. Der Flughafen soll seine Funktion als Verkehrsträger im Zusammenhang mit dem Tourismus langfristig wahrnehmen können. Der vorsorglichen Begrenzung der Umweltbelastung, insbesondere der Lärmentwicklung ist durch wirtschaftlich tragbare betriebliche und technische Massnahmen Rechnung zu tragen.

C. Verantwortungsbereiche

Kreis und Gemeinden berücksichtigen bei allen Geschäften, die den Verkehr beeinflussen oder vom Verkehr beeinflusst werden, die Zielsetzungen und Grundsätze zum Gesamtverkehr.

Der Kreis überprüft periodisch die Verkehrsentwicklung und die Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen des Verkehrskonzepts. Bei Bedarf wird das Verkehrskonzept angepasst.

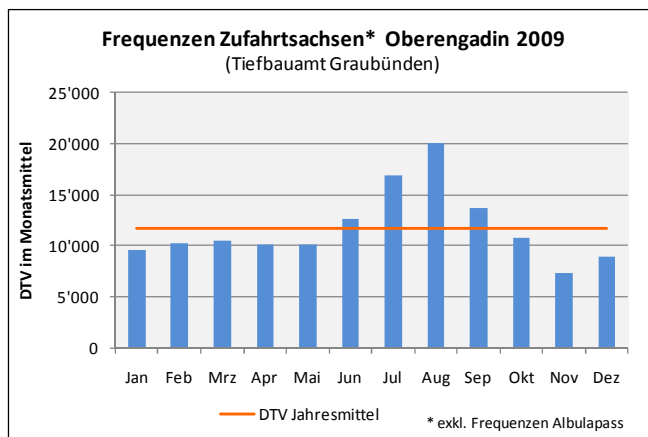
D. Erläuterungen und weitere Informationen

Der regionale Richtplan Verkehr wurde in den Jahren 2000 bis 2003 erarbeitet. Zum Verkehrskonzept gehört ein umfassender Grundlagenbericht (Regionaler Richtplan Nr. 11.51 Verkehr, Grundlagenbericht Dezember 2000). Er stellt das Verkehrsnetz, die Verkehrsverhältnisse und die künftige Verkehrsentwicklung dar. Einzelne Informationen sind zuhanden der Überführung in den Gesamtbericht Oberengadin aktualisiert worden und werden an dieser Stelle in Form von Karten und Grafiken aufgeführt.

Motorisierter Individualverkehr

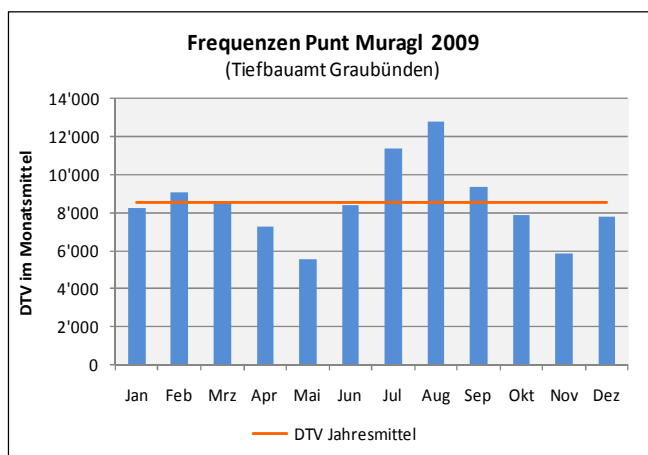
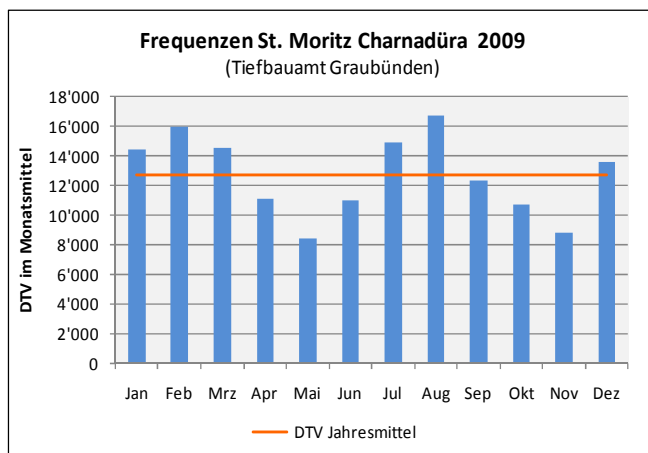
Gesamtverkehr auf den Zufahrtsachsen 2009:

DTV= Durchschnittlicher Tagesverkehr
(Anzahl Fahrzeuge pro Tag)



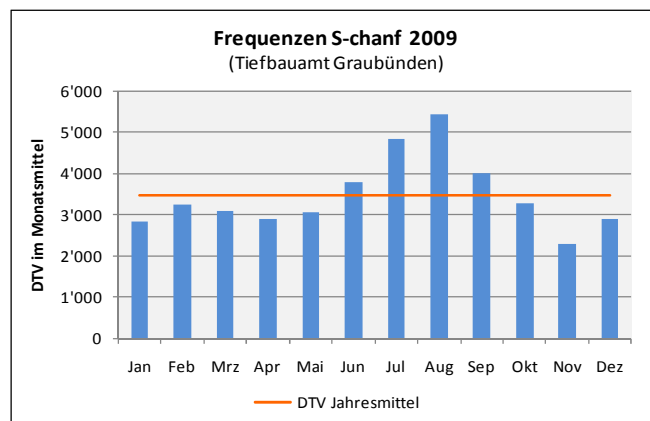
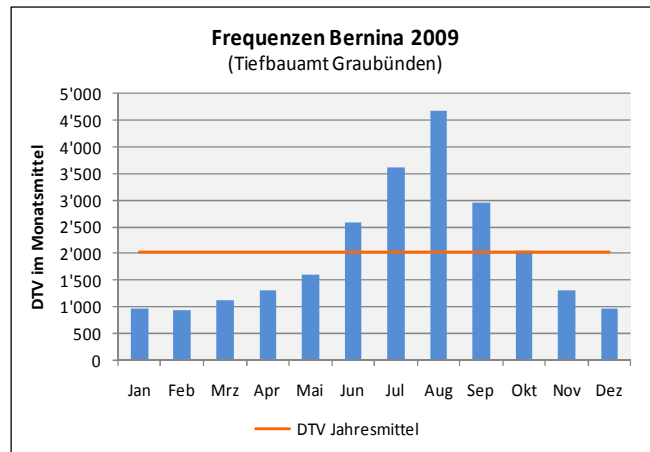
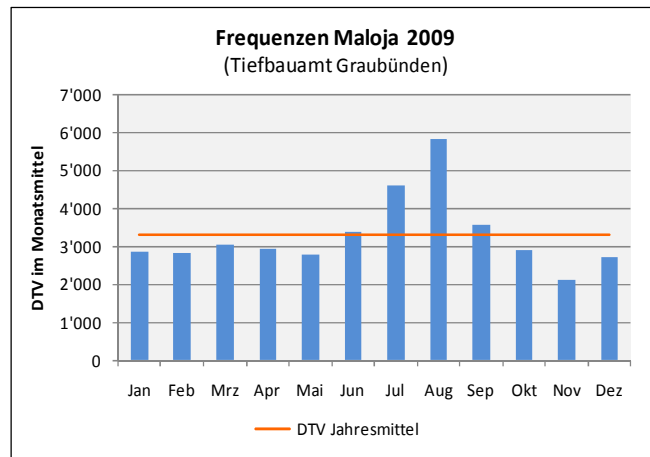
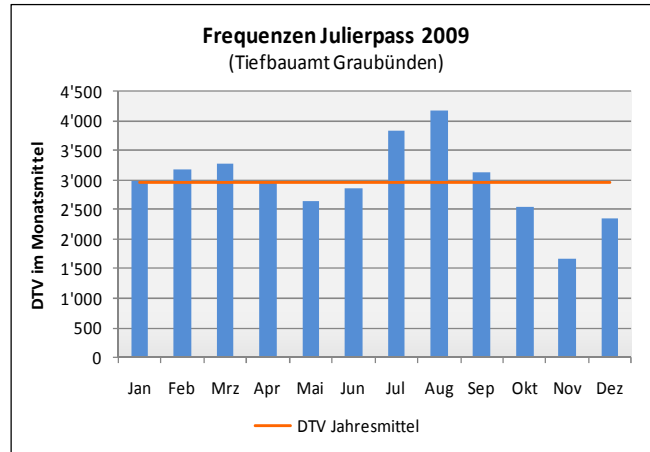
DTV innerregionale Verkehrsfrequenzen 2009:

DTV= Durchschnittlicher Tagesverkehr
(Anzahl Fahrzeuge)

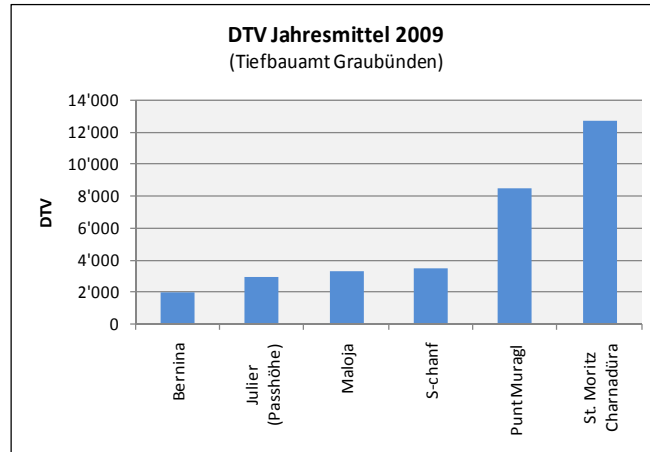


DTV Verkehrsfrequenzen auf den Zufahrtsachsen 2009:

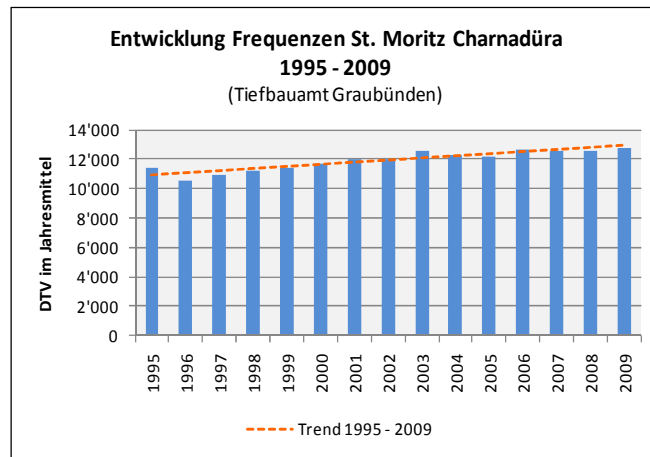
DTV= Durchschnittlicher Tagesverkehr (Anzahl Fahrzeuge)



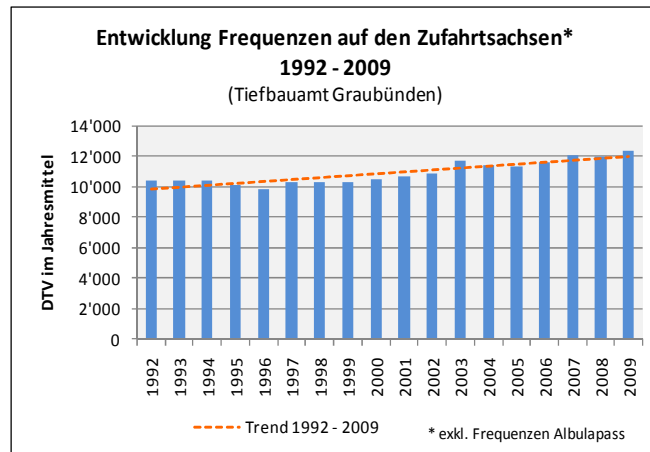
Übersicht durchschnittliche Verkehrsfrequenzen 2009:



Entwicklung der innerregionalen Verkehrsfrequenzen 1995 - 2009:



Entwicklung der Verkehrsfrequenzen auf den Zufahrtsachsen* 1992 - 2009 (exkl. Albulapass):



Längenklassierung

DTV der Fahrzeuge > 7m

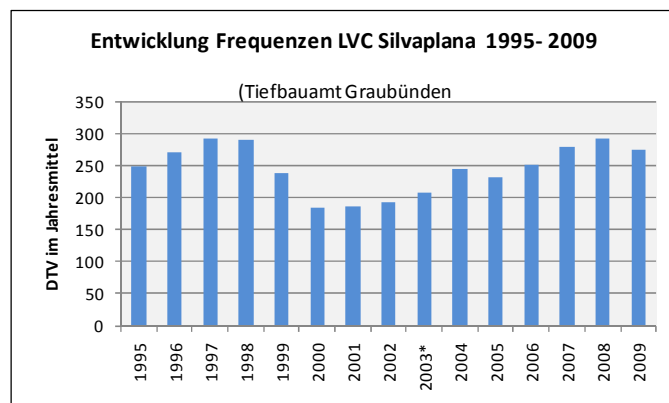
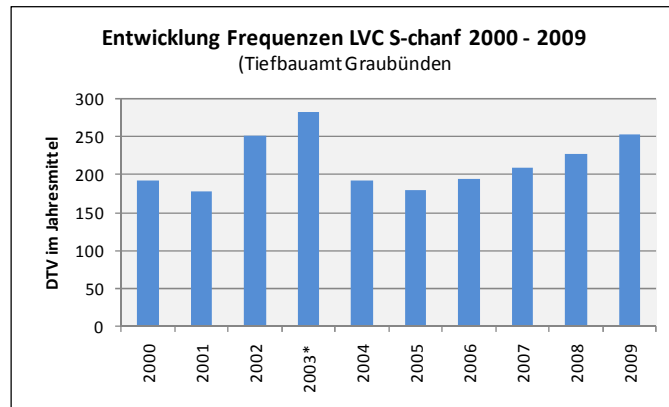
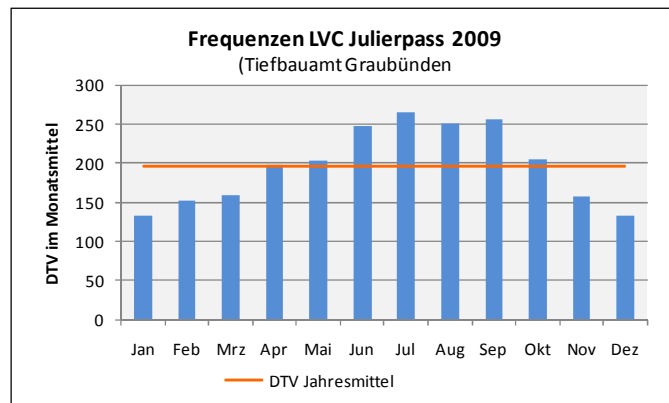
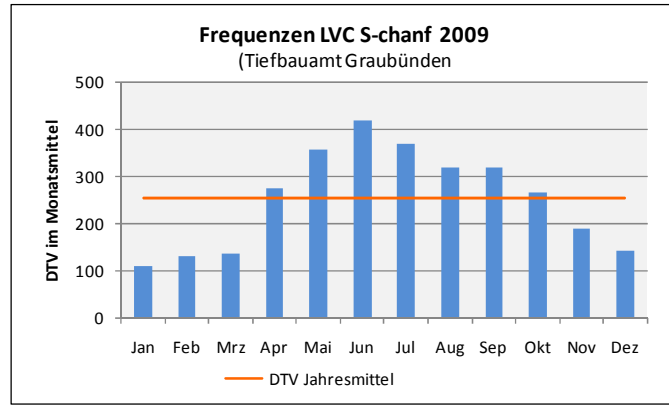
Die LVC-Zählautomaten (long vehicle counting) erfassen die Fahrzeuglänge. Die Längengrenze von 7 Metern soll die PW und Lieferwagen von den schweren Güterfahrzeugen und Gesellschaftswagen (Reisecars) trennen. PW und Lieferwagen mit Anhängern werden jedoch auch erfasst, sofern sie länger als 7m sind.

DTV der Fahrzeuge > 7m

Entwicklung der Verkehrsfrequenzen der Fahrzeuge >7m

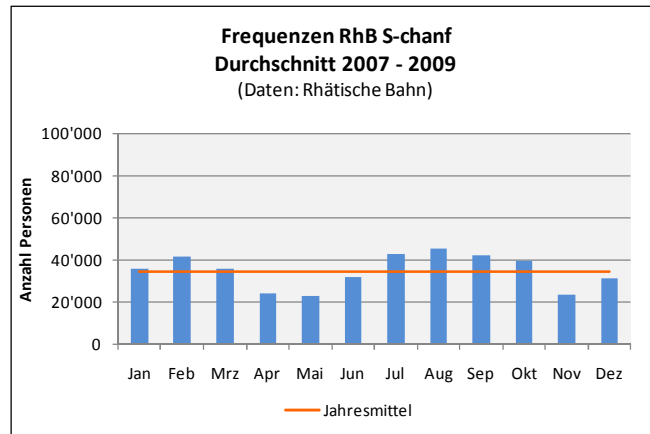
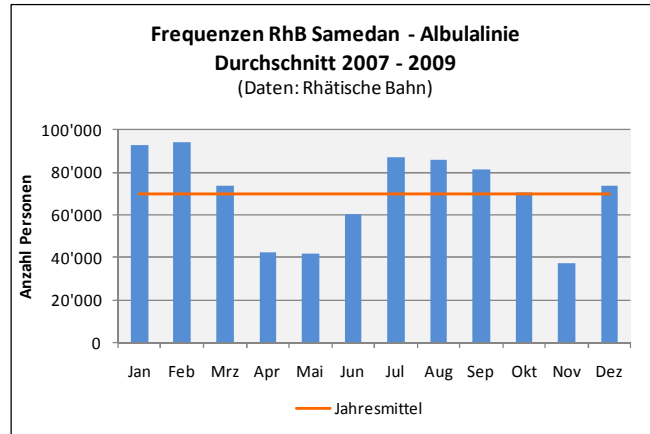
*Bis zum 1.6.2003 wurden alle Fahrzeuge mit einer Länge >6m erfasst. Die Längenbegrenzung wurde daraufhin um einen Meter auf >7m angepasst.

*Bis zum 1.6.2003 wurden alle Fahrzeuge mit einer Länge >6m erfasst. Die Längenbegrenzung wurde daraufhin um einen Meter auf >7m angepasst.



Öffentlicher Verkehr

Verkehrsfrequenzen im öffentlichen Verkehr (Durchschnitt 2007 - 2009)



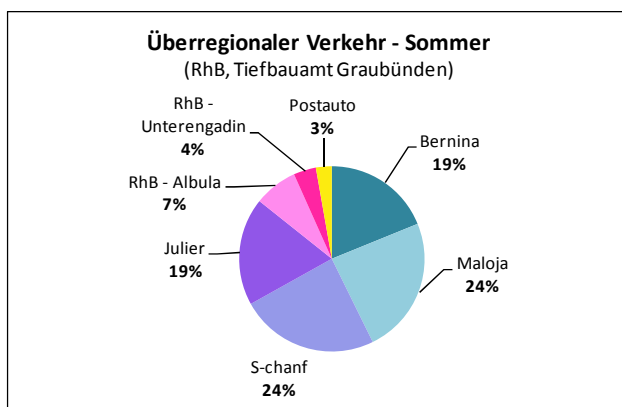
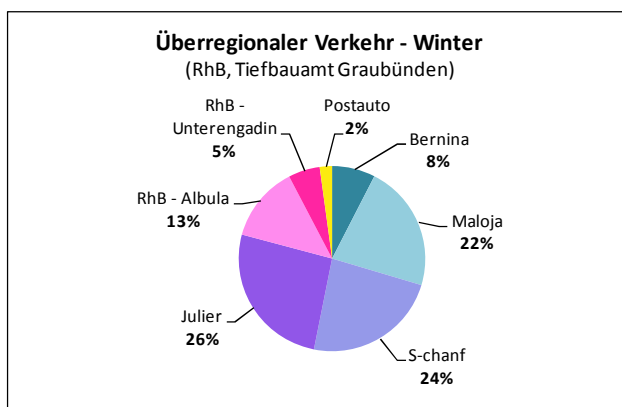
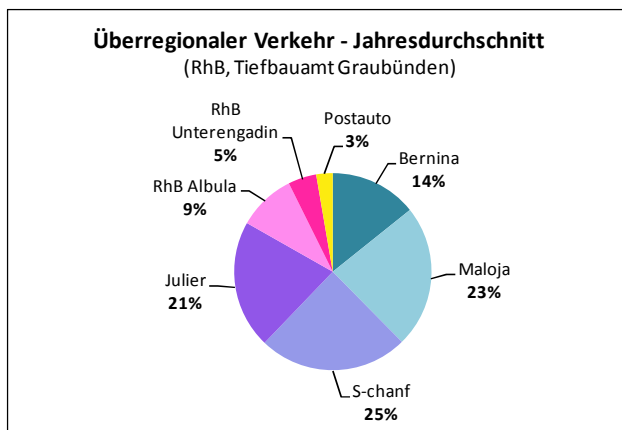
Gesamter überregionaler Verkehr

Datenquelle :

Postauto Graubünden: Jahr 2009

RhB (Jahre 2007 - 2009)

Tiefbauamt Kanton Graubünden: Jahr 2009



Durchschnittliche Tagesfrequenzen (Anzahl Personen) im überregionalen Verkehr:

Daten RhB: Mittel der Jahre 2007 - 2009

Daten Tiefbauamt: 2009

Daten Postauto: 2009

Gemäss der Mikrozensus-Erhebung 2005 beträgt der Besetzungsgrad pro Fahrzeug 1.73 Personen.

Zufahrtsachse	Durchschnitt (Jan - Dez)	Sommer (Jun - Aug)	Winter (Dez - Feb)
Bernina	3500	6300	1700
Maloja	5700	8000	4800
S-chanf	6000	8100	5200
Julier	5100	6300	5700
RhB Albula	2300	2500	2900
RhB Unterengadin	1100	1300	1200
Postauto Julier / Maloja	650	950	450
Total	24'350	33'450	21'950

E. Objekte

Keine; siehe Kapitel 6.2 - 6.4

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

Erarbeitung Entwurf Die vorliegenden Inhalte im Bereich Verkehr basieren auf den bereits vorhandenen, rechtskräftigen Richtplaninhalten aus den Jahren 2002-09 (Erlass des regionalen Richtplans Verkehr, Nr. 11.5.1, durch den Kreisrat am 14. Dezember 2000 und Genehmigung durch die Regierung am 19. Aug. 2003). Die Überarbeitung und Anpassung des Kapitels erfolgte durch die vom Kreisrat eingesetzte Arbeitsgruppe regionaler Richtplan Siedlung.

Vorprüfung und regionsinterne Vernehmlassung (14.1. - 11.3.2011) Gestützt auf das Regionalplanungsgesetz Oberengadin sind die Gemeinden zu einer Vernehmlassung des Richtplanentwurfs eingeladen worden. Zusätzlich eingeladen wurde die Vereinigung Pro Lej da Segl. Die Vernehmlassungsfrist dauerte vom 14. Januar bis am 11. März 2011. Insgesamt gingen von allen Gemeinden sowie der Vereinigung Pro Lej da Segl Stellungnahmen ein. Gleichzeitig zur Vernehmlassung bei den Gemeinden wurde das Vorprüfungsverfahren bei den Fachstellen der kantonalen Verwaltung durchgeführt. Die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung wurden im Vorprüfungsbericht vom 27. Mai 2011 festgehalten.

Die Regionalplanungskommission hat die Anträge aus Vernehmlassung und Vorprüfung beraten und zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Die Wünsche und Anträge sowie deren Behandlung sind im Bericht „Auswertung der kantonalen Vorprüfung / regionale Vernehmlassung“ vom 6. Juli 2011 dokumentiert.

Öffentliche Auflage (6.10. - 4.11.2011) Der Entwurf zur Anpassung des regionalen Richtplans Oberengadin wurde vom 6. Oktober bis zum 4. November 2011 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig mit dem regionalen Richtplan wurden auch die erläuternden Berichte zur Anpassung des kantonalen Richtplans öffentlich aufgelegt. Parallel zur öffentlichen Auflage erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen sowie die Vorprüfung durch den Bund. Das Ergebnis der Mitwirkung ist im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ vom 26. Januar 2012 dokumentiert.

Beschlussfassung: Der Kreisrat hat anlässlich der Sitzung vom 26. Januar 2012 das Kapitel V 6.1, Regionales Verkehrskonzept, zuhanden der Genehmigung durch die Regierung beschlossen.

G. Grundlagen

Grundlagenbericht zum regionalen Richtplan Verkehr, Dezember 2000

Verkehrs- und Mobilitätskonzept, 15. Juni 2005





Regionaler Richtplan Oberengadin

Verkehr


V 6.2 Strassenverkehr

Beschluss des Kreisrates vom 26. Januar 2012:


.....
Der Kreispräsident


.....
Die Kreisvizepräsidentin

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 1200 vom 18.12.2012


.....
Die Regierungspräsidentin

Der Kanzleidirektor

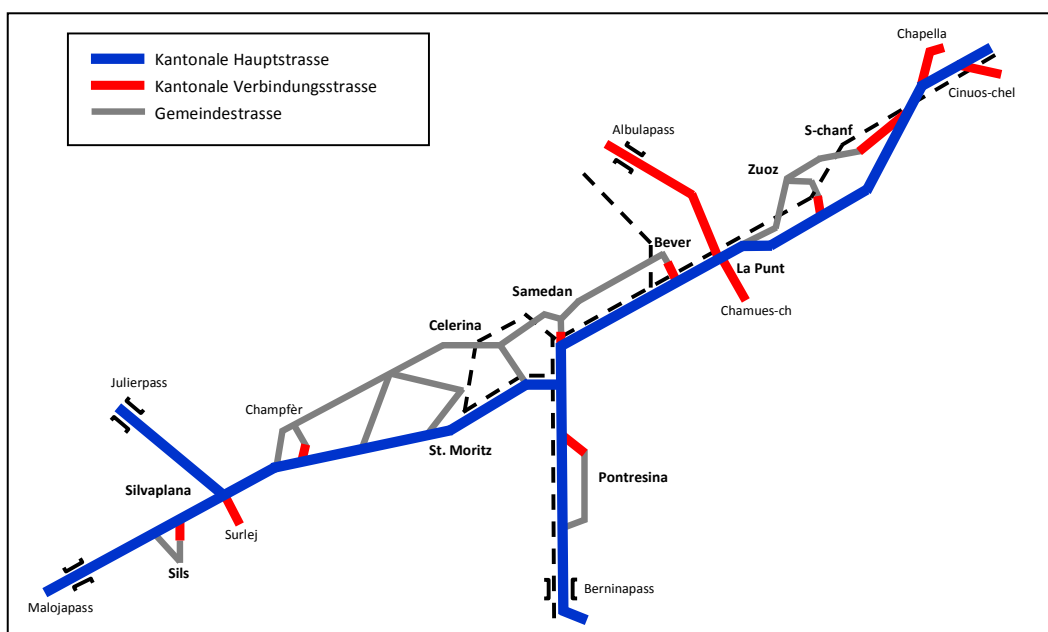




A. Ausgangslage

Der Teilbereich Strassenverkehr des regionalen Richtplans befasst sich mit dem Unterhalt und Ausbau des überregionalen und regionalen Strassennetzes. Es ist auf das Gesamtverkehrskonzept abgestimmt. Es umfasst die Haupt- und Verbindungsstrassen, für welche gemäss kantonalem Strassennetz der Kanton zuständig ist, sowie die Gemeindestrassen. Die Julierstrasse bis Silvaplana ist eine kantonale Hauptstrasse und ist mit den weiteren Hauptstrassen der Region (A3b Malojastrasse, A27 Engadinstrasse, A29 Berninastrasse) Bestandteil des Ergänzungsnetzes des Bundes gemäss Sachplan Verkehr. Die Klassierung und die Eigentumsverhältnisse des Strassennetzes sind in Abb. 1 dargestellt.

Abb. 1: Strassennetz Engadin Klassierung



Voraussetzung für einen möglichst effizienten und störungsfreien Ablauf des Verkehrs im Oberengadin, insbesondere in der Saison, bildet ein gut ausgebautes Strassennetz. Innerhalb des Oberengadins bestehen keine durchgehenden Ausweichmöglichkeiten, da im Wesentlichen nur eine Hauptstrasse durchs Tal führt. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass diese Achse keine gravierenden Schwachstellen aufweist. Dies auch deshalb, weil das Strassennetz dem öffentlichen Busverkehr dient.

Aus regionaler Sicht bestehen generell folgende Problemstellen:

- Ungenügende Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit bei verschiedenen Knoten zwischen Haupt- und Verbindungsstrassen zu Spitzenstunden.
- Bei Überlastung der Hauptstrassen als Ausweichweg genutzte Verbindungs- oder Gemeindestrassen (Schleichverkehr z.B. Champfèr – Bever).

In umfassenden Grundlagenarbeiten sind Verkehrsaufkommen, Belastungen auf dem Strassennetz, Immissionen, Engpässe und Sicherheit (Unfälle, Naturgefahren) analysiert, und die massgebenden Konfliktstellen nach Prioritäten geordnet worden. Es sind dies:

<p>1. Priorität (infolge Verkehrsaufkommen, Gefahrenpotenzial für schwache Verkehrsteilnehmer, Emissionen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Engadinerstrasse; St. Moritz innerorts • Engadinerstrasse; La Punt innerorts • Berninastrasse; Anschluss Gitögli 	<p>2. Priorität (infolge Verkehrsaufkommen, Unfälle, Naturgefahren)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Malojastrasse; Silvaplana - Sils - Plaun da Lej • Malojastrasse; Anschluss Sils Baselgia • Engadinerstrasse; Anschluss Madulain • Engadinerstrasse; Anschluss Zuoz Resgia
--	---

Naturgefahrenbedingt beträgt die durchschnittliche jährliche Sperrung auf den Achsen Maloja, Julier und Unterengadin 2 Tage, am Berninapass 2 bis 5 Tage.

Ein Ausbau der Albulapassstrasse ist nicht Gegenstand des Verkehrskonzepts. Die Albulapassstrasse soll im Rahmen der heutigen Funktion weiterhin unterhalten werden.

Die künftige Verkehrsentwicklung wurde aufgrund von verschiedenen Annahmen zur Bauzonenkapazität, der Bevölkerungs- und Tourismusedwicklung geschätzt. Diese Annahmen gehen davon aus, dass der Individualverkehr weiterhin zunehmen wird, insbesondere aus dem Raum Norditalien und dem Raum Innsbruck-München.

Im kantonalen Richtplan 2000 sind die für das Oberengadin wichtigen Infrastrukturvorhaben im Strassennetz aufgenommen worden. Es handelt sich um:

- Neubau Umfahrung Silvaplana (Festsetzung); Probleme Ortsdurchfahrt und Immissionen; Projekt in Realisierung.
- Ausbau Abschnitts Sils i. E. – Plaun da Lej (mit Radweg / -streifen) (Zwischenergebnis); Probleme Naturgefahren und Unfälle (Fahrbahngeometrie und Strassenzustand); sensibles Landschaftsbild (BLN, Seelandschaft); Notmassnahmen bei Lawinengefahr; Vorhaben in Projektierung.
- Ausbau Umfahrung St. Moritz (Zwischenergebnis); Ortsdurchfahrt und Immissionen.
- Neubau Umfahrung La Punt Chamuesch (Zwischenergebnis); Ortsdurchfahrt und Immissionen.

B. Leitüberlegungen

Ziele

Das Oberengadin ist mit leistungsfähigen und sicheren Strassen von den Zentren und Metropolitanräumen erreichbar. Das innerregionale Strassennetz ist funktional klar gegliedert und auf die Wachstumsziele von Bevölkerung und Wirtschaft abgestimmt. Beim Ausbau und Neubau von Strassen ist auf Natur und Landschaft Rücksicht zu nehmen. Bewohner und Gäste sind vor lästigen Immissionen zu schützen.

Grundsätze

- a. Stark belastete Siedlungen werden gemäss der Prioritätensetzung von Kreis und Gemeinden und in Absprache mit dem Kanton vom Durchgangsverkehr entlastet.
- b. Die Leistungsfähigkeit und Sicherheit bestehender Engpässe auf dem Hauptverkehrsnetz gemäss Objektliste werden durch bauliche und / oder organisatorische Massnahmen erhöht.
- c. Die Region setzt sich beim Kanton für die Wahrung der Sicherheit des Strassennetzes gegenüber Naturgefahren ein.
- d. Sicherheitskritische Stellen auf dem gesamten Strassennetz werden durch bauliche und / oder organisatorische Massnahmen beseitigt. Betrifft es Gemeinde und Region stimmen sich diese ab.
- e. Die Durchlässigkeit auf den kantonalen Haupt- und Verbindungsstrassen wird so organisiert, dass kein überregionaler Transitverkehr gefördert wird.
- f. Die Durchlässigkeit des Strassennetzes wird so reduziert, dass der Verkehr auf die kantonalen Haupt- und Verbindungsstrassen gelenkt wird. Dies unter Wahrung der Versorgungssicherheit.
- g. In den Ortskernen und den Wohnquartieren werden, gestützt auf das Verkehrskonzept der Gemeinden, Verkehrsregime eingeführt, die die Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Bewohner und Gäste erhöht.

C. Verantwortungsbereiche

Kreis und Gemeinden bestimmen abgestimmt auf die Nachbarregionen die Prioritäten für Neu- und Ausbau des Strassennetzes aus regionaler Sicht.

Die Gemeinden fördern mit geeigneten Massnahmen die Benützung der Hauptachsen und entlasten die Innerortsgebiete. Sie fördern, abgestimmt auf Nachbargemeinden, die Strassenraumgestaltung und die Wohn- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Der Kanton, der Kreis oder die Gemeinden 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. Der Kreis wirkt im Verfahren mit. Die betroffenen Gemeinden berücksichtigen das Vorhaben in der Nutzungsplanung und passen 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. Der Kreis und die betroffenen Gemeinden wirken 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.

D. Erläuterungen und weitere Informationen

Zum Strassenverkehr besteht ein umfassender Grundlagenbericht (2. Teil). Die vorgesehenen Massnahmen werden unterteilt in:

- a) Neubaustrecken Hauptstrassen (Umfahrungsstrassen)
- b) Ausbau Hauptstrassen
- c) Sanierung von Knoten auf dem Hauptstrassennetz
- d) Lärmschutz
- e) Flankierende Massnahmen
- f) Verkehr innerorts.

- a. Neubaustrecken
Hauptstrassen
(Umfahrungen)

Engadinerstrasse: Umfahrung St. Moritz

Der Strassenabschnitt entlang Bad - Seepromenade - Charnadüra ist der am stärksten belastete Querschnitt im Oberengadin. Anfangs der 90-er Jahre wurde eine Projektstudie für eine Umfahrung (Untertunnelung) skizziert. Das Projekt sieht einen Tunnel von 3.1 km Länge vor. Die geschätzten Projektkosten (Stand 90-er Jahre) belaufen sich auf 160 - 240 Mio. CHF.

Engadinerstrasse: Umfahrung La Punt

Auf dem durch La Punt führenden Strassenabschnitt ist das Gefahrenpotential für die schwächsten Verkehrsteilnehmer hoch. Das Auflageprojekt aus dem Jahre 1979 weist eine Länge von rund 1.5 km auf und beinhaltet einen Tagbautunnel (600 m) entlang des Bahnhofs (talseitig). Das Umfahrungsprojekt wurde genehmigt. Es ist vorgesehen, das Vorhaben ins nächste Strassenbauprogramm des Kantons (2012 - 2016) oder spätestens ins übernächste aufzunehmen.

- b. Ausbau
Hauptstrassen

Malojastrasse: Silvaplana - Sils - Plaun da Lej

Auf diesem Strassenabschnitt sind Strassenzustand und Fahrbahngeometrie, Unfälle und Naturgefahren ausschlaggebend für bauliche Massnahmen. Für den Abschnitt Sils - Plaun da Lej sind Projektstudien aus den 60er und 70er Jahren vorhanden, für den Abschnitt Sils - Silvaplana besteht ein Entwurf für ein Auflageprojekt. Noch bestehen Konflikte im Zusammenhang mit dem BLN (Strassenbreite, Böschung, Umfang Materialabtrag, Eingriffe in Felsgelände).

Im Zusammenhang mit diesen Projekten ist eine Radwegverbindung Silvaplana - Maloja entlang der Malojastrasse zu integrieren.

- c. Sanierung von Knoten auf dem Hauptstrassennetz

Für folgende Knoten sind Kreisellösungen erwünscht:

Malojastrasse:

- Anschluss Sils Baselgia

Berninastrasse: Anschluss Gitögli

Der Anschluss Mitte (Gitögli) in Pontresina ist der unfallträchtigste Knoten im Oberengadin. Eine mögliche Massnahme bietet der Umbau auf Kreisverkehr.

Engadinerstrasse:

- Anschluss Zuoz Resgia (Erschliessung Golf / Kreuzung - 4 Äste)

Weitere Konfliktstellen entlang dem Engadiner Hauptstrassennetz:

- Sanierung Einmündung Chapella Ost

d. Lärmschutz

Lärmschutzmassnahmen sind nicht Bestandteil des Regionalen Richtplans. In folgenden Abschnitten sind Massnahmen möglich:

- Bereich Umfahrung Champfèr
- Bereich Umfahrung Celerina
- Bereich Umfahrung Pontresina (Brücke Ova da Bernina)
- Bereich Umfahrung Bever
- Bereich Dorfeingang La Punt (aus Richtung Bever)
- Bereich Umfahrung Madulain

e. Flankierende Massnahmen

Die aufgeführten flankierenden Massnahmen korrespondieren mit der Zielsetzung des Richtplans, konzentrieren sich jedoch vorwiegend auf untergeordnete Gemeindestrassen und sind daher nicht Gegenstand des regionalen Richtplans.

Durchlässigkeit Strassennetz reduzieren durch:

- temporäre oder definitive Sperrung von untergeordneten Strassen, welche ihre ursprüngliche Funktion eingebüsst haben.
- Zufahrtsbeschränkungen auf untergeordneten Strassen
- Schaffung bzw. Erweiterung von Fussgängerbereichen in Dorfkernen
- Rückbau und Umgestaltung von Strassen in Dorfkernen, Verkehrsregelungen

Attraktivität des MIV vermindern durch:

- Ausdehnung der Parkplatzbewirtschaftung für Parkplätze auf öffentlichem Grund
- Einführung von Parkgebühren für öffentliche Parkplätze auf privatem Grund
- Schaffung / Erweiterung Park and Ride
- Reduktion der Anzahl öffentlicher Parkplätze auf öffentlichem Grund (vor allem in Dorfkernen) und auf privatem Grund
-

f. Verkehr innerorts

Der regionale Richtplan erachtet folgende Grundideen im Bereich des innerörtlichen Verkehr als zielführend:

- Reduktion der Anzahl oberirdischer öffentlicher Parkplätze auf öffentlichem Grund (vor allem in Dorfkernen) und auf privatem Grund
- Schaffung bzw. Erweiterung von Fussgängerbereichen in Dorfkernen
- Rückbau und Umgestaltung von Strassen in Dorfkernen
- Kanalisieren des Verkehrs auf wenige Hauptachsen
- Temporeduktionen in Wohnzonen

Begriffserläuterungen: *Der Sachplan Verkehr teilt die Strassen in ein nationales Grund- und Ergänzungsnetz und legt die Zuordnungskriterien fest:*

Nationales Grundnetz *Die international bekannten, grossen alpinen Tourismusregionen mit jährlich mehr als 1.5 Mio. Übernachtungen werden grundsätzlich entweder über das Schienennetz oder über das nationale Grundnetz Strasse angebunden. Wo schon eine Schienenverbindung besteht, wird die Strasse dem Ergänzungsnetz zugeordnet. Verzeichnet die Tourismusregion jährlich mehr als 3 Mio. Übernachtungen, wird sie im Grundnetz Strasse angebunden.*

Nationales Ergänzungsnetz

1. Sammeln des regionalen Verkehrs

Aufgenommen werden Strassen, welche bei mittlerer oder hoher Verkehrsbelastung einen hohen Anteil Fernverkehr aufweisen. Das Kriterium unterscheidet dabei beim Ansetzen der Schwellenwerte zwischen dicht (vor allem Mittelland) und dünn besiedelten Gebieten (Alpenraum und Jura).

2. Verbinden von Bergregionen

Benachbarte MS-Regionen im Berggebiet werden im Ergänzungsnetz miteinander verbunden, sofern dies durch die übrigen Kriterien noch nicht der Fall ist und eine hochklassige Strasse besteht.

3. Anbinden der weiteren wichtigen alpinen Tourismusregionen

Als weitere wichtige alpine Tourismusregionen gelten zusammenhängende und gemeinsam vermarktete Tourismusregionen mit 0.5 bis 1,5 Mio. Übernachtungen pro Jahr. Sie werden über das Ergänzungsnetz an das Grundnetz angebunden, soweit die betreffende Strasse ein Gebiet mit gesamthaft mehr als 0,5 Mio. Übernachtungen pro Jahr erschliesst.

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
Ausgangslage A:	=	Vorhaben realisiert / in der Nutzungsplanung umgesetzt
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
11.TS.01	11.StV.01	Umfahrung Silvaplana	In Realisierung	F	A
	11.StV.11	Silvaplana - Sils	Silvaplana-Sils (bestehender Konflikt BLN), Priorität 1, C2 Ausbau prioritär für Wintersicherung und Berücksichtigung Radweg / -streifen.	F	Z
11.TS.02	11.StV.12	Sils - Plaun da Lej	Sils-Plaun da Lej; Priorität 2,C2 Ausbau prioritär für Wintersicherung und Berücksichtigung Radweg / -streifen.	V	Z
11.TS.03	11.StV.03	Umfahrung La Punt Chamues-ch	Neubau, Priorität 2, C1 Variantenentscheid und Anschlusssituation geklärt Projekt genehmigt	Z	F
11.TS.05	11.StV.02	Umfahrung St. Moritz	Neubau, Priorität 3, C2	Z	Z
		Julierstrasse – Bergell Engadinerstrasse Unterengadin - Bergell	Vermeidung der Realisierung einer Transitachse		

Verlegung von Gemeindestrassen

	11.StV.15	Zuoz, Neubau kleine Umfahrung	Realisiert	V	A
--	-----------	-------------------------------	------------	---	---

Neubau / Ausbau / Sanierung von Knoten Haupt- / Verbindungsstrassen

	11.StV.21	Silvaplana West	Realisiert	F	A
	11.StV.22	Sils Föglias	Realisiert	F	A
	11.StV.23	Sils Baselgia	Ausbau, Priorität 2, C2 Neubeurteilung Gemeinde	Z	Z
	11.StV.24	Sils Verzweigung Cuncas-Furtschellas	Realisiert	F	A
	11.StV.25	Pontresina, Gitögla	Ausbau, Priorität 1, C1	F	F
	11.StV.26	Samedan, Kreisel Cho d'Punt	Realisiert	Z	A
	11.StV.27	Zuoz Resgia	Ausbau, Priorität 1, C2 Neubeurteilung Gemeinde	Z	Z
	11.StV.28	Chapella West	Ausbau, Priorität 2, C2 Vorprojekt vorhanden	Z	Z

Reduktion der Durchlässigkeit des Strassennetzes

	11.StV.31	Celerina - Samedan - Bever St. Moritz - Champfèr	Saisonale Sperrung Verbindungsstrassen, Priorität 2, C2 - St. Moritz - Celerina - Samedan - Bever (keine Sperrung, Bevorzugung ÖV, Schwerverkehrsentlastung) Laufende Überprüfung und Koordination zwischen den Gemeinden.	A F	A Z
--	-----------	---	---	--------	--------

Aufhebung Niveauübergang Bahngleise

	11.öV.02	Samedan	Niveaufreier Bahnübergang	Z	A
--	----------	---------	---------------------------	---	---

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

Erarbeitung Entwurf	Die vorliegenden Inhalte im Bereich Verkehr basieren auf den bereits vorhandenen, rechtskräftigen Richtplaninhalten aus den Jahren 2002-09 (Erlass des regionalen Richtplans Verkehr, Nr. 11.5.1, durch den Kreisrat am 14. Dezember 2000 und Genehmigung durch die Regierung am 19. Aug. 2003). Die Überarbeitung und Anpassung des Kapitels erfolgte durch die vom Kreisrat eingesetzte Arbeitsgruppe regionaler Richtplan Siedlung.
Vorprüfung und regionsinterne Vernehmlassung (14.1. - 11.3.2011)	<p>Gestützt auf das Regionalplanungsgesetz Oberengadin sind die Gemeinden zu einer Vernehmlassung des Richtplanentwurfs eingeladen worden. Zusätzlich eingeladen wurde die Vereinigung Pro Lej da Segl.</p> <p>Die Vernehmlassungsfrist dauerte vom 14. Januar bis am 11. März 2011. Insgesamt gingen von allen Gemeinden sowie der Vereinigung Pro Lej da Segl Stellungnahmen ein. Gleichzeitig zur Vernehmlassung bei den Gemeinden wurde das Vorprüfungsverfahren bei den Fachstellen der kantonalen Verwaltung durchgeführt. Die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung wurden im Vorprüfungsbericht vom 27. Mai 2011 festgehalten.</p> <p>Die Regionalplanungskommission hat die Anträge aus Vernehmlassung und Vorprüfung beraten und zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Die Wünsche und Anträge sowie deren Behandlung sind im Bericht „Auswertung der kantonalen Vorprüfung / regionale Vernehmlassung“ vom 6. Juli 2011 dokumentiert.</p>
Öffentliche Auflage (6.10. - 4.11.2011)	Der Entwurf zur Anpassung des regionalen Richtplans Oberengadin wurde vom 6. Oktober bis zum 4. November 2011 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig mit dem regionalen Richtplan wurden auch die erläuternden Berichte zur Anpassung des kantonalen Richtplans öffentlich aufgelegt. Parallel zur öffentlichen Auflage erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen sowie die Vorprüfung durch den Bund. Das Ergebnis der Mitwirkung ist im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ vom 26. Januar 2012 dokumentiert.
Beschlussfassung:	Der Kreisrat hat anlässlich der Sitzung vom 26. Januar 2012 das Kapitel V 6.2, Strassenverkehr, zuhanden der Genehmigung durch die Regierung beschlossen.

G. Grundlagen

- Grundlagenbericht zum regionalen Richtplan Verkehr, 2. Teil, Dezember 2000





Regionaler Richtplan Oberengadin

Verkehr

V 6.3 Öffentlicher Verkehr

Beschluss des Kreisrates vom 26. Januar 2012:


.....
Der Kreispräsident
.....
Die Kreisvizepräsidentin

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 1200 vom 18.12.2012


.....
Die Regierungspräsidentin

Der Kanzleidirektor



A. Ausgangslage

Der Teilbereich öffentlicher Verkehr (öV) des regionalen Richtplans befasst sich mit dem überregionalen und regionalen öV-Netz und dem Angebotskonzept. Es ist auf das Gesamtkonzept Verkehr abgestimmt.

Das überregionale öV-Angebot von und nach der Region Oberengadin wird einerseits durch die RhB (Albula-, Vereina- und Berninalinie sowie die Strecke von Scuol), andererseits durch die Postautokurse über Maloja- und Julierpass abgedeckt. In diesem Netz bestehen vor allem aus dem norditalienischen Raum sowie aus dem Raum München – Innsbruck erhebliche Defizite bezüglich Attraktivität und Leistungsfähigkeit. In den saisonalen Spitzen werden die Kapazitätsgrenzen der Albulalinie sowie der Bernina- und Vereinalinie erreicht. Massgebende Grundlage für die Weiterentwicklung des öV-Systems sind in erster Linie die Konzepte Bahn und Bus 2000 und darauf aufbauend das Konzept NEVA RETICA der RhB.

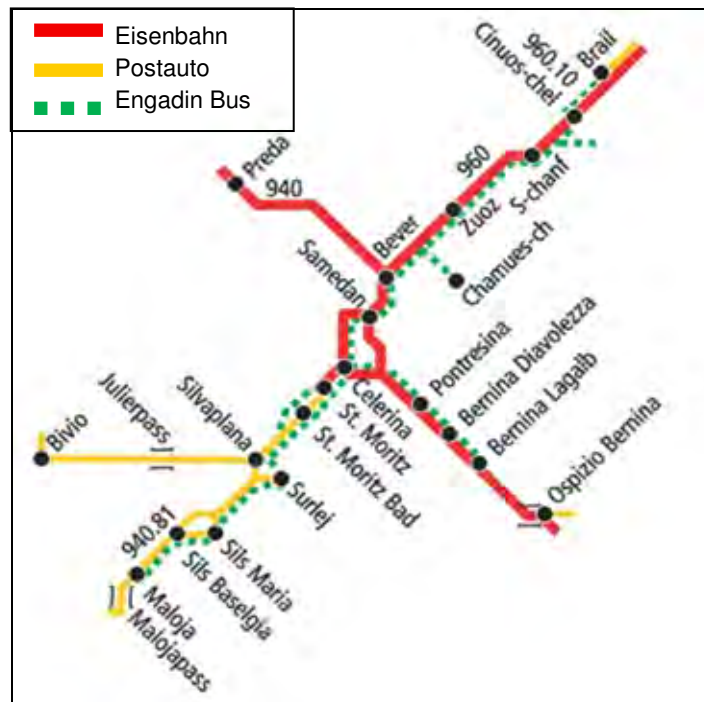
Regional setzt sich das öV-Angebot aus dem Busbetrieb sowie dem RhB-Angebot zusammen. Das Angebot im Busbetrieb besteht aus dem vom Kanton finanzierten Grundangebot sowie dem vom Kreis bestellten und regional finanzierten Zusatzangebot. Dieses Zusatzangebot beinhaltet ebenfalls ein flächendeckendes Randstundenangebot (Nachtbus und Rufbus). RhB, Postauto, Engadin Bus und der Ortsbus St. Moritz bilden zusammen einen Tarifverbund. Das Verbundgebiet reicht von Maloja bis Brail und zur Alp Grüm. Längerfristig ist auch eine Ausdehnung über das Oberengadin hinaus Richtung Zernez (-Livigno) oder ins Bergell, evtl. auch weiter ins Unterengadin und ins Puschlav denkbar. Der Busbetrieb Livigno - Pontresina (Autoservizi Silvestri) sowie die Postautolinie Le Prese - Pontresina laufen bereits heute über die Konzession des Engadin Bus.

Verschiedene Gemeinden bieten vor allem im Winter ein lokales Busangebot an. Diese Angebote sind für das Gesamtangebot wichtig, jedoch nicht Bestandteil des regionalen öV-Konzepts. Die fahrplanmässig betriebenen Pferdeomnibusse ins Roseg- und Fextal sowie die Schifffahrtlinie Sils - Maloja dienen in erster Linie dem Tourismus und sind von geringer Bedeutung für das regionale öV-Netz.

Als Tourismusregion ist das Engadin starken saisonalen Nachfrageschwankungen ausgesetzt. Aus diesem Grund ist das Angebot auf die saisonalen Schwankungen der Nachfrage ausgelegt. Seit der Einführung des regionalen öV-Konzepts 1999 ist das Angebot ständig optimiert und verbessert worden (siehe Abb.1).

Die künftige Verkehrsentwicklung wurde aufgrund von unterschiedlichen Annahmen zur Bauzonekapazität, der Bevölkerungs- und Tourismusentwicklung geschätzt. Diese Annahmen zeigen, dass der Verkehr weiterhin zunehmen wird. Der öffentliche Verkehr muss deshalb, insbesondere in der Winter- und Sommersaison, verbessert und optimiert werden. Für Grossanlässe (Engadin Skimarathon, Ski WM u.a.) ist der öffentliche Verkehr eine unabdingbare Notwendigkeit zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens.

Abb. 1: Angebot öV



Zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs ist ein Bündel von Massnahmen erforderlich. Diese sind im Grundlagenbericht, 3. Teil, dargestellt. In den regionalen Richtplan werden nur die für die gesamte Region wichtigen Massnahmen aufgenommen.

Im kantonalen Richtplan 2000 sind die für das Oberengadin die folgenden Regelungen in Bezug auf Angebot und Infrastrukturvorhaben enthalten:

- Festsetzung der Erhaltung des Angebotes des öffentlichen Verkehrs, Maloja / St. Moritz / Pontresina / S-chanf; Erhaltung bedeutet: die bestehenden Angebote entsprechen (auf den ganzen Erschliessungsraum bezogen) quantitativ den Richtwerten der Basis- und Zusatzerschliessung. Die Angebote sind grundsätzlich beizubehalten, was Anpassungen bei einzelnen Linien nicht ausschliesst (11.TO.01)
- Tarifverbund Oberengadin und Umgebung, Zwischenergebnis (11.TV.01)
- RhB Haltestelle Celerina (Bergbahnen), Festsetzung (11.TB.01)
- Industriegeleise S-chanf – Flab Lager, Festsetzung (11.TB.02)
- Umfahrung Bahnhof Bever mit Doppelspur bis Samedan oder Doppelspur Bever – Samedan, Vororientierung (11.TB.03)
- Doppelspurabschnitt S-chanf – Zuoz; Vororientierung (11.TB.04)
- Neue Bahnverbindung aus dem Raum Zuoz/S-chanf nach Livigno, Konzept inneralpine Vernetzung, Vororientierung (11.TB.05);
- Verlängerung der Bahnverbindung aus dem Raum St. Moritz in Richtung Silvaplana / Maloja, Vororientierung (11.TB.06)

B. Leitüberlegungen

Ziele

Das Oberengadin ist mit einem attraktiven, flexibel und wirtschaftlich tragbaren Angebot des öffentlichen Verkehrs erschlossen. Die Leistungsfähigkeit auf den Hauptzubringerachsen Albula und Vereina wird gesteigert und die Fahrzeit reduziert. Das öV-Angebot von und nach den Regionen Norditalien sowie München / Innsbruck wird verbessert. Der Güterverkehr wird soweit möglich von der Strasse auf die Bahn verlagert. Der öV wird aktiv gefördert und die Verlagerung des Individualverkehrs auf den öV unterstützt.

Grundsätze

- a. Es wird ein den Bedürfnissen angepasstes Angebot bereitgestellt. Dies unter Berücksichtigung der saisonalen Schwankungen und abgestimmt auf die unterschiedlichen Verhältnisse in den Räumen Sils i. E. - Maloja, im Raum Silvaplana – Pontresina – Samedan und im Raum Plaiv.
- b. Für den Pendlerverkehr innerhalb der Region wird ganzjährig ein bedarfsgerechtes Angebot bereitgestellt und soweit möglich mit dem Bedarf für Schülertransporte abgestimmt. Prioritär dabei ist die Bedienung der stark frequentierten Orte, der Ortskerne, der Arbeitsplatzgebiete gemäss regionalem Richtplan und der Gebiete mit Konzentrationen von Versorgungseinrichtungen.
- c. Die lokalen, regionalen und überregionalen Bahn- und Busangebote werden hinsichtlich Takt und Umsteigebeziehungen koordiniert. Auf den Hauptbeziehungen in das Kerngebiet und innerhalb des Kerngebiets sind möglichst umsteigefreie Verbindungen zu schaffen.
- d. Touristische Orte und Knoten mit einem grösseren Gästeaufkommen und Standortgebiete für Sport / Event / Freizeit werden fahrplanmässig optimal bedient. Nach Möglichkeit werden touristische Orte und Knoten mit einem geringeren Fahrgastaufkommen ebenfalls bedient. Dies kann auch über ein nicht fahrplanmässiges Angebot erfolgen.
- e. An neuralgischen Knoten wird der Busverkehr gegenüber dem Individualverkehr priorisiert. Die Haupthaltstellen des öffentlichen Verkehrs sind baulich komfortabel, und die Haltstellen verfügen über eine zeitgemässe Fahrgastinformation. Der Kreis setzt sich für einen angebrachten Fahrkomfort bei den Fahrzeugen ein.

C. Verantwortungsbereiche

Der Kreis setzt in Zusammenarbeit mit dem Kanton und allen beteiligten Gemeinden und Transportunternehmungen, den Nachbarregionen sowie den entsprechenden Fachgruppen das Angebotskonzept um.

Der Kreis beschafft die notwendigen Grundlagen zur laufenden Überprüfung und Verbesserung des öV-Angebotes.

Der Kanton, der Kreis oder die Gemeinden 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. Der Kreis wirkt im Verfahren mit. Die betroffenen Gemeinden berücksichtigen das Vorhaben in der Nutzungsplanung und passen 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. Der Kreis und die betroffenen Gemeinden wirken 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

Zum öffentlichen Verkehr besteht ein umfassender Grundlagenbericht (3. Teil). Im Bericht werden die flankierenden Massnahmen zur Förderung des öV nach baulichen (Bahnverkehr und Busverkehr) sowie nach organisatorischen Massnahmen unterschieden:

- a) *Bauliche Massnahmen Busverkehr*
- Bushaltstellen:*
- *St. Moritz: Segelzentrum (Engadinerstrasse)*
 - *Celerina: Anschluss Engadinerstrasse*
 - *Sils: Beach Club*
 - *Silvaplana: Kreisel Mitte, Camping*
(Das Buskonzept Silvaplana sieht die Verschiebung der Bushaltstellen aus dem Siedlungskern an die Umfahrungsstrasse vor. Die Verschiebung führt zu besserer Abwicklung des Busbetriebs (Fahrzeitverkürzung), und erhöhter Sicherheit im Ortskern. Gebiete mit erhöhtem Publikumsverkehr werden direkt erschlossen.)
- Buswendeplatz:*
- *Raum Samedan - Bever*
- Busprivilegierung:*
- *Samedan: Ortsdurchfahrt in Richtung Celerina*
 - *Pontresina: Ortsdurchfahrt Unterdorf*
- Sanierung von Knoten:*
- *Pontresina: Kreisel Gitögli*
- Busspuren:*
- *Ausdehnung der saisonalen Strassensperrung auf der alten Kantonsstrasse im Raum Bever bis Champfèr.*
 - *Ausbau der Busspuren*
- b) *Bauliche Massnahmen RhB (Bahnverkehr mittel- und langfristig)*
- Projektideen gemäss RhB (Stand 2010) (kursiv = nicht Bestandteil des regionalen Richtplans Verkehr).*
- *Zahlreiche ungesicherte Bahnübergänge*
 - *Umfahrung Bever (direkte Linie Val Bever - Samedan)*
 - *Doppelspur Bever - Samedan*
 - *Ausbau Bahnhof St.Moritz*
 - *Güterumschlag im Raum S-chanf*
 - *Ausbau Bahnhof Samedan*
 - *Sanierung / Neubau Albulatunnel*
- Weitere aus regionaler Sicht wünschenswerte Projekte sind:*
- *Bahnhaltestelle Talstation Bergbahn Celerina*
- c) *Weitere Anreize zur Benützung des öV*
- *Angebote für Ortsansässige*
 - *Bonussystem für Gäste, die mit dem öV anreisen.*
 - *Förderung des Gepäck- und Personenabholdienstes*
 - *Förderung von Pauschalarrangements*
 - *Förderung von Mehrtagesarrangements.*

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
Ausgangslage A	=	Vorhaben realisiert / in der Nutzungsplanung umgesetzt
Änderung des Koordinationsstandes = rot		

Angebote des öffentlichen Verkehrs

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Gebiet / Verbindung / Erweiterung	Hinweise/Massnahmen (siehe Teil C)	Koordinationsstand alt	Koordinationsstand neu
11.T0.01	11.öV.11	Maloja / St. Moritz / Pontresina / S-chanf / Cinuos-chel Brail (Angebot Busnetz)	Erhaltung, Priorität 1, C1 Laufende Optimierung	F	F
11.TV.01		Oberengadin und Umgebung	Tarifverbund, C1 Integration weiterer Gebiete prüfen	Z	F
	11.öV.12	Neues strassenunabhängiges Angebot	Priorität 3, C3	V	V

Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs

11.TB.01	11.öV.03	Celerina	RhB Haltestelle Celerina (Bergbahnen), Priorität 1, C1.	F	F
11.TB.02	11.öV.05	S-chanf	Industrieeisenbahn S-chanf – Entwicklungsstandort San Güerg, C2. Abstimmungsbedarf mit Erweiterung Deponie Bos-chetta und regionaler Schiessanlage.	F	Z
11.TB.03	11.öV.01	Bever, Samedan	Direktlinie Val Bever Samedan (Umfahrungslinie); Priorität 3, C3 Ausbau Bahnhof Bever (Doppelspur bis Samedan), Priorität 1, C2.	Z	Z

11.TB.04		Zuoz, S-chanf	Doppelspurabschnitt Zuoz – S-chanf, Priorität 2, C2	V	V
11.TB.05		Zuoz, S-chanf - Livigno	Neue Verbindung, Projektidee, Priorität 3, C2	V	V
11.TB.06		St. Moritz - Silvaplana	Verlängerung der Bahnverbindung bis St. Moritz Bad und bis Silvaplana. Strategische Linienführungen noch offen. Abstimmung mit Arealentwicklung St. Moritz ist erfolgt.	V	V
	11.öV.02	Samedan	Niveaufreier Bahnübergang	Z	A
	11.öV.13	Pontresina	Kreuzungsstelle RhB und Anhebung Bahngleis im Zusammenhang mit Projekt Lago Bianco. Aufnahme des Objektes in den kantonalen Richtplan ausstehend.	-	F

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

Erarbeitung Entwurf	Die vorliegenden Inhalte im Bereich Verkehr basieren auf den bereits vorhandenen, rechtskräftigen Richtplaninhalten aus den Jahren 2002-09 (Erlass des regionalen Richtplans Verkehr, Nr. 11.5.1, durch den Kreisrat am 14. Dezember 2000 und Genehmigung durch die Regierung am 19. Aug. 2003). Die Überarbeitung und Anpassung des Kapitels erfolgte durch die vom Kreisrat eingesetzte Arbeitsgruppe regionaler Richtplan Siedlung.
Vorprüfung und regionsinterne Vernehmlassung (14.1. - 11.3.2011)	<p>Gestützt auf das Regionalplanungsgesetz Oberengadin sind die Gemeinden zu einer Vernehmlassung des Richtplanentwurfs eingeladen worden. Zusätzlich eingeladen wurde die Vereinigung Pro Lej da Segl.</p> <p>Die Vernehmlassungsfrist dauerte vom 14. Januar bis am 11. März 2011. Insgesamt gingen von allen Gemeinden sowie der Vereinigung Pro Lej da Segl Stellungnahmen ein. Gleichzeitig zur Vernehmlassung bei den Gemeinden wurde das Vorprüfungsverfahren bei den Fachstellen der kantonalen Verwaltung durchgeführt. Die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung wurden im Vorprüfungsbericht vom 27. Mai 2011 festgehalten.</p> <p>Die Regionalplanungskommission hat die Anträge aus Vernehmlassung und Vorprüfung beraten und zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Die Wünsche und Anträge sowie deren Behandlung sind im Bericht „Auswertung der kantonalen Vorprüfung / regionale Vernehmlassung“ vom 6. Juli 2011 dokumentiert.</p>
Öffentliche Auflage (6.10. - 4.11.2011)	Der Entwurf zur Anpassung des regionalen Richtplans Oberengadin wurde vom 6. Oktober bis zum 4. November 2011 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig mit dem regionalen Richtplan wurden auch die erläuternden Berichte zur Anpassung des kantonalen Richtplans öffentlich aufgelegt. Parallel zur öffentlichen Auflage erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen sowie die Vorprüfung durch den Bund. Das Ergebnis der Mitwirkung ist im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ vom 26. Januar 2012 dokumentiert.
Beschlussfassung:	Der Kreisrat hat anlässlich der Sitzung vom 26. Januar 2012 das Kapitel V 6.3, Öffentlicher Verkehr, zuhanden der Genehmigung durch die Regierung beschlossen.

G. Grundlagen

- Grundlagenbericht zum regionalen Richtplan Verkehr, 2. Teil, Dezember 2000
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs des Kreises Oberengadin (GöVOE) gestützt auf Art. 2 und Art. 14 der Verfassung des Kreises Oberengadin, beschlossen in der Kreisabstimmung vom 13. Juni 1999.



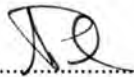
Regionaler Richtplan Oberengadin

Verkehr

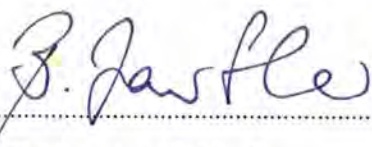
V 6.4 Wegkonzept Langsamverkehr

Beschluss des Kreisrates vom 26. Januar 2012:


.....
Der Kreispräsident


.....
Die Kreisvizepräsidentin

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 1200 vom 18.12.2012


.....
Die Regierungspräsidentin

Der Kanzleidirektor





A. Ausgangslage

Das Wegkonzept des regionalen Richtplans befasst sich mit dem regional bedeutsamen Netz für den Langsamverkehr (Fuss-, Wander- und Radwege, Mountainbike- und Inlineskate-Routen), den Langlauf sowie den Pferdesport (Reitwege).

Das Wegnetz ausserhalb des Siedlungsgebiets erfüllt vor allem eine Freizeitfunktion, die sowohl von Gästen als auch von Ortsansässigen wahrgenommen wird. Zwischen den einzelnen Ortschaften im Raum Silvaplana – Pontresina – Samedan – Bever erfüllt das Radnetz auch eine Funktion für den Schüler- und Pendlerverkehr. Attraktive Radweg- und Fussgängerverbindungen fördern die Umlagerung des motorisierten Verkehrs auf kurze Distanzen und sind sowohl aus touristischer wie auch aus Sicht der einheimischen Bevölkerung wichtig.

Bisherige Planungen

Die Region Oberengadin hat im Rahmen des regionalen Richtplans 1996 ein Wegkonzept für den nicht motorisierten Verkehr (Fussgänger, Radfahrer, Pferde) erarbeitet. Der regionale Richtplan „Wege“ wurde 1996 beschlossen und mit Beschluss der Regierung Nr. 1052 vom 13. Mai 1997 genehmigt. Im Richtplan „Wegkonzept“ werden die Haupt-Radwege in der Talachse als Bestandteil des regionalen Gesamtkonzepts Verkehr integriert.

Erneut aufgegriffen und punktuell ergänzt wurde das Thema Wegkonzept im Regionalen Richtplan Verkehr, Nr. 11.5.1 (vom Kreisrat erlassen im Dez. 2000). Eine weitere Behandlung des Langsamverkehrs auf Richtplanstufe erfolgte mit der Teilrevision des Richtplans „Wege“ vom 17. April 2008, genehmigt am 31. März 2009 (RB Nr. 317). Es handelt sich dabei um die punktuelle Ergänzung des Mountainbikenetzes zwischen Sils bis Pontresina zur Entflechtung der stark benutzten Fusswegverbindung entlang der Seen und zur Verbesserung des touristischen Angebotes.

Ziele des kantonalen Richtplans

Der kantonale Richtplan 2000 hat zum Ziel, dass sichere und attraktive Fuss- und Wanderwegverbindungen sowie sichere und komfortable Radwegverbindungen angeboten werden, welche den Anforderungen ihrer Benutzer entsprechen. Kantonsstrassen sollen vom Fussgänger- und Radverkehr entlastet werden. Wichtig sind die Verknüpfung mit den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und die überregionale bzw. grenzüberschreitende Abstimmung der Fuss- und Radwegverbindungen. Diese Aufgabe fällt in den Verantwortungsbereich der Regionen.

Im kantonalen Richtplan 2000 sind für das Oberengadin 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.

Entwicklung des Langsamverkehrs

Seit Erlass des Wegkonzepts im Jahr 1997 haben sich einige wesentliche Veränderungen mit Auswirkungen auf die Wegnutzung ergeben. Zu den wichtigsten Veränderungen zählt die grosse Beliebtheit des Mountainbikesports. Das Mountainbiken hat sich als Sommersportart etabliert und zählt heute deutlich mehr Aktive als noch vor wenigen Jahren. Um als Tourismusdestination von der grossen Popularität dieser Sportart profitieren zu können, ist ein vielseitiges Mountainbikenetz (Rundstrecken, Freeride-Routen u.a.) bereitzustellen.

Ungebrochen ist auch die Beliebtheit des Wander- und Trekkingsports. Es ist davon auszugehen, dass die Anzahl Wanderer in der jüngeren Vergangenheit weiter zugenommen hat. Wichtige Veränderungen sind auch das Aufkommen jüngerer Sportarten wie Inlineskate oder technischer Neuerungen wie E-Bikes. In Bezug auf die Organisation und Signalisation überregionaler Routen bildet der Aufbau des nationalen Netzwerks für den Langsamverkehr „Schweiz Mobil“ eine wichtige Ausgangslage.

Insgesamt führen diese verschiedenen Veränderungen zu einem erhöhten Koordinationsbedarf zwischen den Interessen der Nutzergruppen. Im Rahmen der regionalen Richtplanung werden die Interessen auf gesamtregionaler Ebene koordiniert. Die wichtigsten Grundlagen dazu bilden das kantonale Wanderwegnetz BAW, die nationalen und regionalen Routen von Schweiz Mobil sowie der Mountainbike-Masterplan des Destination Engadin St. Moritz. Die bisherigen Planungen sind, mit Ausnahme der Teilrevision von 2009, generell als überholt zu erachten.

Koordination zwischen den Nutzergruppen

Die Beanspruchung der Weginfrastruktur durch verschiedene Nutzergruppen birgt ein gewisses Konfliktpotenzial, insbesondere bei stark frequentierten und / oder schmalen Wegen. Am häufigsten besteht ein Konfliktpotenzial zwischen Wanderern und Mountainbikern. Der Abstimmungsbedarf hat mit zunehmender Beliebtheit des Mountainbikesports zugenommen.

Eine sinnvolle Entflechtung des Wegnetzes ist dort anzustreben, wo die gemeinsame Nutzungsverträglichkeit von Mountainbike- und Wanderwegen nicht gewährleistet ist. Dies trifft beispielsweise auf spezielle Mountainbike-Abfahrtsrouten (Downhill, Freeride) zu, welche aus Sicherheitsgründen räumlich getrennt von Wanderwegen verlaufen müssen. Neben Entflechtungsmassnahmen können auch Sensibilisierungsmassnahmen (Information, Hin-

weistafeln) einen Beitrag zu einer konfliktfreien Nutzung des Wegnetzes im Oberengadin beitragen. Nicht im Sinne der Tourismusdestination ist eine Überreglementierung der Wegbenutzungsrechte mit entsprechenden Signalisationen. Eine gegenseitige Rücksichtnahme reicht in den meisten Fällen aus, um Konflikte zu vermeiden.

Wander- und Fusswege

Das Wanderwegnetz im Oberengadin ist sehr gut ausgebaut und erschliesst eine Vielzahl an attraktiven Landschaftsräumen. In einigen Gebieten ist das Wanderwegnetz sogar eher zu dicht, mit Blick auf Signalisation und Unterhalt der Weginfrastrukturen und auch in Bezug auf den Naturschutz ist ein zu dichtes Wanderwegnetz mit Nachteilen verbunden. Ein dichtes Wegnetz mit zu vielen Wegalternativen auf einer Wanderroute wird auch vonseiten der Benutzer eher abgelehnt. Daher ist im Oberengadin in gewissen Gebieten eher die Aufhebung bestehender Wanderwege als die Errichtung neuer Wanderwege abzustreben.

Ausgangs- und Endpunkt von Wanderrouten sowie Knotenpunkte verschiedener Wanderwege befinden sich häufig im Bereich grösserer öV-Haltestellen oder Parkplätze im Siedlungsgebiet. Wanderwege im Siedlungsgebiet bilden rechtlich gesehen einen Bestandteil des kommunalen Fusswegnetzes, welches der Erschliessung und Verbindung von Wohngebieten, Arbeitsplätzen, Ausbildungsstätten, Haltestellen u.a. dient. Mit Blick auf das Gesamtnetz werden jedoch die Wanderwege auch innerhalb des Siedlungsgebiets aufgezeigt. Rein aufgrund dieser Netzdarstellung ergeben sich jedoch keine vom Fuss- und Wanderweggesetz abweichenden Zuständigkeitsbereiche.

Langlauf

Dem Langlaufsport kommt im Oberengadin traditionell eine grosse Bedeutung zu. Das Loipennetz umfasst rund 180 km und verschiedene Gemeinden verfügen über ein Langlaufzentrum. Die Infrastrukturen für den Langlaufsport bilden einen wichtigen Bestandteil des touristischen Angebots, und werden auch von Ortsansässigen intensiv beansprucht. Insgesamt ist das Loipennetz gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

Von besonderer Bedeutung für die Region ist der jährlich durchgeführte, international renommierte Engadin Skimarathon. Dieser Grossanlass verleiht dem Langlaufsport im Oberengadin zusätzliches Gewicht. Die Marathonloipe bildet das Rückgrat des Loipennetzes.

Die Region Oberengadin hat ein regionales Langlaufloipen-Konzept erarbeitet (genehmigt mit RB 1052 vom 13.5.1997, Änderungen genehmigt mit Verfügung des Departements vom 11.10.2000). Die Ziele dieses Konzeptes bestehen in der Sicherung eines durchgehenden Loipennetzes mit Anschlüssen an die Siedlungen und in Abstimmung mit den Haltestellen

des öffentlichen Verkehrs. Das Konzept hat unverändert Gültigkeit. Die heutige Linienführung der Langlaufloipen wurde per Umfrage bei den Gemeinden erhoben und aktualisiert.

Reitwege

Das Oberengadin weist ein umfangreiches und differenziertes Pferdesportangebot auf. Viele Pferdebetriebe bieten touristische Aktivitäten wie Kutschenfahrten, Reitschulen oder Ausritte an. Zudem finden im Oberengadin regelmässig international beachtete Pferdesport-Anlässe statt (White Turf, Polo, Concours). Im Gegensatz zum Langsamverkehr existieren keine signalisierten Reitrouten auf regionaler Ebene.

Zum Reiten eignen sich trittfeste und federnde Wege, Strassen mit Autoverkehr werden gemieden. Auch stark frequentierte Wege des Langsamverkehrs sind für das Reiten nicht geeignet. Die spezifischen Bedürfnisse des Reitsports verlangen wohl nach einer gewissen Koordination mit den weiteren Nutzungsansprüchen, doch gerade eine bewusste Lenkung und die damit verbundene Massierung des Reitens auf bestimmten Wegen würde eine eigentliche Entflechtung unabdingbar machen. Dies wird im Generellen nicht angestrebt.

Die Sicherung der Durchgängigkeit von bestimmten, von Reitenden bevorzugten, Wegen kann bilateral zwischen den betroffenen Gemeinden erfolgen. Auf eine Aufnahme von spezifischen Reitwegen im regionalen Richtplan wird daher verzichtet. Das Thema der Winterreitwege wird im Rahmen der anstehenden Bearbeitung des Kapitels Tourismus aufgenommen.

Kartendarstellung regionales Langsamverkehrsnetz

Zwecks einer besseren Übersicht über die verschiedenen Netze werden ergänzend zur Richtplankarte die heute signalisierten oder künftig zu signalisierenden Rad- und Wanderwege, Mountainbike- und Inlineskaterouten in einer Grundlagenkarte „Langsamverkehr“ dargestellt. Auch dargestellt werden darin die Langlaufloipen sowie evtl. die Reitwege.

Nebst der Festlegung dieser Netze im Richtplan, werden in der Richtplankarte verschiedene Aufhebungen oder Verlegungen von Wegabschnitten vorgenommen bzw. festgelegt (Konfliktsituation oder bei einem zu dichten Wegnetz). Ebenfalls festgelegt werden erforderliche Aus- oder Neubauten (in der Regel für den Mountainbikesport). Im Richtplan nicht berücksichtigt werden hingegen die Fuss- und Veloverbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets, sofern diese nicht Teil des regionalen Langsamverkehrsnetzes sind.

B. Leitüberlegungen

Ziele

Das Oberengadin ist mit sicheren und komfortablen, insbesondere im Talboden durchgehenden Rad- und Fusswegnetzen für den Schüler-, Pendler- und Freizeitverkehr erschlossen. Rad-, Wander- und Fusswegverbindungen sowie Reitwege sind mit Nachbarregionen und dem Ausland abgestimmt.

Grundsätze

- a. Das regionale Fuss- und Radwegnetz ist auf das lokale Wegnetz abgestimmt. Den verschiedenen Bedürfnissen ist Rechnung zu tragen.
- b. Auf stark frequentierten oder mehrfach belegten Wegen werden Entflechtungen angestrebt. Durch Information und Organisation der Benutzer wird gegenseitige Rücksichtnahme angestrebt.
- c. Auf den Hauptverkehrsstrassen werden dem Radverkehr wo möglich eigene Fahrspuren zugewiesen (Radwege / Radstreifen).
- d. Das Fuss- und Radwegnetz ist auf die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, der touristischen Orte und Knoten abgestimmt. Die Zugänge der öV-Haltestellen für den Langsamverkehr werden optimiert.
- e. Beim Ausbau von Wegen ist auf Naturwerte, Wild und Landschaft möglichst Rücksicht zu nehmen. Es gelten die übergeordneten Schutzprioritäten gemäss Bundesrecht.
- f. Die Reitwege werden mit den Nutzungsansprüchen des Langsamverkehrs und des Langlaufsports koordiniert.

C. Verantwortungsbereiche

Der Kreis setzt in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Gemeinden das regional relevante Wegnetz für Wanderer, Mountainbike- und Radfahrer fest. Das festgelegte Netz wird periodisch überprüft, Konflikte ermittelt und darauf aufbauend ein Massnahmenplan erstellt.

Der Kreis ergänzt das Wegkonzept Langsamverkehr mit einem Wegkonzept für den Pferdesport.

Der Kanton, der Kreis oder die Gemeinden 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. Der Kreis wirkt im Verfahren mit. Die betroffenen Gemeinden berücksichtigen das Vorhaben in der Nutzungsplanung (Genereller Erschliessungsplan) und passen diese an.
- b. Die zuständige Behörde erstellt das Projekt in Absprache mit den beteiligten Stellen und koordiniert das Angebot.

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

- a. Die zuständige Behörde erarbeitet Studien und koordiniert das Angebot.
- b. Der kantonale bzw. regionale Richtplan wird angepasst. Der Kreis und die betroffenen Gemeinden wirken 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

Grundlagen für das Langsamverkehrsnetz im Oberengadin bilden das Inventar der Langsamverkehrsnetze (Strassengesetz Graubünden, Art. 6), der Masterplan für Mountainbikerouten Engadin St. Moritz sowie die nationalen und regionalen Routen von Schweiz Mobil (Wander-, Velo- und Mountainbike-land). Folgende nationale (einziffrige Routennr.) und regionale (zweiziffrige Routennr.) führen teilweise durch das Oberengadin (Stand: Juni 2011):

Wanderouten:

- Senda Segantini (Route 25: Savognin - Samedan)
- Via Valtellina (Route 30: Klosters - Tirano)
- Via Albula / Bernina (Route 33: Thusis - Tirano)
- Jakobsweg Graubünden (Route 43: Davos - Val Susauna- Cinous-chel - Scuol)

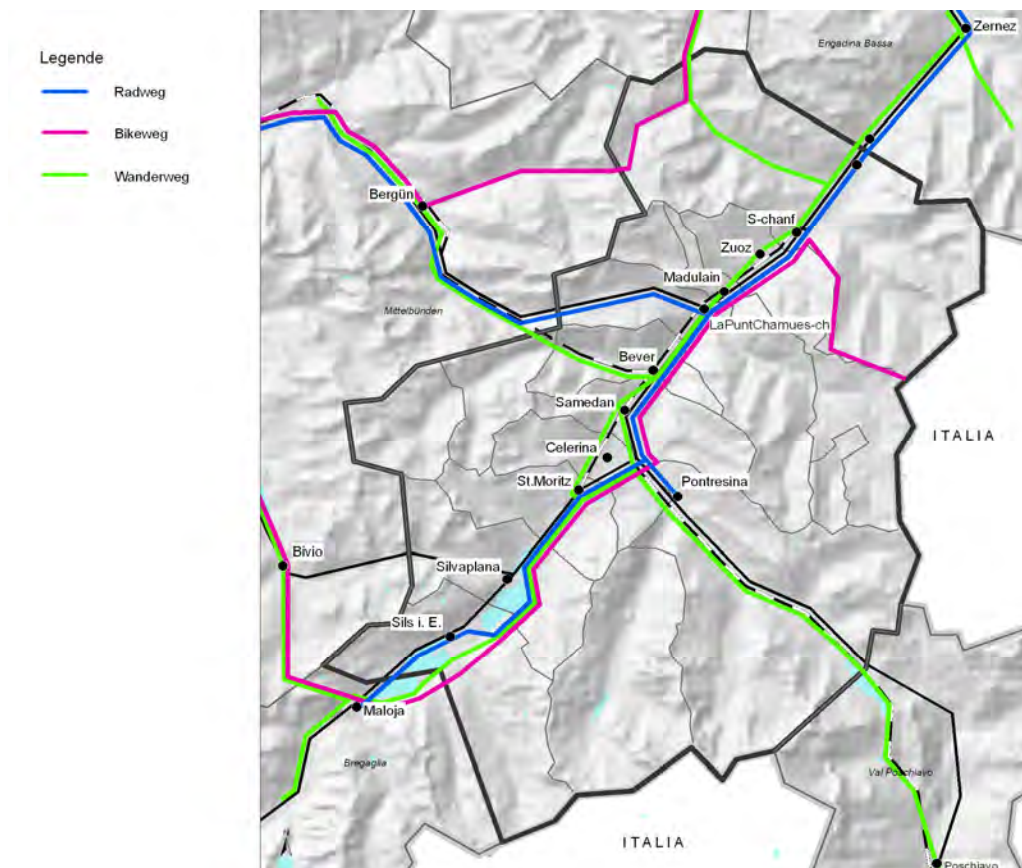
Velorouten:

- Graubünden-Route (Route 6: Chur - Albula - Martina)
- Inn-Radweg (Route 65: Maloja - Martina)

Mountainbikerouten:

- Alpine Bike (Route 1: Septimer - Casaccia - Maloja - S-chanf - Livigno)
- Graubünden Bike (Route 90: Langwies - Davos - Scalettpass - Bergün)

Abbildung 1: Nationale und regionale Routen von Schweiz Mobil im Oberengadin.



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
Ausgangslage A	=	Vorhaben realisiert / in der Nutzungsplanung umgesetzt
Änderung des Koordinationsstandes = rot		

Radverbindungen

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Gebiet / Verbindung / Erweiterung	Hinweise/Massnahmen (siehe Teil C)	Koordinationsstand alt	Koordinationsstand neu
	11.Wk.01	Silvaplana - Sils	Radwegprojekt linke Seeseite, Priorität 1, C1 Siehe dazu 11.StV.11	F	Z
	11.Wk.02	Sils-Maloja	Radwegverbindung linke Seeseite, Priorität 1, C2 Siehe dazu 11.StV.12	Z	Z
	11.Wk.11	Silvaplana-Sils	Wander - Radweg rechte Seeseite Regelung Unterhalt	F	A

Mountainbikerouten (inkl. Freeride-Strecken)

	11.Wk.21	MTB-Route Val da Fain	Pontresina - Bernina Suot - Val da Fain - Alp la Stretta Zwei Varianten bis Morteratsch (linke oder rechte Talseite) Route kann via La Stretta - Forcola di Livigno - Bernina fortgesetzt werden.	-	F
	11.Wk.22	MTB-Route Suvretta	Samedan - Val Bever - Suvrettapass - Munt da S. Murrezzan - Marguns - Samedan Mehrere alternative Abfahrtsmöglichkeiten ab Suvrettapass (Alp Suvretta - St. Moritz / Silvaplana)	-	F
	11.Wk.23	MTB-Route Val Chaschauna	S-chanf - Alp - Chaschauna - (Pass Chaschauna - Livigno) Ausbau Abschnitt Alp	-	F

			Chaschauna - Pass Chaschauna Bestandteil der nationalen Schweiz Mobil-Route 1		
	11.Wk.24	MTB-Route Val Chamuera	La Punt Chamues-ch - Serlas - Timun Zwei alternative Routen ab Ser- las (Alp Prünella / Alp Prüna)	-	F
	11.Wk.25	MTB-Route Scalettapass	S-chanf - Susauna - Alp Funtau- na - Scalettapass - Davos z.T. Bestandteil der regionalen Schweiz Mobil-Route 90	-	F
	11.Wk.26	MTB-Route Val Fex	St. Moritz - Surlej - Platta (Fex) - Alp Muot Selvas St. Moritz - Surlej - Platta auf Radweg im Talboden oder auf MTB-Weg (via Camona Para- vicini, Alp Prasüra) Entflechtung MTB / Wanderweg im Gebiet God San Gian	-	F
	11.Wk.27	MTB-Route Julier Panoramatrail	Bergstation Signalbahn - Alp Suvretta - Orchas - Julierpass- strasse - Silvaplana Entflechtung MTB / Wanderweg im untersten Abschnitt (Julier- passstrasse bis Silvaplana)	-	F
	11.Wk.28	MTB-Route Alp Muntatsch - Mar- guns	Samedan - Alp Muntatsch - Mar- guns - Alp Laret - Samedan zusätzliche Schlaufe via Las Trais Fluors - Camona Saluver	-	F
	11.Wk.29	MTB-Route Bernina Express	Pontresina - Bernina Suot - Bernina Pass - Poschiavo Zwei Varianten von Pontresina bis Morteratsch (linke oder rechte Talseite)	-	F
	11.Wk.30	MTB-Route Stazer Wald	Alternative zur Schweiz Mobil Route durch den Stazer Wald	-	F
	11.Wk.31	Biketrail Corviglia - Alp Giop - Salastrains - St. Moritz	Ausbau und Entflechtung mit Wanderweg erforderlich	-	F
	11.Wk.32	Freeride - Strecke	Corviglia - Chantarella Neubau (Flowtrail)	-	F

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

Erarbeitung Entwurf	Die vorliegenden Inhalte im Bereich Verkehr basieren auf den bereits vorhandenen, rechtskräftigen Richtplaninhalten aus den Jahren 2002-09 (Erlass des regionalen Richtplans Verkehr, Nr. 11.5.1, durch den Kreisrat am 14. Dezember 2000 und Genehmigung durch die Regierung am 19. Aug. 2003). Die Überarbeitung und Anpassung des Kapitels erfolgte durch die vom Kreisrat eingesetzte Arbeitsgruppe regionaler Richtplan Siedlung.
Vorprüfung und regionsinterne Vernehmlassung (14.1. - 11.3.2011)	<p>Gestützt auf das Regionalplanungsgesetz Oberengadin sind die Gemeinden zu einer Vernehmlassung des Richtplanentwurfs eingeladen worden. Zusätzlich eingeladen wurde die Vereinigung Pro Lej da Segl.</p> <p>Die Vernehmlassungsfrist dauerte vom 14. Januar bis am 11. März 2011. Insgesamt gingen von allen Gemeinden sowie der Vereinigung Pro Lej da Segl Stellungnahmen ein. Gleichzeitig zur Vernehmlassung bei den Gemeinden wurde das Vorprüfungsverfahren bei den Fachstellen der kantonalen Verwaltung durchgeführt. Die Ergebnisse der kantonalen Vorprüfung wurden im Vorprüfungsbericht vom 27. Mai 2011 festgehalten.</p> <p>Die Regionalplanungskommission hat die Anträge aus Vernehmlassung und Vorprüfung beraten und zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Die Wünsche und Anträge sowie deren Behandlung sind im Bericht „Auswertung der kantonalen Vorprüfung / regionale Vernehmlassung“ vom 6. Juli 2011 dokumentiert.</p>
Öffentliche Auflage (6.10. - 4.11.2011)	Der Entwurf zur Anpassung des regionalen Richtplans Oberengadin wurde vom 6. Oktober bis zum 4. November 2011 während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Gleichzeitig mit dem regionalen Richtplan wurden auch die erläuternden Berichte zur Anpassung des kantonalen Richtplans öffentlich aufgelegt. Parallel zur öffentlichen Auflage erfolgte die verwaltungsinterne Vernehmlassung zuhanden der Beschlussfassung / Genehmigung bei den kantonalen Amtsstellen sowie die Vorprüfung durch den Bund. Das Ergebnis der Mitwirkung ist im „Bericht zu den Wünschen und Anträgen“ vom 26. Januar 2012 dokumentiert.
Beschlussfassung:	Der Kreisrat hat anlässlich der Sitzung vom 26. Januar 2012 das Kapitel V 6.4, Wegkonzept Langsamverkehr, zuhanden der Genehmigung durch die Regierung beschlossen.

G. Grundlagen

- Grundlagenbericht zum regionalen Richtplan Verkehr, Dezember 2000
- Teilrevision Regionaler Richtplan Wege, vom Kreisrat beschlossen am 17.4.2008, von der Regierung genehmigt mit RB 317 vom 1. April 2009
- Wanderwegnetz gemäss BAW (Verein Bündner Wanderwege)
- Nationale und regionale Routen Schweiz Mobil
- Masterplan Mountainbike Engadin St. Moritz