Gemeinde Celerina | Schlarigna

Bericht

11. September 2017
(angepasst 30.09.2025)

Verkehrs- und Parkierungskonzept

Strittmatter Partner AG

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 4
1.1 Anlass 4
1.2 Aufgabe 5
1.3 Projektorganisation 6
1.4 Projektablauf 6

2 Grundlagen 7
2.1 Kanton Graubünden 7
2.2 Region Maloja 8
2.3 Gemeinde Celerina | Schlarigna 11
2.4 Weitere 14

3 Situationsanalyse 16
3.1 Exkurs Tages- und Mehrtagestourist 16
3.2 Siedlung 17
3.3 Verkehr 18
3.4 Fazit 35

4 Strategie 37
4.1 Zielsetzung 37
4.2 Übergeordnetes verkehrliches Leitbild 38

5 Konzept | Massnahmen 40
5.1 Konzept MIV 40
5.2 Massnahmen MIV 43
5.3 Optionale Massnahmen MIV 52
5.4 Konzept Parkierung 54
5.5 Massnahmen Parkierung 63
5.6 Konzept ÖV 66
5.7 Massnahmen ÖV 68
5.8 Konzept LV 71
5.9 Massnahmen LV 72

6 Vertiefung Verkehrsdosierung 73
6.1 Prinzip der Dosierung 73
6.2 Dosierung Dorfkern Celerina 74
6.3 Verkehrsmodell 75
6.4 Chancen | Risiken 76
6.5 Busbevorzugung im Dorfkern 77

7 Geprüfte Massnahmen 78
7.1 Einbahnsysteme 78
7.2 Kreisel Anschluss Engadinerstrasse 79

Anhang 81
A1 Veranstaltungskalender 82
A2 Heutiges Parkraumangebot 83
A3 Rechtlicher Rahmen PP-Bewirtschaftung 85
A4 Wettbewerbsverfahren 89
A5 Verkehrsmodelle 90
A6 Massnahmenpaket 93

Impressum 95

1 Ausgangslage

1.1 Anlass

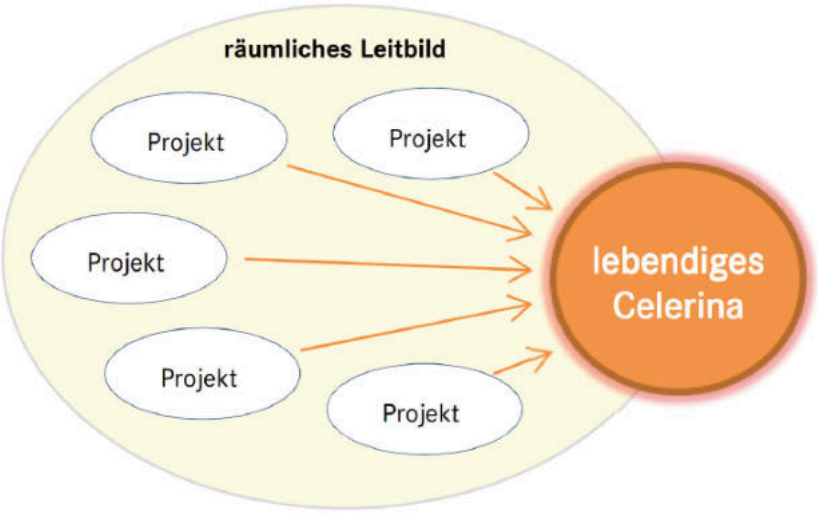
Im Herzen der Ferienregion Engadin St. Moritz liegt die Gemeinde Celerina | Schlarigna. Die charmanten, historischen Ortskerne, die einzigartige Naturlandschaft und das vielfältige Sport- und Erholungsangebot ziehen jedes Jahr zahlreiche Gäste aus dem In- und Ausland an. Das Verkehrsaufkommen ist insbesondere in der Sommer- und Wintersaison gross, wobei das Auto das dominierende Verkehrsmittel darstellt. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind entsprechend erheblich und augenfällig. Aus diesem Grund möchte die Gemeinde Celerina | Schlarigna – basierend auf den übergeordneten Zielen – den Verkehr künftig nachhaltiger organisieren. Dies auch um die touristische Attraktivität zu erhalten und zu steigern.

Abb. 1 Blick in die Via Maistra

Bezug zu anderen kommunalen Planungen und Projekten

In der Gemeinde wurden in den vergangenen Jahren diverse Planungen und Projekte mit einem räumlichen Bezug in Angriff genommen. Mit der Ausarbeitung weiterer Projekte soll bald gestartet werden. Den Leitrahmen für die verschiedenen Projekte bildet das im Jahr 2016 erarbeitete räumliche Leitbild 2050, welches das «Lebendige Celerina» zum Ziel hat.

Abb. 2 Auszug aus dem räumlichen Leitbild (Quelle: räumliches Leitbild Celerina 2050, vom Juli 2017)



1.2 Aufgabe

In einem ersten Schritt ist die heutige Verkehrssituation zu analysieren. Aufbauend auf der Analyse und den übergeordneten Zielen soll in einem zweiten Schritt aufgezeigt werden, wie der Verkehr in der Hoch- und Nebensaison möglichst siedlungs- und umweltverträglich bewältigt werden kann. Der Fokus soll dabei nicht nur auf den motorisierten Verkehr beschränkt bleiben, sondern es ist auch der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr zu berücksichtigen. Das Leitbild und das Massnahmenbündel sind auf die Siedlung(-splanung) abzustimmen. Letzteres ist zudem nach Ausführungstermin (kurz-, mittel-, langfristig) zu gliedern.

1.3 Projektorganisation

1.3.1 Gemeindevorstand

Dem Gemeindevorstand obliegt die strategische und politische Begleitung des Projekts. Über den aktuellen Stand der Planung wird der Gemeindevorstand durch den Präsidenten der Verkehrskommission laufend informiert. Wichtige Zwischenentscheide sind vom Gemeindevorstand zuhanden der nächsten Arbeitsschritte zu bewilligen.

1.3.2 Erweiterte Verkehrskommission

Die Verkehrskommission begleitet und berät die erarbeiteten Entwürfe des Planungsbüros zuhanden des Gemeindevorstandes. Sie setzt sich aus folgenden Personen zusammen:

- Donald Holstein
- Reto Weisstanner
- Fredi Zanini
- Armon Bischoff
- Thomas Berner
- Andrea Colombo

Für das Verkehrs- und Parkierungskonzept wurde die Verkehrskommission um folgende Personen erweitert:

- Christian Brantschen, Gemeindepräsident
- Riet Ganzoni, Gemeindevorstand
- Toni Spirig, Planungskommission
- Marco Rogantini, Leiter Bauamt
- Reto Ganssner, Gestaltungsberater
- Orlando Menghini, Ortsplaner
- Armin Meier, Verkehrsplaner
- Pascal Zanoni, Verkehrsplaner

1.4 Projektablauf

Das Verkehrs- und Parkierungskonzept wurde in der Zeit von Oktober 2016 bis August 2017 erarbeitet.

Pendenz:
Kapitel, dem weiteren Planungsverlauf entsprechend, ergänzen.

2 Grundlagen

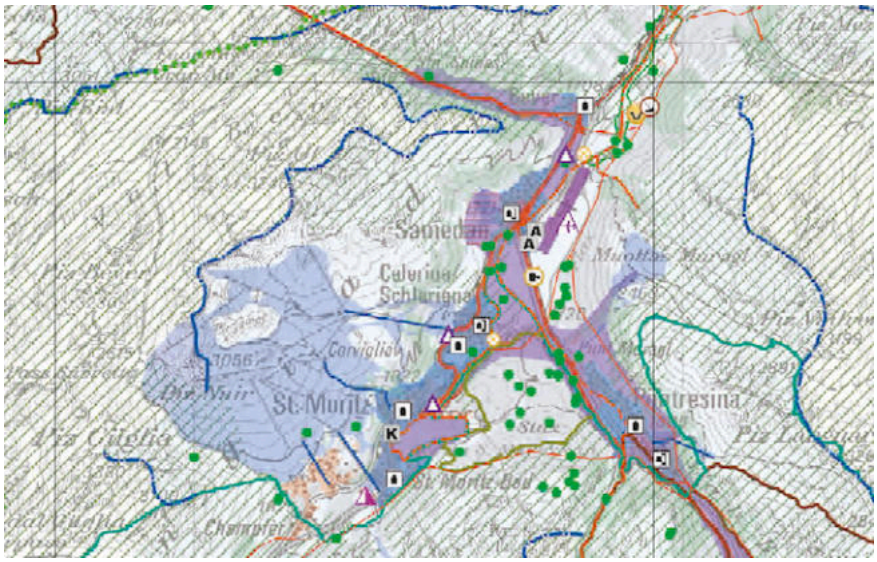
2.1 Kanton Graubünden

2.1.1 Kantonaler Richtplan Graubünden

Der historische Ortskern von Crasta und Celerina (inkl. Umgebung S. Gian) sind im kantonalen Richtplan (2013) als schützenswerte Ortsbilder (Zwischenergebnis) eingetragen. Gemäss ISOS sind die beiden Ortsbilder von regionaler Bedeutung. Weiter ist im Richtplan ein Infrastrukturvorhaben der Rhätischen Bahn mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» zu finden. Enthalten ist eine neue Haltestelle bei der Bergbahn Marguns, welche nach heutigem Kenntnisstand jedoch nicht realisierbar ist.

Abb. 3 Auszug aus der Richtplankarte (ohne Massstab)

Legende:
- Schützenswerter Ort
- Schützenswerter Ort mit Freihaltebereich
- Infrastruktur Schiene



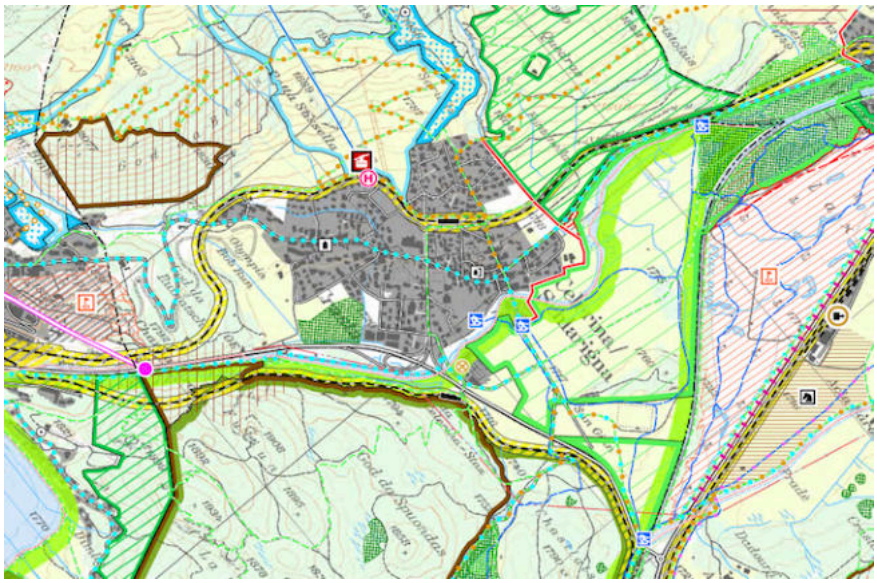
2.2 Region Maloja

2.2.1 Regionaler Richtplan Oberengadin

Der regionale Richtplan wurde am 18. Dezember 2012 von der Regierung (RB Nr. 1200) genehmigt. Die Bereiche Landschaft und Tourismus wurden im Jahr 2015 angepasst und ergänzt.

Abb. 4 Auszug aus der Richtplankarte (ohne Massstab)

Legende:
- Schützenswerter Ort
- Schützenswerter Ort mit Freihaltebereich
- Entwicklungsstandort Bergbahnen
- Bahnhaltestelle
- Radweg
- Mountainbikeweg
- Zugangspunkt Langlaufloipe
- Landschaftsschutzgebiet
- Naturschutzgebiet
- Landschaften und Naturdenkmäler von nat. Bedeutung (BLN)



Regionales Verkehrskonzept (V 6.1)

Für den Sachbereich Verkehr sind folgende behördenverbindliche Leitüberlegungen festgelegt worden:

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 Mittelansatz ausgebaut wird. Das Verkehrskonzept ist auf das Siedlungskonzept und die Siedlungsentwicklung abgestimmt.

Grundsätze (nicht abschliessend)

- Siedlungsentwicklung auf die Verkehrsinfrastruktur abstimmen
- mit gezielter Gestaltung der Verkehrsflächen attraktive öffentliche Räume schaffen
- Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer in Kerngebieten zulassen
- MIV auf die Hauptstrassen lenken

Strassenverkehr (V 6.2)

Für den Teilbereich Strassenverkehr sind folgende behördenverbindliche Leitüberlegungen festgelegt worden:

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 der Bevölkerung und Wirtschaft abgestimmt. Beim Ausbau und Neubau von Strassen ist auf die Natur und Landschaft Rücksicht zu nehmen. Bewohner und Gäste sind vor lästigen Immissionen zu schützen.

Grundsätze (nicht abschliessend)

- vom Verkehr stark belastete Siedlungen entlasten
- Leistungsfähigkeit und Sicherheit bestehender Engpässe erhöhen
- sicherheitskritische Stellen auf dem gesamten Strassennetz beseitigen
- Verkehr mit Reduktion der Durchlässigkeit auf die kantonalen Haupt- und Verbindungsstrassen lenken
- Verkehrsregime einführen, die die Aufenthaltsqualität und Sicherheit in den Ortskernen und Wohnquartieren erhöht

Objekte

Als Objekt, welches zur Umsetzung der Leitüberlegungen beiträgt, ist die bereits umgesetzte saisonale Sperrung der Verbindungsstrasse St. Moritz – Celerina (Priorität 2) eingetragen.

Öffentlicher Verkehr (V 6.3)

Für den Teilbereich öffentlicher Verkehr sind folgende behördenverbindliche Leitüberlegungen festgelegt worden:

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 (nicht abschliessend)

- dem innerregionalen Pendlerverkehr ganzjährig ein bedarfsgerechtes Angebot bereitstellen
- Takt und Umsteigebeziehung koordinieren
- touristische Orte und Knoten mit grösseren Gästeaufkommen und Standortgebiete für Sport | Event | Freizeit optimal bedienen
- an neuralgischen Knoten den Busverkehr gegenüber dem Individualverkehr priorisieren

Objekte

Als Objekt, welches zur Umsetzung der Leitüberlegungen beiträgt, ist die RhB-Haltestelle bei den Bergbahnen (vgl. Kap. 2.1.1) eingetragen.

Wegkonzept Langsamverkehr (V 6.4)

Für den Teilbereich Langsamverkehr sind folgende behördenverbindliche Leitüberlegungen festgelegt worden:

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 Nachbargemeinden und dem Ausland abgestimmt.

Grundsätze (nicht abschliessend)

- regionales Fuss- und Radwegnetz auf das lokale Netz abstimmen
- eigene Fahrspuren für den Radverkehr auf den Hauptverkehrsstrassen
- Fuss- und Radwegnetz auf öV und die touristischen Orte und Knoten abstimmen

2.2.2 Standortentwicklungsstrategie Region Maloja und Regione Bernina

Die Tourismuswirtschaft und somit der Wirtschaftsstandort Oberengadin stagnieren seit mehr als 20 Jahren. Mit einer Standortentwicklungsstrategie soll das Oberengadin als attraktiver und zukunftsfähiger Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraum erhalten und ausgebaut werden. Die nachfolgenden Strategien gilt es bei standortpolitischen und raumplanerischen Fragen und Abwägungen zu beachten:

- Tourismus dynamisieren: Beherbergungswirtschaft und die touristischen Leistungsträger wie Bergbahnen stärken und deren Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit erhöhen
- Wirtschaft diversifizieren: Dienstleistungsarbeitsplätze für neue Lebens- und Arbeitsformen (Zweitwohnstandort, Teilzeitarbeit) schaffen
- Verkehr optimieren: internationale Anbindung (Flugverkehr), überregionale Erreichbarkeit (Anbindung an Chur und Zürich) und innerregionale verkehrstechnische Situation (öV, LV) optimieren

2.3 Gemeinde Celerina | Schlarigna

2.3.1 Positionierung

Die Gemeinde Celerina möchte sich im Wettbewerb um Gäste aus dem In- und Ausland neu positionieren. Gestützt auf die Standortvorteile von Celerina wurde eine klare Strategie festgelegt. Das im Jahr 2016 erarbeitete Positionspapier enthält unter anderem nachfolgende Aussagen und soll den Behörden bei Entscheidungen der räumlichen Entwicklung als Rahmen dienen:

Vision

Gemeinsam machen wir Celerina zum beliebtesten Ferienort im Engadin, für alle, die gerne entspannt Sport, Sonne und Natur geniessen möchten.

Zielgruppe

der sportliche Geniesser | die sportliche Geniesserin

Positionierung

Celerina ist das sportliche, naturnahe, sympathische, familiäre und gastfreundliche Dorf mitten im Engadin – Winter und Sommer.

Begründung

Celerina bietet im Sommer wie auch im Winter ein attraktives Sportangebot, sowie ein ausgesuchtes, vielfältiges und kulinarisches Angebot in unmittelbarer Nähe (zu Fuss erreichbar) an.

2.3.2 Räumliches Leitbild

Das im Jahr 2017 von Stauffer & Studach Raumentwicklung (Chur) erarbeitete räumliche Leitbild zeigt die Absichten der Gemeinde Celerina im Bereich der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung für die nächsten 20 bis 25 Jahren auf. Aufbauend auf den räumlichen Qualitäten und Potenzialen von Celerina wurden die folgenden fünf Strategien entwickelt:

1. Den Raum in der Dorfmitte inszenieren und erlebbar machen (Parklandschaft)
2. Die Talebene wieder «öffnen» und naturnah gestalten (Flusslandschaft)
3. Die zentrale Achse im Dorfzentrum als «Ort des Treffens» stärken
4. Die Achse Bahnhof – Talstation inszenieren und erlebbar machen; die Zutrittsachse «Dorfstrasse» aufwerten
5. Gezielte Massnahmen zur Siedlungsentwicklung umsetzen
   - Erhalt, Pflege und Aufwertung der historischen Dorfkerne
   - Gezielte Erweiterung der Siedlung
   - Geeignete Standorte für touristische Beherbergungen sichern

Abb. 5 Zukunftsbild 2050 (Quelle: räumliches Leitbild Celerina 2050, vom Juli 2017)

Legende:
- Parklandschaft
- Flusslandschaft
- Zentrale Achse Ortszentrum
- Achse Bahnhof – Talstation
- Zutrittsachse
- historische Dorfkerne
- Erweiterung Siedlung
- Touristische Beherbergung

2.3.3 Optimierung Outfit Celerina

Die Gemeinde Celerina möchte das Erscheinungsbild von Celerina optimieren und attraktiver gestalten. Sie hat zu diesem Zweck das Konzept «Optimierung Outfit Celerina» erarbeiten lassen. Das Konzept enthält viele in den vergangenen Jahren erarbeitete Studien und Konzepte. Folgende Massnahmen werden vorgeschlagen:

Sofortmassnahmen

Die zum Teil überladenen Räume sollen aufgeräumt und entrümpelt werden. Konkret wird unter anderem eine reduzierte Schneeräumung und ein Rückbau von Zäunen und Abschrankungen vorgeschlagen.

Neue Möblierung

Die Bushaltestellen, die Wegweisung für Fussgänger, die Sitzgelegenheiten und die Abfalleimer sollen mit grosser Sorgfalt gestaltet und bewusst in reduzierter Anzahl platziert werden.

Abb. 6 Vorschlag Bushaltestellen-Typ 1

Neugestaltung öffentlicher Räume

Die Dorfeingänge und die öffentlichen Räume (z. B. Plätze entlang der Via Maistra, Plazza da la Staziun), welche belebt sind und regelmässig von Menschen aufgesucht werden, sollen aufgewertet werden. Im Vordergrund steht die Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Touristische Ziele

Die touristischen Ziele in Celerina wie zum Beispiel die Bobbahn, die Alp Marguns und das Naherholungsgebiet San Gian sollen aufgewertet werden.

2.3.4 Studienauftrag «Neugestaltung Ortszentrum»

Die mehr als ein Jahrhundert alte Via Maistra bildet noch heute das Rückgrat von Celerina / Schlarigna. Zum einen verbindet sie die beiden alten Dorfkerne Celerina / Schlarigna und zum anderen befinden sich entlang der Strasse diverse zentrumsbildende und touristische Nutzungen. Das Dorfzentrum ist jedoch aufgrund der dispersen Verteilung der Nutzungen kaum mehr wahrnehmbar. Im Jahr 2007 hat die Gemeinde deshalb den Studienauftrag «Neugestaltung Ortszentrum» lanciert. Aufgabe des Studienauftrages war es aufzuzeigen, wie das Zentrum attraktiver gestaltet und organisiert werden kann. Folgende Elemente haben beim zur Weiterbearbeitung empfohlenen Projekt überzeugt:

- Den siedlungsgliedernden Landschaftsraum zwischen den alten Dorfkernen als Parklandschaft mit einzelnen Hochbauten inszenieren;
- Den landschaftlich geprägten Raum entlang der Via Maistra spür- und erlebbar werden lassen;
- Neuen Baukörper mit Kommerz-, Dienstleistungs- und Wohnnutzungen sowie eine Tiefgarage am Standort Punt Schlattain erstellen;
- Auf der Via Maistra eine Begegnungszone einrichten.

2.3.5 Veranstaltungskalender

In Celerina finden das Jahr über diverse grössere und kleinere Veranstaltungen statt. Eine Übersicht liegt dem Bericht bei (vgl. Anhang A1).

2.4 Weitere

2.4.1 Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Die Via Maistra sowie die Via San Gian und deren fortführende Wege Richtung Pontresina sind im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz als Objekt von nationaler Bedeutung eingetragen. Teil des Bundesinventars und somit besonderes geschützt, sind einige Wegabschnitte, welche (viel) Wegsubstanz aufweisen.

2.4.2 Hotelneubauten

In der Gemeinde Celerina sind verschiedene Hotelneubauten geplant. Die verkehrlichen Auswirkungen gilt es vorliegend sorgfältig zu prüfen. Aktuell in Planung sind die Hotelprojekte «Crasta Pradè», «Provuler» und «Bergbahn». Wo die Hotels geplant sind, kann der Abb. 7 entnommen werden.

2.4.3 Lärmsanierungsprojekt (LSP) Celerina 2016

Für die Engadinerstrasse und für verschiedene Gemeindestrassen (Via Maistra, Via da la Staziun, Plazza da la Staziun und Truoch dal Runel) wurde 2016 ein Lärmsanierungsprojekt ausgearbeitet. Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass bei einigen Objekten entlang dieser Strassen der Immissionsgrenzwert und bei einem Objekt der Alarmwert heute überschritten ist bzw. mit der zu erwartenden Verkehrszunahme von ca. 25 % in den nächsten 20 Jahren überschritten sein wird. Als Sanierungsmassnahme ist für die Anschlussstelle im Bereich der Ortseinfahrt von Celerina ein Belagersatz und entlang der Engadinerstrasse eine Lärmschutzwand vorgesehen. Für die Objekte, bei welchen die Grenzwerte auch nach der Umsetzung der Massnahmen überschritten sein werden, sollen Erleichterungen beantragt werden.

Bei der Ausarbeitung des Verkehrskonzepts ist zu beachten, dass Verkehrsverlagerungen immer auch eine Verlagerung des Lärms zur Folge haben. Bereits stark lärmbelastete Gebiete sollen, wenn möglich nicht zusätzlich belastet werden.

2.4.4 Verkehrszahlen

Vom 8. bis 30. Dezember 2016 wurden an sieben Standorten in der Gemeinde Verkehrsmessungen mit dem Radargerät «Viacount II» der Firma via traffic controlling GmbH durchgeführt. Dabei wurden neben den Geschwindigkeiten auch die Verkehrsmengen, differenziert nach Fahrzeugklassen (Velo, Personen- / Lieferwagen und Lastwagen), erhoben. Die Verkehrszahlen werden insbesondere für die Kalibrierung des Verkehrsmodells (vgl. Kap. 3.3.5) verwendet.

3 Situationsanalyse

3.1 Exkurs Tages- und Mehrtagestourist

Celerina ist nicht nur ein Wohn- und Arbeitsort, sondern auch ein Ferienort und Ausgangspunkt für Freizeitaktivitäten. Für einen grossen Teil des Verkehrsaufkommens ist der touristische Verkehr verantwortlich. Massnahmen zur Beschränkung oder Lenkung des touristischen Verkehrs sind deshalb zentral. Der touristische Verkehr bzw. die Touristen selbst sind jedoch keine homogene Masse. In Bezug auf den Verkehr scheint die einfache Unterscheidung zwischen dem Tages- und dem Mehrtagestouristen zweckmässig zu sein. Ihre besonderen Eigenheiten und Merkmale begünstigen oder erschweren die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch Massnahmen unterschiedlich. Nachfolgend eine Übersicht über die zwei touristischen Gruppen.

Tab. 1 Besondere Merkmale der touristischen Gruppen

	Tagestourist (Ausflug)	**Mehrtagestourist (Hotel, Ferienwohnung)**
Begriffsabgrenzung	– übernachtet nicht in Celerina	– übernachtet mindestens eine Nacht in Celerina.
Verkehrsverhalten	– reist häufig mit dem privaten Auto an	– reist häufig mit dem privaten Auto an (gemäss regionalem Verkehrskonzept 83 %) – während des Ferienaufenthaltes wird das Auto gemäss Aussage der Gemeinde kaum genutzt
Auswirkungen auf den (Ferien-) Ort Celerina	– das grosse Verkehrsaufkommen schmälert die touristische Attraktivität und Wohnqualität (Lärm- und Luftbelastung, hoher Platzbedarf für die Parkierung) – trägt nur bedingt zur Belebung bei	– Verkehrsaufkommen ist im Vergleich zum Tagestouristen klein – trägt zur Belebung bei
Ansprüche an den (Ferien-) Ort Celerina	– möchte gut ausgebaute Verkehrswege und den Zielort ungehindert erreichen können – wünscht einen Parkplatz möglichst nahe am Zielort (Bergbahn, Langlauf, usw.) – sucht aber auch Ruhe und Erholung	– möchte sich vor Ort in erster Linie zu Fuss oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegen – wünscht einen Parkplatz in der Nähe des Hotels / der Ferienwohnung. – sucht Ruhe und Erholung.
Wirtschaftliche Bedeutung	– gibt im Vergleich zum Mehrtagestouristen kaum Geld im Ort aus	– hat eine grosse Bedeutung. Von ihm profitieren die Bergbahnen, die Hotels, die Vermieter von Ferienwohnungen, das Gastgewerbe, der Detailhandel, usw.

Die Gemeinde möchte sich gemäss der im Positionspapier enthaltenen Vision «Gemeinsam machen wir Celerina zum beliebtesten Ferienort im Engadin, für alle, die gerne entspannt Sport, Sonne und Natur geniessen möchten» (vgl. Kap. 2.3.1) in erster Linie auf die Bedürfnisse des Mehrtagestouristen ausrichten. Sie ist sich jedoch auch bewusst, dass auch die Ansprüche der Tagestouristen bis zu einem gewissen (verträglichen) Masse berücksichtigt werden müssen, da sie für die Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturen (z. B. Bergbahn) unverzichtbar sind.

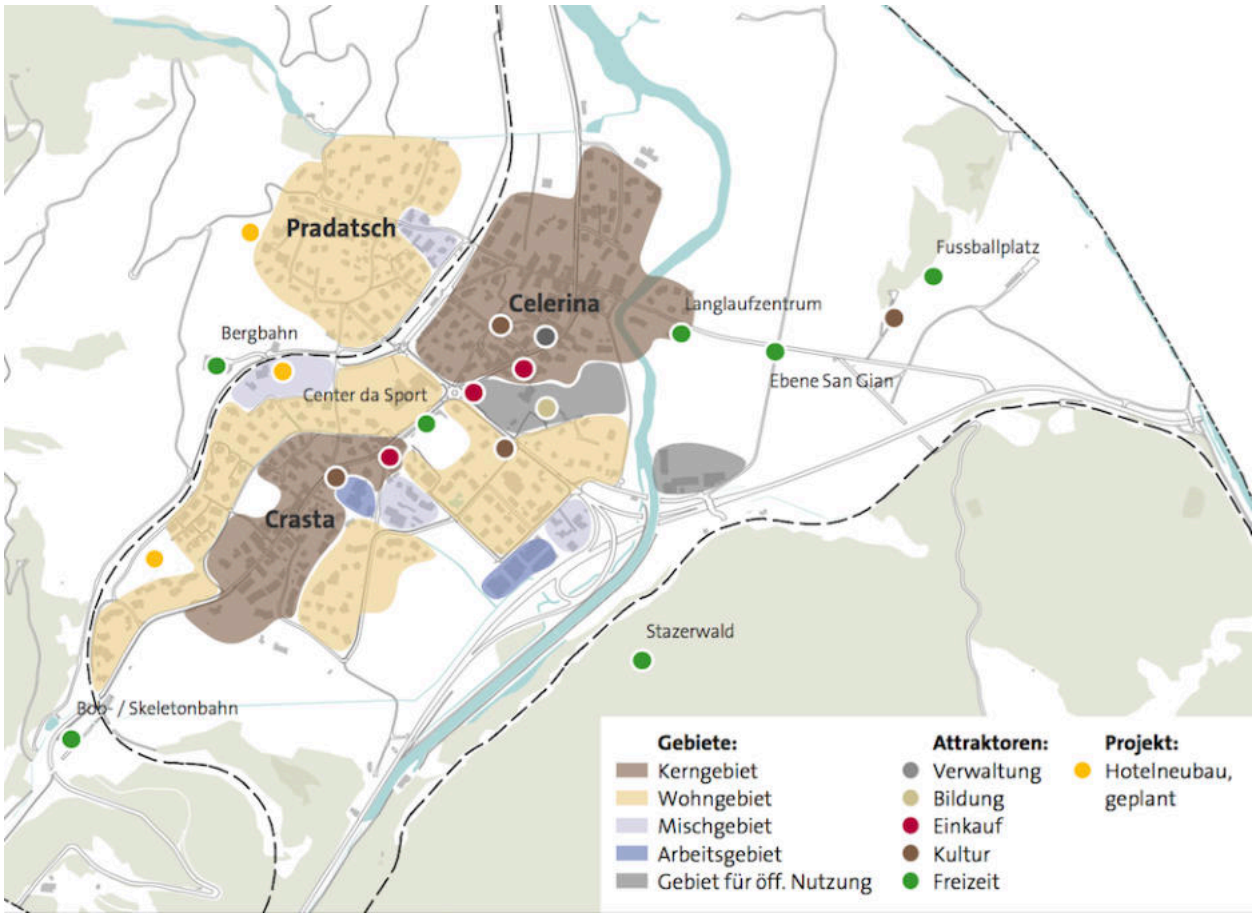
3.2 Siedlung

Die Siedlungsanalyse erfolgte im Rahmen der Ortsplanungsrevision durch Stauffer & Studach Raumentwicklung. Die Stossrichtung der räumlichen Entwicklung kann dem Kap. 2.3.2 entnommen werden.

3.2.1 Nutzungsstruktur

In der nachfolgenden Abbildung ist die grobe Nutzungsstruktur auf Basis des rechtskräftigen Zonenplans (2015) und die Attraktoren (Nutzungen von öffentlichem Interesse) abgebildet. Genutzt wird das Siedlungsgebiet von Celerina hauptsächlich zum Wohnen. Der grösste Arbeitgeber in der Gemeinde ist die Bergbahn «Engadin St. Moritz» mit ca. 230 Fest- und knapp ebenso vielen Teilzeitangestellten.

Abb. 7 Übersicht über die heutige Nutzungsstruktur und die Attraktoren



3.3 Verkehr

3.3.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Damaliges Strassennetz

Im 19. Jahrhundert hat das Strassennetz aus der Via Maistra (Teil der Verbindung Landeck - Chiavenna) und der Via San Gian (Teil der Verbindung Celerina - Poschiavo) bestanden. Kleinere Strassenkorrekturen wurden 1860/70 am nördlichen Ortseingang von Celerina und in der Ebene San Gian vorgenommen. Im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz ist nicht der ursprüngliche und Ende 19. Jh. abgebrochene Verlauf der Via Maistra eingetragen, sondern der um 1870 erstellte und heute noch bestehende Strassenabschnitt.

Abb. 8 Links: Dufourkarte von 1864
Rechts: Dufourkarte von 1872
(Quelle: map.geo.admin.ch)

Mit dem Bau der Eisenbahnlinien zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstanden neue Verbindungs- und Erschliessungsstrassen zu den beiden Bahnhöfen Celerina und Staz.

Abb. 9 Links: Siegfriedkarte von 1900
Rechts: Siegfriedkarte von 1910
(Quelle: map.geo.admin.ch)

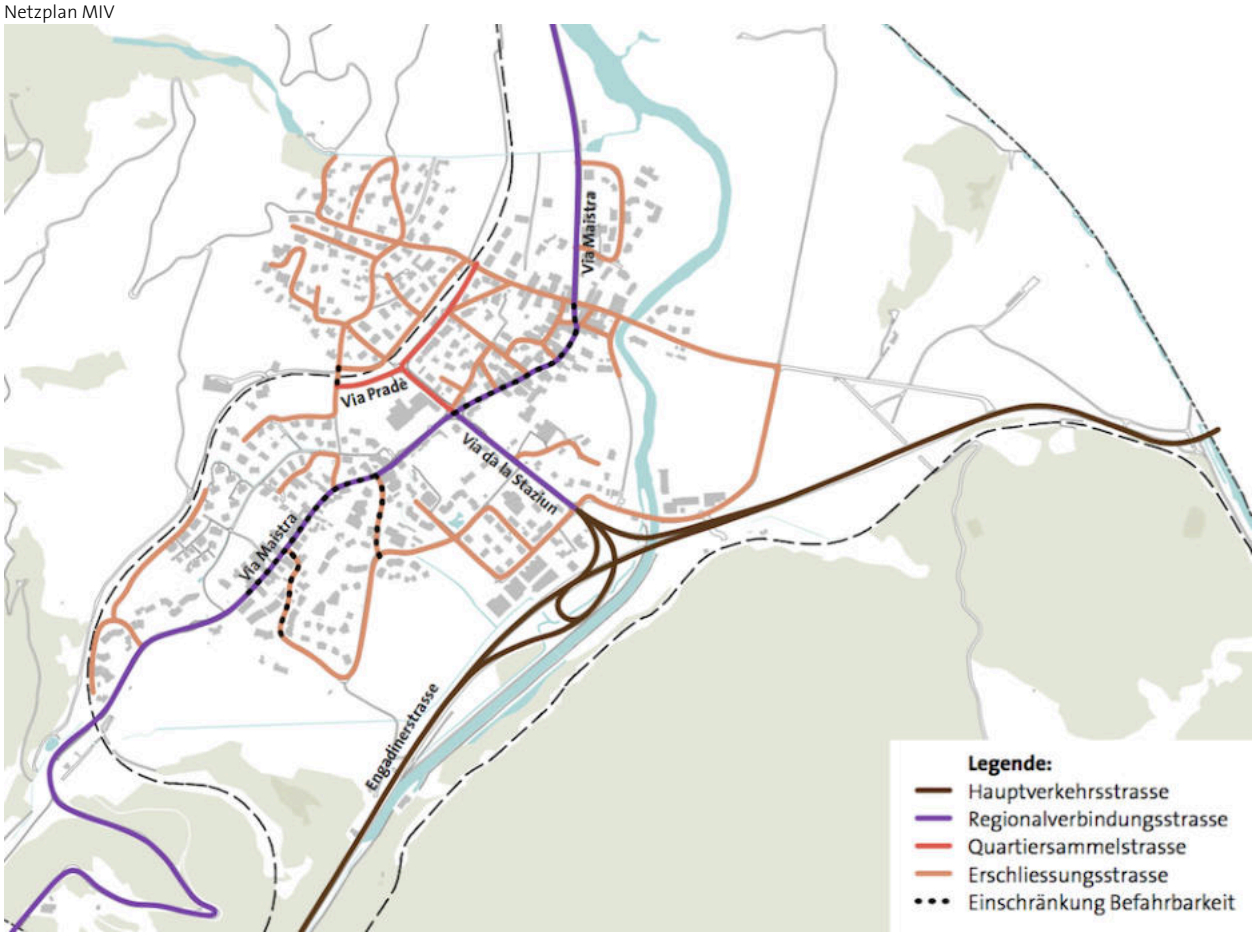
Im Jahr 1974 wurde eine neue Kantonsstrasse mit überdimensionierten Anschlusswerken am Fusse des Stazerhügels gebaut. In den darauffolgenden Jahren wurde der ursprüngliche Strassenverlauf der Verbindung Celerina - Pontresina unterbrochen. Zudem entstanden insbesondere in den Gebieten Pradatsch und Suot Crasta neue Erschliessungsstrassen.

Abb. 10 Links: Landeskarte von 1971
Rechts: Landeskarte von 2003
(Quelle: map.geo.admin.ch)

Heutiges Strassennetz

Das (über-)regionale Strassennetz von Celerina bilden die Engadinerstrasse und die Via Maistra. Innerörtlich nehmen zudem die Via da la Staziun, die Plazza da la Staziun und die Via Pradè eine wichtige Funktion ein. Sie sammeln den Verkehr der Erschliessungsstrassen und leiten ihn auf das übergeordnete Strassennetz weiter. Bei den übrigen Strassen handelt es sich gemäss der Terminologie der Norm des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (SN VSS) um untergeordnete Erschliessungsstrassen.

Abb. 11 Netzplan MIV



Einschränkungen
Folgende Einschränkungen in Bezug auf die Befahrbarkeit bestehen:
- Saisonale Sperrung (nur Winter) der Via Maistra
- Lastwagenfahrverbot mit Zubringerdienst gestattet auf sämtlichen Gemeindestrassen
- Einbahnverkehr auf der Vietta Lizun und Giassa Spuondas
- Höhenbeschränkung (< 2.10 m) auf der Via Chalchera (grössere Fahrzeuge erreichen das Quartier Pradatsch nur über den à-Niveau-Bahnübergang nördlich des Bahnhofs)

Ausbaugrad
Der Ausbaugrad der Gemeindestrassen entspricht mehrheitlich den Grundsätzen der SN VSS 640 040b ff. Die Strassen fügen sich gut ins (historische) Ortsbild ein und sind auf tiefe Fahrgeschwindigkeiten ausgerichtet. Ihre Leistungsfähigkeiten sind jedoch aufgrund des reduzierten Ausbaugrades limitiert. Eine zu hohe Verkehrsbelastung (vgl. Kap. 3.3.5) im Verhältnis zur Leistungsfähigkeit weist die teilweise nur einspurig befahrbare Via Maistra auf. Sichtbar wird dies insbesondere während den Hauptverkehrszeiten (Abend, Sommer- | Wintersaison), wenn sich der Verkehr regelmässig staut. Eine Entlastung dieser Strasse ist anzustreben. Die hohen Verkehrsmengen und die beengten Strassenverhältnisse stellen auch für den Fussverkehr ein Problem dar. Über ein (zumindest schmales) Trottoir verfügen mindestens die übergeordneten Strassen. Auf den übrigen Strassen wird der Fussgänger mehrheitlich im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr geführt.

Abb. 12 Via Maistra im Dorfteil Crasta

Abb. 13 Vietta Chasauns im Dorfteil Pradatsch

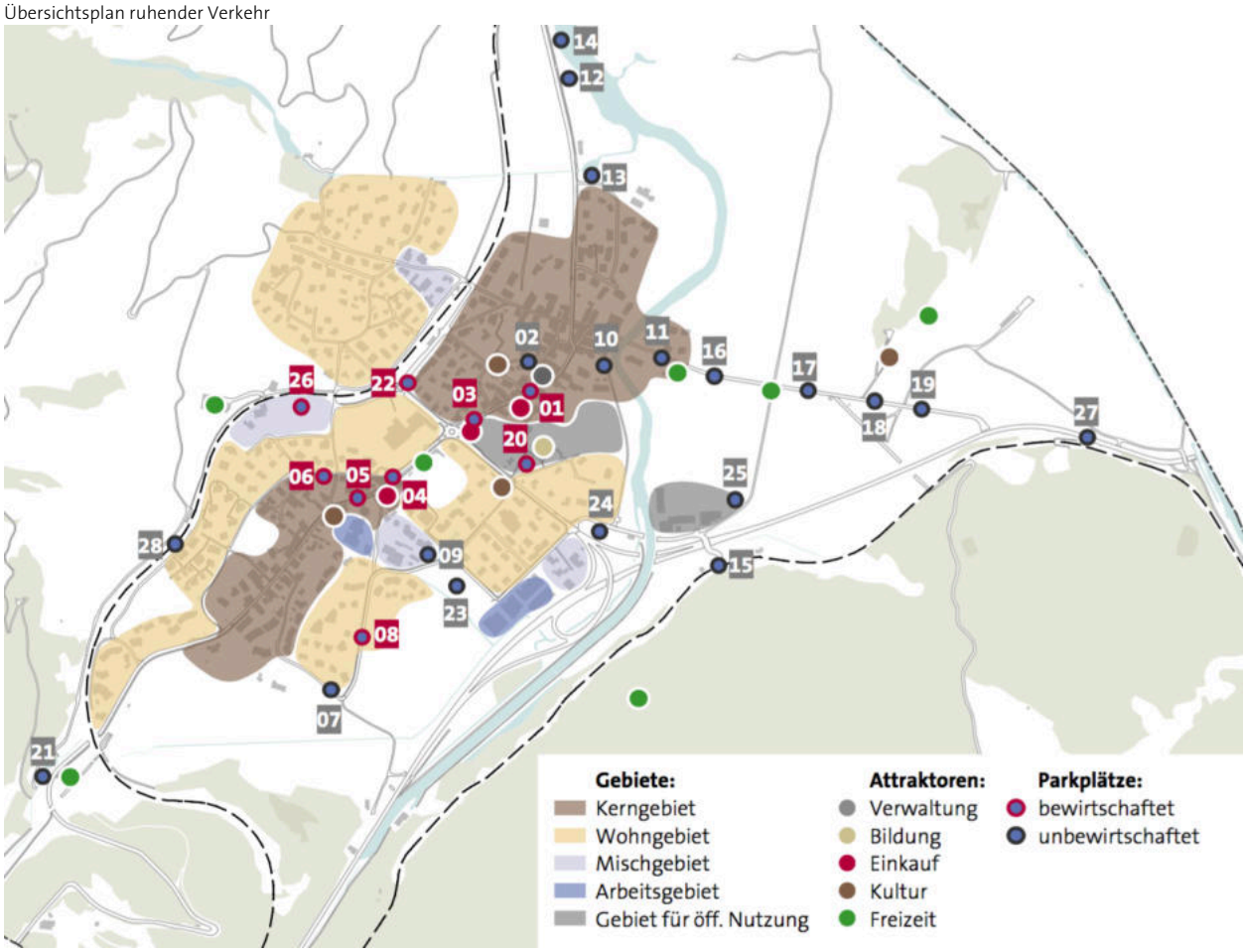
Geschwindigkeitsregime
Auf den Gemeindestrassen gilt innerorts flächendeckend Tempo 30. Die Eingangstore mit entsprechenden Signalen sind an allen Ortseingängen zu finden. Im Übergangsbereich Siedlung | Landschaft und ausserorts darf maximal 50 km/h bzw. 80 km/h gefahren werden.

3.3.2 Parkierung (P)

Parkraumangebot | -bewirtschaftung

In Celerina gibt es rund 650 öffentlich zugängliche Parkplätze, welche dispers über das ganze Gemeindegebiet verteilt sind. Rund ein Drittel der Parkplätze werden in der Sommer- und der Wintersaison (keine Bewirtschaftung in der Nebensaison) zeitlich und | oder monetär bewirtschaftet. Vorwiegend handelt es sich dabei um Parkplätze in den historischen Dorfkernen und in der Nähe der Bergbahn und des Bahnhofs, wo eine grössere Nachfrage besteht. Wie die Parkplätze im Detail bewirtschaftet werden, kann dem Anhang A2 werden.

Abb. 14 Übersichtsplan ruhender Verkehr



Folgender Handlungsbedarf besteht bei der Parkierung:

- Über zu wenig Parkplätze verfügt insbesondere der historische Dorfkern von Celerina und das in den 1960/70er-Jahren entstandene Wohnquartier Pradatsch.
- In einigen Wohnquartieren werden die Autos auf der öffentlichen Strasse parkiert. Dies beeinträchtigt die Schneeräumung.
- Die Parkplätze in der Ebene San Gian beeinträchtigen das Landschaftsbild. Die Gemeinde möchte auf diese Parkplätze künftig verzichten und anderweitig Parkplätze bereitstellen.
- Die Parkplätze für die Tagestouristen sind dispers über das Gemeindegebiet verteilt, was zu Parksuchverkehr führt.
- Car-Parkplätze sind bei der ARA (Anlage-Nr. 25) vorhanden. Die Lage ist aufgrund der grossen Distanz zur Bergbahn nicht ideal. Zudem fehlt eine geeignete Infrastruktur (WC, gedeckter Wartebereich, ...) an diesem Standort.

Abb. 15 Parkierte Autos vor der Kirche San Gian

Parkraumnachfrage

Die Ansprüche an den Parkraum unterscheiden sich von Nutzergruppe zu Nutzergruppe relativ stark. Die nachfolgende Tabelle gibt einen groben Überblick über die in Celerina vorkommenden Nutzergruppen und ihre Eigenheiten in Bezug auf die Parkierdauer sowie die Verteilung der Nachfrage nach Parkraum über den Tag bzw. die Woche.

Tab. 2 Unterschiede bei der Parkplatznachfrage gegliedert nach Nutzergruppen

Legende:

*	Nebensaison
**	Hochsaison
kurz	bis 30 min
mittel	30 min bis 4 h
lang	mehr als 4 h
	keine bis geringe Nachfrage
	geringe bis mittlere Nachfrage
	mittlere bis hohe Nachfrage

Nutzergruppen		Parkier-dauer	Werktag		Samstag		Sonn- / Feiertag	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bewohner		lang						
Beschäftigte	Dienstleistung	lang						
	Gewerbe	lang						
	Verkauf	lang						
	Gastbetrieb	lang						
	Bildung	lang						
	Sport-/Freizeit	lang						
Besucher	Wohnen	mittel						
	Gastbetrieb	mittel						
	Kultur, Religion	mittel						
	Sport/Freizeit*	mittel - lang						
	Sport/Freizeit**	mittel - lang						
Kunden	Dienstleistung	kurz - mittel						
	Gewerbe	kurz - mittel						
	Verkauf	kurz - mittel						
	Bahnhof	kurz | lang						

Welche Nutzergruppe welche Parkplätze nutzt, kann dem Anhang A2 entnommen werden.

Parkleitsystem

Heute besteht ein einfaches, statisches Parkleitsystem. Mit Wechselsignalen bei der Kreuzung Via Pradè / Via da la Staziun / Plazza da la Staziun und beim Kreisel Via Maistra / Via da la Staziun wird angezeigt, wenn der Parkplatz bei den Bergbahnen eine Vollbelegung aufweist. Die Auffindbarkeit von alternativen Parkierungsmöglichkeiten wird für ortsunkundige Autofahrer aufgrund fehlender Wegweisung erschwert, was zu zusätzlichem Verkehr (Parksuchverkehr) führt.

3.3.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

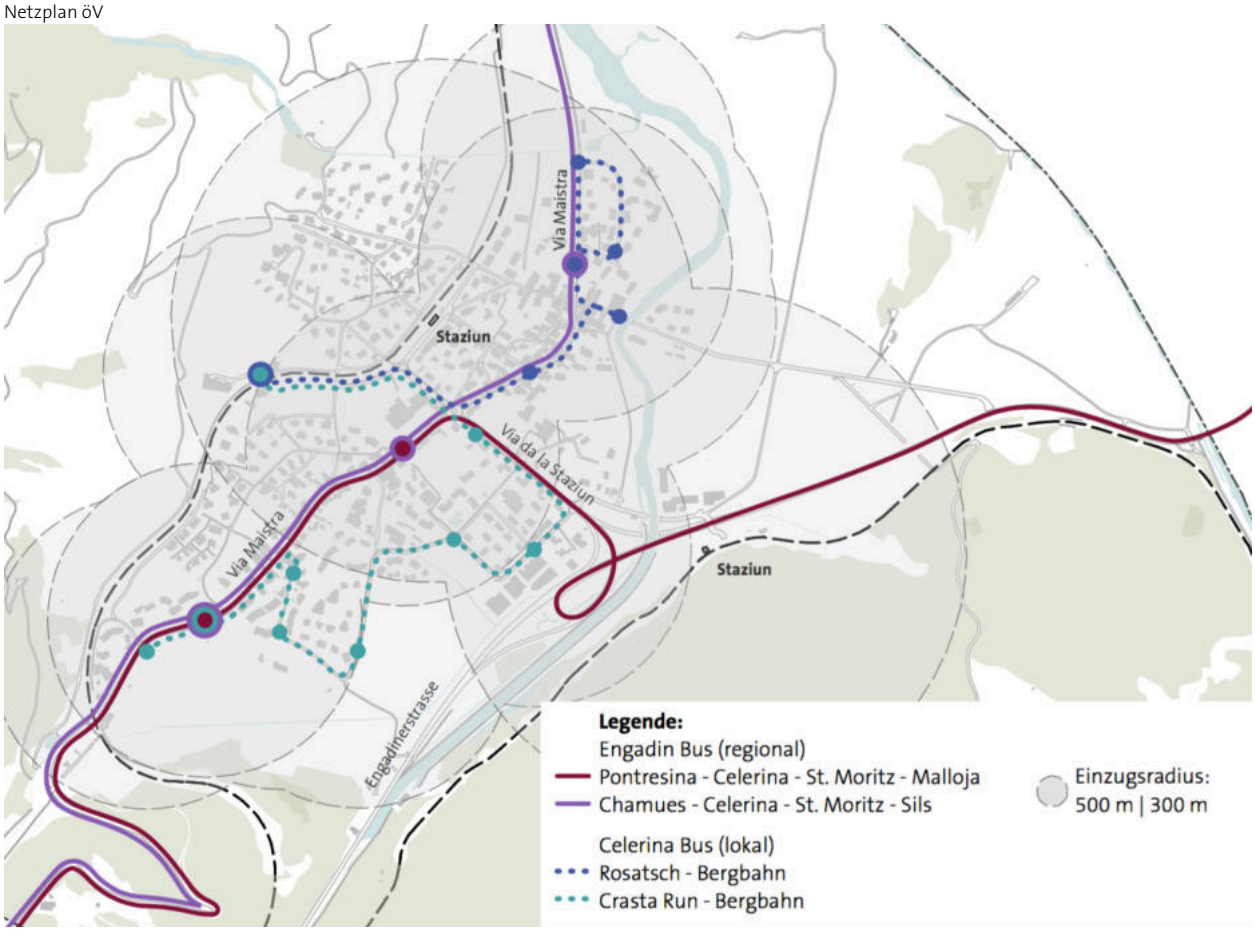
Bahnverkehr

Auf dem Gemeindegebiet befinden sich drei Haltestellen der Rhätischen Bahn. Die Haltestelle Celerina liegt auf der Albulalinie (St. Moritz – Thusis (– Chur)) und wird tagsüber und abends einmal bzw. zeitweise auch zweimal pro Stunde pro Richtung bedient. Die auf der anderen Talseite gelegenen Haltestellen Celerina Staz und Punt Muragl Staz befinden sich auf der Berninalinie (St. Moritz – Tirano). Der Zug verkehrt auf dieser Strecke in beide Richtungen im Stundentakt. Die beiden Bahnlinien bilden das überregionale öV-Angebot von Celerina und zählen seit Juli 2008 zum UNESCO-Welterbe.

Busverkehr

Auf dem Gemeindegebiet verkehren zwei bzw. im Winter vier Buslinien. Sie bilden das regionale und lokale öV-Angebot von Celerina.

Abb. 16 Netzplan öV



Tab. 1 Übersicht über das regionale und lokale Busangebot in Celerina

	Linien-Nr.	Strecke	Taktfrequenz
Engadin Bus (regional)	2	Lagalb (nur Winter) – Pontresina – Celerina – Maloja	alle 30 min
	6	Chamues-ch – Celerina – St. Moritz – Sils	alle 30 min
Celerina Bus (lokal)	–	Rosatsch – Bergbahn	alle 30 min (nur Winter)
	–	Cresta Run (Bob) –Bergbahn	alle 30 min (nur Winter)

Örtliche Verfügbarkeit
Die Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs hängt unter anderem von der Länge des Fussweges zur öV-Haltestelle ab. Als zumutbar wird bei einem überregionalen öV-Angebot ein Fussweg von 500 m (Luftlinie) bzw. bei einem regionalen oder lokalen öV-Angebot von 300 m angesehen. Aus der obenstehenden Abbildung ist ersichtlich, dass die örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs nicht immer optimal ist. Eine ungenügende öV-Erschliessung weisen insbesondere die Ortsteile Crasta (keine Anbindung an den überregionalen öV) und Pradatsch (keine Anbindung an den regionalen bzw. lokalen öV) auf.

Zeitliche Verfügbarkeit
Der 30- bzw. 60-min-Takt entspricht gemäss der Berechnungsmethodik des ARE einer geringen öV-Erschliessung. Für ländliche Räume ist dieses regionale Busangebot üblich. Eine höhere Taktfrequenz wäre aufgrund der geringen Nachfrage (besonders in der Nebensaison) wirtschaftlich kaum tragbar.

Umsteigebeziehung Bahn | Bus
Der Abbildung kann entnommen werden, dass die beiden Bahnhöfe weder an das regionale noch an das lokale Busnetz angeschlossen sind. Will man vom Bus auf die Bahn umsteigen oder umgekehrt, müssen längere Fusswege in Kauf genommen werden, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs schmälert. Da jedoch die Umsteigefrequenzen zwischen Bahn und Engadin Bus in Celerina gering sind, ist einzig eine verbesserte Anbindung der Bahnhöfe an den Celerina Bus anzustreben.

Fahrplanstabilität
Auf den Buslinien 2 und 6 werden Gelenkbusse eingesetzt. Für solch grosse Fahrzeuge stellen die baulich bedingten Engstellen in den historischen Ortskernen ein besonderes «Hindernis» dar. Zudem führt das grosse Verkehrsaufkommen in der Hochsaison dazu, dass der Bus auf der Via Maistra regelmässig im Stau stehen bleibt, was sich negativ auf die Fahrplanstabilität auswirkt.

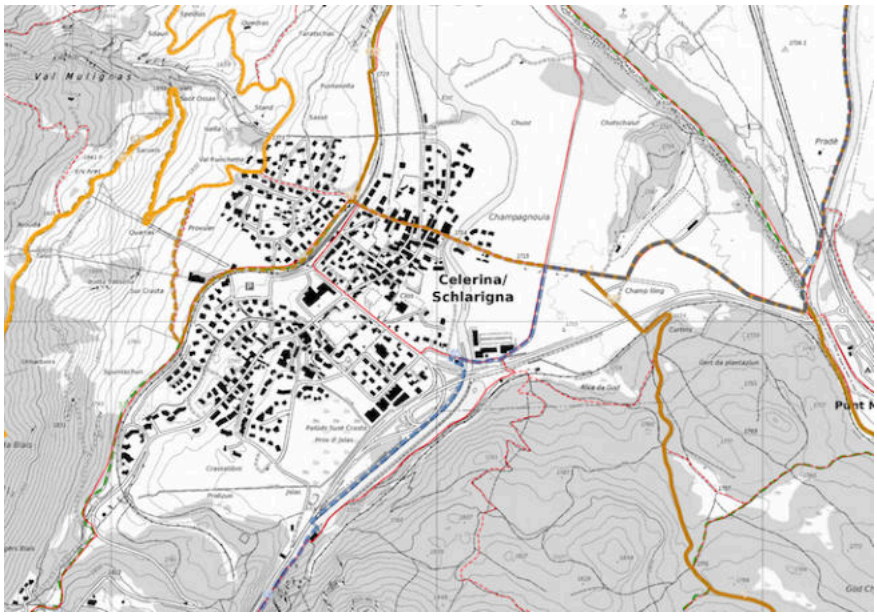
3.3.4 Langsamverkehr (LV)

Übergeordnetes Fuss- und Velowegnetz

Durch das Dorf führen verschiedene übergeordnete Langsamverkehrsverbindungen. Dabei handelt es sich konkret um Wander-, Rad- und Bikerouten (vgl. hierzu auch den regionalen Richtplan Teil Wegkonzept Langsamverkehr).

Abb. 17 Übergeordnetes Wander- und Velowegnetz (Quelle: GeoGR)

Legende:
- Wanderwege
- Bergwanderweg
- Wanderroute regional
- Radroute regional
- Bikeroute national
- Bikeroute regional



Lokales Fuss- und Velowegnetz

Celerina verfügt über ein dichtes, durchgehendes und attraktives Fuss- und Velowegnetz. Nebst Strassen, welche Velofahrer und Fussgänger mit dem motorisierten Verkehr teilen, stehen dem Langsamverkehr auch zahlreiche eigenständige Wege zur Verfügung. Bei Sackgassen bestehen meist fortführende Wege für den Velofahrer und Fussgänger. Die Naherholungsgebiete und die touristischen Attraktionen sind von der Siedlung umwegfrei erreichbar.

Eine Schwachstelle des Langsamverkehrsnetz ist die Via Maistra und die Achse Bergbahn – Bahnhof. Für die zahlreichen Fussgänger (und den Velofahrer) sind diese Strassenräume unattraktiv und nicht immer sicher. Problematisch ist insbesondere der beengte und verwinkelte Strassenraum der Via Maistra, welcher grösstenteils vom motorisierten Verkehr in Anspruch genommen wird. Den Fussgängern verbleiben schmale Trottoirs oder Randbereiche entlang der Häuserfassaden und Einfriedungen.

Abb. 18 Schmale Trottoirs im historischen Ortskern von Celerina

3.3.5 Verkehrsmengen

Verkehrsmengen während einem Tag

Simulationstool FalC-trans

Die heutigen Verkehrsflüsse in der Hoch- und Nebensaison wurden mit einem Verkehrsmodell (FalC-trans) errechnet. Dieses für das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) entwickelte Landnutzungs- und Verkehrsmodell erlaubt es, planerische Fragestellungen zur langfristigen Entwicklung von Bevölkerung, Verkehr, Infrastruktur und Wirtschaft zu beantworten. Als integrierter Bestandteil der Simulationssoftware FaLC (Facility Location Choice Simulation Tool), ermöglicht FaLC-trans die Simulation der Entwicklung von Verkehrsbeziehungen. Es berechnet Reisezeiten und Distanzen zwischen Gebäuden, Zonen oder Gemeinden. Da sich Pendler häufig an Reisezeiten orientieren, wurde für das Verkehrsmodell in Celerina der "Schnellste-Weg"-Algorithmus gewählt.

Die Grundlage für das Modell bilden die Bevölkerungszahlen 2015 des Bundesamtes für Statistik. Des Weiteren berücksichtigt das Modell den generierten Verkehr der Gäste aus dem Tourismus, sowie der Parkierungsanlagen innerhalb der Gemeinde. Die Basis für die Kalibrierung des Modells bildeten die erhobenen Verkehrszahlen (vgl. Kap. 2.4.4) in Kombination mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Graubünden. Aus Gründen der Interpretierbarkeit wurde der Fokus auf das übergeordnete Strassennetz von Celerina gelegt.

Nebensaison

Im Verkehrsmodell «Nebensaison» ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung abgebildet. Es entspricht in etwa dem ganzjährig relativ ausgeglichenen Verkehrsaufkommen der einheimischen Bevölkerung und der Touristen ausserhalb der Hochsaison. Über den Anteil des Durchgangsverkehrs (Verkehr ohne Ziel und Quelle in Celerina) bestehen in der Nebensaison keine genauen Kenntnisse. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass auch ausserhalb der Hochsaison einige Autofahrer den (kürzeren) Weg über die Gemeindestrassen anstatt über die Engadinerstrasse wählen, um von Celerina nach St. Moritz (bzw. von St. Moritz nach Celerina) zu gelangen.

Abb. 19 Verkehrsmodell der Nebensaison (in Fahrzeuge/Tag)

Hochsaison (Winter)
Im Verkehrsmodell «Hochsaison» ist die Verkehrsbelastung auf dem übergeordneten Strassennetz an einem Tag in der Hochsaison (Winter) abgebildet. Berücksichtigt ist hierbei die saisonale Sperrung der Verbindungsstrasse St. Moritz – Celerina, welche von Dezember bis April dauert. Die Sperrung gilt jedoch nur für den motorisierten Individualverkehr. Busse und Notfallfahrzeuge können die Strasse auch in den Wintermonaten befahren. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt auf der Via Maistra ca. 30 % und auf der Via da la Staziun ca. 25 %. Dies entspricht einer absoluten Zahl von ca. 1'500 Fahrzeugen. Der Ausweichverkehr in der Hochsaison ist auch eine Folge der Verkehrsüberlastung auf der Engadinerstrasse.

Die Verkehrsbelastung auf der Via Maistra (zwischen Bob- | Skeletonbahn und Cresta Palace) nimmt gegenüber der Nebensaison nicht ab. Erklären lässt sich dies u. a. damit, dass trotz signalisiertem Durchfahrtsverbot viele Fahrzeuglenker versuchen über die Via Maistra nach St. Moritz zu gelangen.

Abb. 20 Verkehrsmodell der Hochsaison Winter (in Fahrzeuge/Tag)

Hochsaison (Sommer)
Die Hochsaison im Sommer nimmt bezüglich Verkehr nicht das gleiche Ausmass an wie im Winter. Insbesondere hat es deutlich weniger Verkehr zum Parkplatz der Bergbahnen.

Verkehrsmengen in der Morgen- und Abendspitzenstunde
Am 30. und 31. Dezember 2016 wurden zusätzlich zu den automatischen Verkehrszählungen (Radar) Handzählungen an den wichtigsten Knoten durchgeführt. Nachfolgend ist die angenäherte Verkehrsbelastung in der Morgen- und der Abendspitzenstunde eines Tages in der Hochsaison abgebildet. Da zwischen den Knoten Via Maistra / Via da la Staziun sowie Via Maistra / Giassa da las Barrieras / Via San Gian keine grösseren Ziele und Quellen liegen, stellen die rot eingerahmten Zahlen in etwa die Grösse des Durchgangsverkehrs dar.

Abb. 21 Flussmodell der Morgenspitze (10.00 bis 11.00 Uhr) vom 30.12.2016 (Einheit: Anzahl Fahrzeuge)

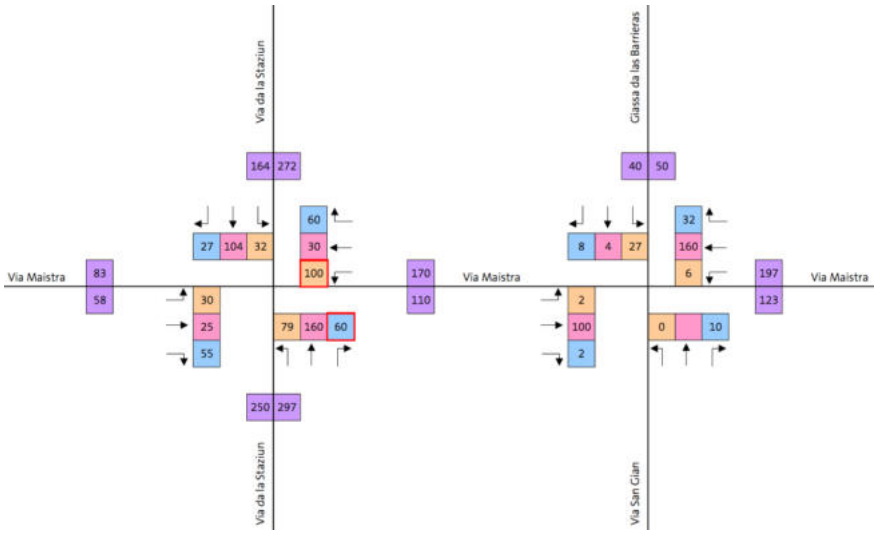
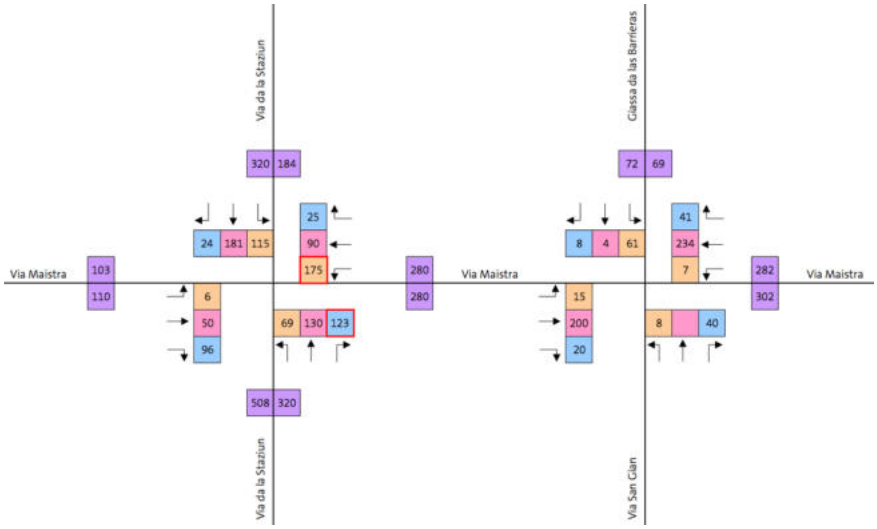


Abb. 22 Flussmodell der Abendspitze (16.00 bis 17.00 Uhr) vom 30.12.2016 (Einheit: Anzahl Fahrzeuge)



3.3.6 Unfallgeschehen

Gemäss der Unfallstatistik des Bundesamtes für Strassen ereigneten sich in den Jahren 2011 bis heute ca. 24 Unfälle mit Personenschäden. Eine Unfallhäufung ist auf der Engadinerstrasse und der Via Maistra auszumachen. Auf den Gemeindestrassen ist in einem Fall eine Person getötet worden. Bei den übrigen acht Unfällen auf diesen Strassen sind Personen leicht verletzt worden.

Abb. 23 Übersichtskarte über die Unfälle mit Personenschäden von 2011 bis heute (Quelle: map.geo.admin.ch)

Legende:

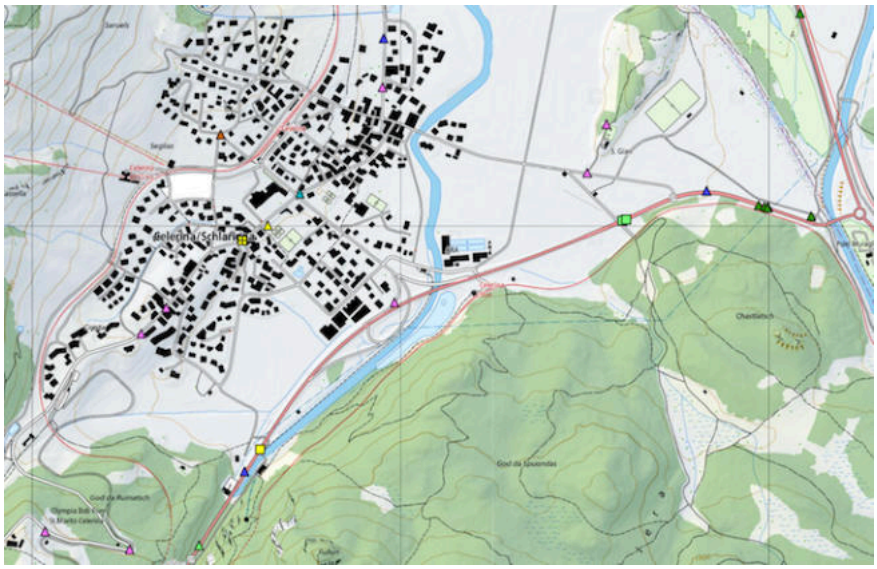
Unfallschwere

Unfall mit:

- Getöteten $U_{(G)}$
- Schwerverletzten $U_{(SV)}$
- Leichtverletzten $U_{(LV)}$

Unfalltyp

- Schleuder- oder Selbstunfall
- Überholunf., Fahrstreifenw.
- Auffahrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegeunfall
- Überqueren der Fahrbahn
- Frontalkollision
- Parkierunfall
- Fussgängerunfall
- Tierunfall
- Andere



3.4 Fazit

Nachfolgend sind die für das Verkehrs- und Parkierungskonzept relevanten Stärken und Schwächen sowie Potenziale und Risiken der Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr aufgelistet bzw. im Plan dargestellt.

Siedlung | Landschaft

Stärken | Potenziale

- intakte historische Ortskerne Celerina und Cresta
- weitgehend unverbauter Landschaftsraum San Gian
- siedlungsgliedernder Landschaftsraum mit vereinzelten Hochbauten
- Rückbau ARA und Anschluss Engadinerstrasse schafft Platz für den Inn und wertet den Ortseingang auf
- vielfältiges, attraktives und in Fussdistanz gelegenes Sport-, Erholungs- und Kulturangebot

Schwächen | Risiken

- Dorfkerne sind von aussen kaum mehr erkennbar
- teilweise noch undefinierte äussere Konturen des Siedlungskörpers
- wenig attraktives Bahnhofsumfeld

Verkehr

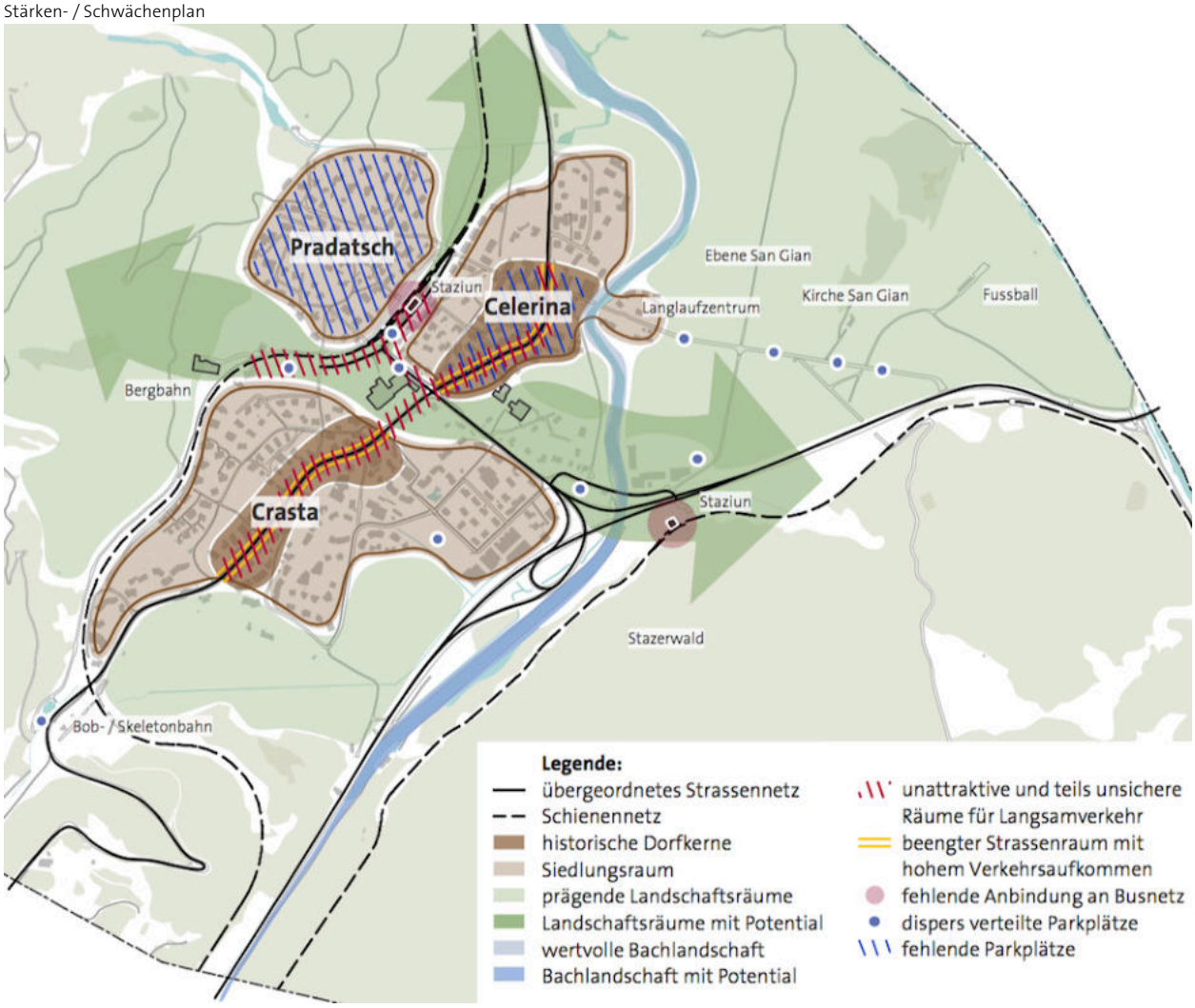
Stärken | Potenziale

- gute Anbindung an das übergeordnete Strassennetz (Engadinerstrasse)
- zwei Bahnhöfe mit mindestens stündlichen Verbindungen nach St. Moritz, Samedan und Pontresina
- attraktives und dichtes Fuss- und Velowegnetz

Schwächen | Risiken

- Verkehrsmengen auf der Via Maistra sind nicht mit dem (empfindlichen) Umfeld verträglich
- Bahndamm erschwert das Erreichen des Gebiets Pradatsch
- überdimensionierter Anschluss Engadinerstrasse
- fehlende Parkplätze in den Dorfkernen und den Altbauquartieren
- parkierte Autos in der landschaftlich wertvollen Ebene San Gian
- Dispers über das Gemeindegebiet verteilte Parkplätze und ein fehlendes Parkleitsystem (Parksuchverkehr)
- nicht an das regionale und lokale Busnetz angeschlossene Bahnhöfe
- geringe oder keine Buserschliessung der touristischen Attraktoren und an den Siedlungsrändern

Abb. 24 Stärken- / Schwächenplan



Wie die Analyse gezeigt hat, ist die Verkehrsinfrastruktur vor allem auf die Bedürfnisse der Tagestouristen ausgerichtet. Im Vordergrund stehen gemäss dem Positionspapier der Gemeinde (vgl. Kap. 2.3.1) künftig die Bedürfnisse der Mehrtagestouristen. Im Verkehrs- und Parkierungskonzept ist aufzuzeigen, mit welchen Anpassungen und Ergänzungen diese Ausrichtung bei der Verkehrsinfrastruktur bzw. beim Angebot unterstützt wird.

4 Strategie

4.1 Zielsetzung

Die Entwicklung des Verkehrs soll auf den nachfolgend aufgeführten Zielen – welche auf die übergeordnete Strategie (u. a. regionaler Richtplan) abgestützt sind – basieren. Sie gewährleisten den Erhalt bzw. die Steigerung der hohen Wohnqualität und der hohen touristischen Attraktivität der Gemeinde Celerina | Schlarigna.

Gesamtverkehr

- Die Verkehrsinfrastruktur soll in erster Linie auf die Bedürfnisse der einheimischen Bevölkerung und der Mehrtagestouristen ausgerichtet werden.
- Soweit möglich und mit den Bedürfnissen der einheimischen Bevölkerung und der Mehrtagestouristen verträglich, sollen auch die Anliegen der Tagestouristen berücksichtigt werden.
- Die Verkehrsinfrastruktur soll auf den Grundbedarf ausserhalb der Hochsaison ausgerichtet werden.
- Die Dorfkerne sollen wieder als Orte der Begegnung wahrgenommen werden. Wohnen, Einkaufen und Flanieren soll in angenehmer, fussgängerfreundlicher Umgebung möglich sein.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Auf der Via Maistra und anderen Gemeindestrassen soll der motorisierte Individualverkehr auf ein siedlungs- und umweltverträgliches Mass reduziert werden.
- Der Verkehr, welcher weder Quelle noch Ziel in Celerina hat, soll möglichst auf der Engadinerstrasse konzentriert werden.
- Der touristische Verkehr soll möglichst siedlungsunabhängig abgewickelt werden.

Parkierung (P)

- Jeder Nutzung ist eine angemessene Anzahl an Parkplätzen (Grundangebot) in zumutbarer Gehdistanz bereitzustellen.
- Das Parkplatzangebot hat in erster Linie die Anliegen der einheimischen Bevölkerung und der Mehrtagestouristen sowie das Orts- und Landschaftsbild zu berücksichtigen.
- Die Parkplätze sind so zu bewirtschaften, damit sie gemäss ihrer Bestimmung genutzt werden (können).

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Das Siedlungsgebiet und die touristischen Ziele sind optimal mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschliessen.
- Um die Fahrplanstabilität gewährleistet zu können, ist der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr möglichst zu bevorzugen.
- Die Umsteigebeziehung zwischen Bahn und (lokalem) Bus ist zu optimieren.

Langsamverkehr (LV)

- Die Zielorte der Bevölkerung und Gäste sind zu Fuss sicher, direkt und auf attraktiven Wegen erreichbar.
- Das Konfliktpotential zwischen dem Auto- und dem Fussverkehr ist insbesondere im beengten Strassenraum zu entschärfen.
- Die siedlungsorientierten Strassen sind nebst Verkehrs- auch Spiel-, Aufenthalts- und Begegnungsräume. Sie sind in diesem Sinne zu gestalten.

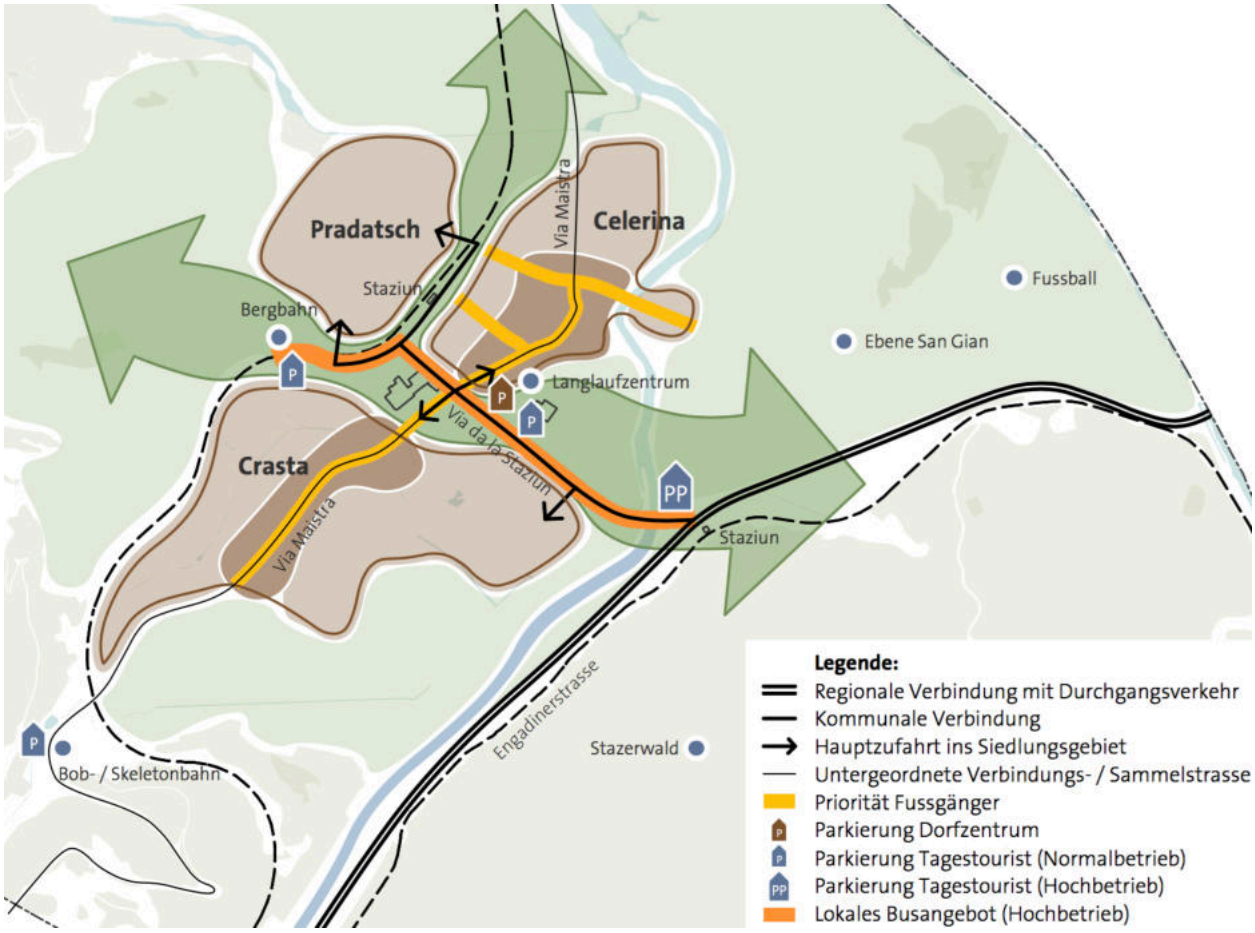
4.2 Übergeordnetes verkehrliches Leitbild

Das übergeordnete verkehrliche Leitbild zeigt – abgestützt auf das räumliche Leitbild 2050 – auf, wie die Ziele räumlich umgesetzt werden sollen. Analog dem räumlichen Leitbild ist dieses Leitbild auf das Jahr 2050 ausgerichtet. Für die bessere Verständlichkeit liegt der Fokus im Leitbild auf den Handlungsschwerpunkten.

Folgende Schwerpunkte enthält das Leitbild:

- Die Engadinerstrasse stellt für den motorisierten Individualverkehr die regionale Verbindung dar. Sie nimmt den Durchgangsverkehr auf.
- Der Zugang zu den drei Ortsteilen erfolgt für den motorisierten Verkehr über die Strassen Via da la Staziun, Plazza da la Staziun und Via Pradè. Diese im Landschaftsraum gelegenen Strassen verfügen über ein weniger empfindliches Umfeld.
- Die Via Maistra hat künftig nur noch eine örtliche Funktion.
- Auf der Via Maistra und generell in den Dorfkernen geniesst der Fussgänger gegenüber dem motorisierten Verkehr Vortritt.
- Damit der touristische Verkehr möglichst siedlungsunabhängig abgewickelt werden kann, sind die Parkplätze entlang dem kommunalen Zubringer und dementsprechend ausserhalb des Siedlungsraums.
- Am Dorfeingang Celerina stehen für die zahlreichen Zentrumsnutzungen (Bewohner, Beschäftigte, Kunden und Besucher) genügend Parkplätze zur Verfügung.
- Bei den touristischen Zielen steht ein beschränktes, auf den Grundbedarf ausgerichtetes Parkplatzangebot zur Verfügung.
- Die Verkehrsinfrastruktur wird in der Hochsaison wie folgt ergänzt:
  - Ausweich-Parkplätze nahe der Engadinerstrasse (z. B. auf dem Areal der heutigen ARA)
  - Bus-Shuttle zwischen Bergbahn und den Ausweich-Parkplätzen

Abb. 25 Übergeordnetes verkehrliches Leitbild



5 Konzept | Massnahmen

Eine Übersicht über alle Massnahmen ist im Anhang A6 (Tabelle) und in der Beilage B1 (Plan) zu finden. Zudem kann dem Anhang A5 entnommen werden, welche Auswirkungen die Massnahmen auf das Verkehrsmodell haben.

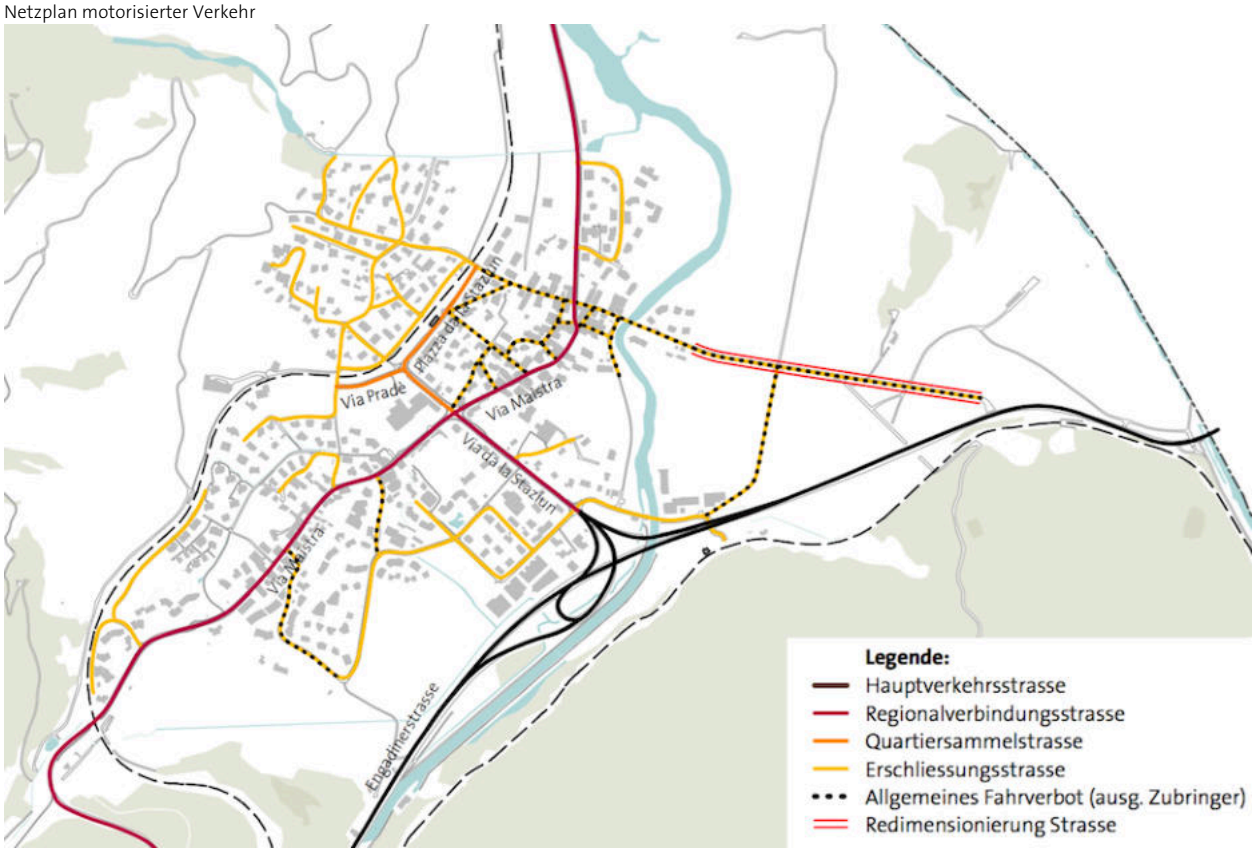
5.1 Konzept MIV

Das Konzept des motorisierten Verkehrs verfolgt einen angebotsorientierten Ansatz. Das heisst, das Verkehrsangebot wird unter Berücksichtigung der begrenzten Leistungsfähigkeit der Via Maistra und der Anliegen der einheimischen Bevölkerung und Touristen nach ruhigen, sicheren und attraktiven Dorfkernen festgelegt.

5.1.1 Netzhierarchie

Die Engadinerstrasse soll gemäss verkehrlichem Leitbild den (über-)regionalen Verkehr, also den Durchgangsverkehr, aufnehmen. Diese Funktion soll die Via Maistra aufgrund der begrenzten Belastbarkeit nicht mehr bzw. nur noch in einem beschränkten Masse übernehmen. Die Hauptzufahrt ins Dorf erfolgt über die im Landschaftsraum gelegenen Strassen Via da la Staziun, Plazza da la Staziun und Via Pradè. Die übrigen Strassen sollen lediglich eine Erschliessungs- bzw. eine untergeordnete Sammelfunktion haben. Um den Verkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken und untergeordnete Strassen zu entlasten, sind diverse Massnahmen vorgesehen.

Abb. 26 Netzplan motorisierter Verkehr



5.1.2 Durchfahrtswiderstand auf der Via Maistra erhöhen

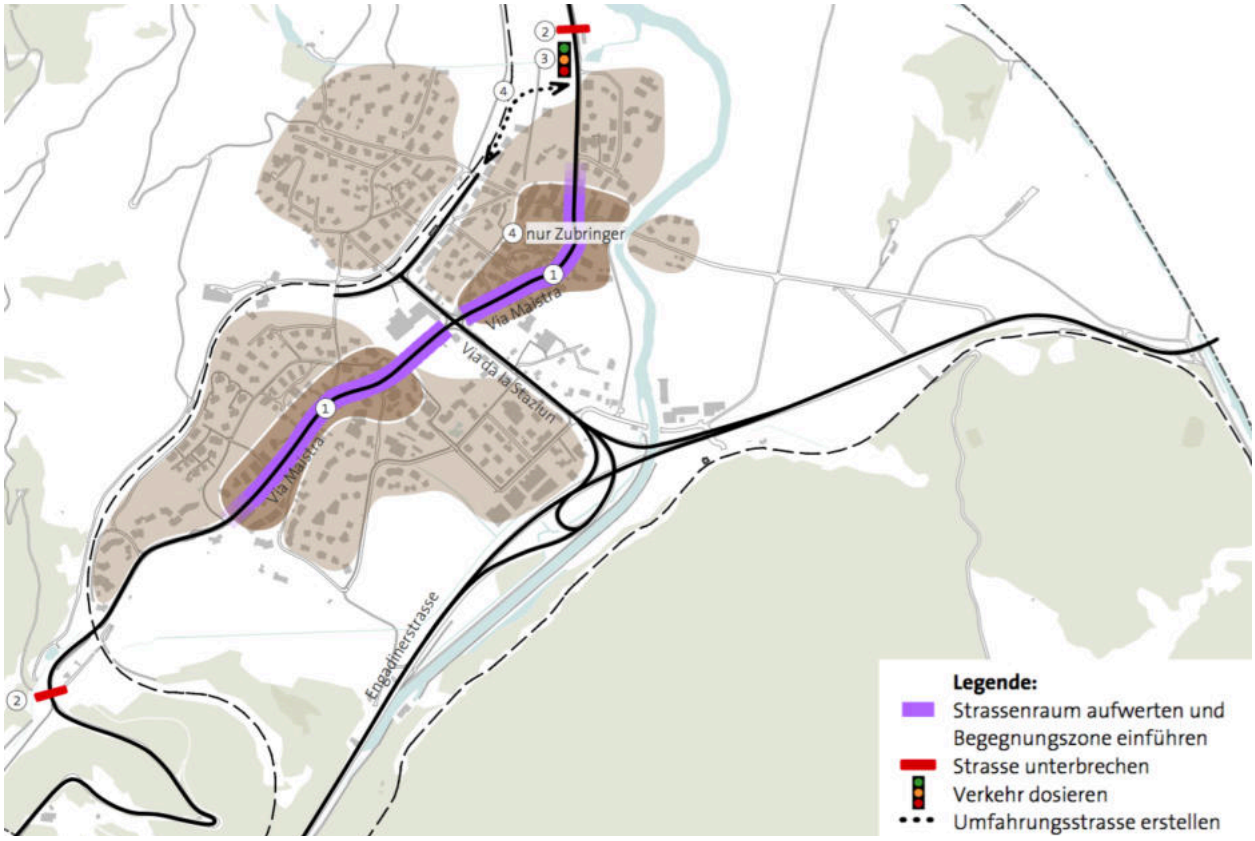
In den Dorfkernen stehen die Bedürfnisse der Fussgänger im Vordergrund. Auf der Via Maistra soll der motorisierte Individualverkehr deshalb auf ein verträgliches Mass reduziert und beruhigt werden. Damit er möglichst über die Via da la Staziun ins Dorf fährt und der Durchgangsverkehr die Engadinerstrasse benutzt, sollen durchfahrtserschwerende Massnahmen umgesetzt werden:

- Via Maistra gestalterisch aufwerten (Plan-Nr. 1)
- Begegnungszone in den Dorfkernen einführen (Plan-Nr. 1)
- Via Maistra ab Ortsende (ganzjährig oder saisonal) sperren (Plan-Nr. 2)

Die Via Maistra kann für den motorisierten Individualverkehr nur gesperrt werden, wenn die Nachbargemeinde Samedan und der Kanton Graubünden damit einverstanden sind. Falls die Massnahme nicht wie gewünscht umgesetzt werden kann, stehen alternativ folgende zwei Massnahmen zur Verfügung:

- Verkehr am Ortseingang dosieren (Plan-Nr. 3)
- Umfahrung des Dorfkerns Celerina erstellen (Plan-Nr. 4)

Abb. 27 Übersicht über die durchfahrtserschwerenden Massnahmen



5.2 Massnahmen MIV

5.2.1 Via Maistra gestalterisch aufwerten

Ausgangslage

Gemäss dem übergeordneten verkehrlichen Leitbild stehen auf der Via Maistra künftig nicht mehr die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs im Vordergrund, sondern jene des Langsamverkehrs. Damit Flanieren und Verweilen in angenehmer und sicherer Umgebung jedoch möglich wird, ist die Via Maistra umzugestalten.

Festsetzung

Für die Via Maistra ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept, welches nachfolgende Anforderungen und Ziele berücksichtigt, auszuarbeiten und im Rahmen von Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten umzusetzen. Da für die Einhaltung der strategischen Vorgaben ein enger Dialog zwischen Projektentwickler und Gemeinde wichtig ist, wird empfohlen, für das Projekt entweder einen selektiven Studienauftrag oder ein Workshop-Verfahren mit einem geeigneten Projektteam durchzuführen. Die Unterschiede der beiden Verfahrensarten sind im Anhang A4 aufgeführt.

Die Stossrichtungen des Raumbuches «Optimierung Outfit Celerina» sind beim Betriebs- und Gestaltungskonzept zu berücksichtigen. Für ein einheitliches Strassenbild sollte der Elementekatalog auch bei anderen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten berücksichtigt werden.

Anforderungen | Ziele

Verkehr

- Grundbegegnungsfall: Personenwagen | Personenwagen bis 20 km/h
- Massgebender Begegnungsfall: Lastwagen (Bus) | Personenwagen bis 20 km/h (evtl. nur auf Ausweichstellen)
- Flächige Erscheinung zur Betonung des Fussgängervortritts

Gestaltung

- Segment 1 und 3 dem historischen Ortsbild entsprechend gestalten (als gutes Beispiel wird die Neugestaltung der Via da las Barrieras angesehen)
- Segment 2 als Teil der Parklandschaft inszenieren (vgl. Massnahmen zur Stärkung des landschaftlichen Charakters der Via da la Staziun)
- Mit entsprechender Möblierung und Beleuchtung die Verweil- und Flanierqualität erhöhen

Abb. 28 Bearbeitungsperimeter (inkl. Darstellung der Segmente)

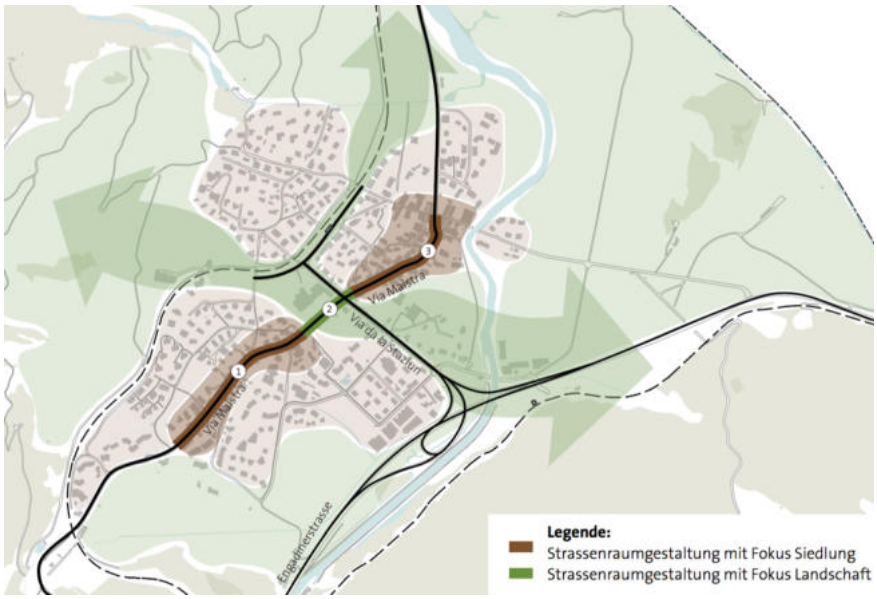


Abb. 29 Blick in die neugestaltete Via da las Barrieras

Umsetzung

- Zeitpunkt: Kurzfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.2.2 Landschaftlicher Charakter der Via da la Staziun stärken

Ausgangslage

Die Via da la Staziun liegt in der Parklandschaft zwischen den beiden Siedlungsteilen Celerina und Crasta und stellt die Hauptzufahrt ins Dorf dar. Ihr landschaftsorientierter Charakter ist heute kaum spür- und erlebbar. Auch vermittelt die Tempo-30-Zone den Eindruck einer siedlungsintegrierten Strasse, was aber tatsächlich nicht der Fall ist (von der Strasse abgewandte und zurückversetzte Bebauung).

Festlegung

Der landschaftliche Charakter der Via da la Staziun soll mit folgenden Massnahmen gestärkt werden:

- Strassenraum möglichst zurückhaltend gestalten
- mit Massnahmen der Freiraumplanung | Begrünung das landschaftliche Umfeld stärken
- auf Bauten und Anlagen im Strassenraum weitestgehend verzichten

Umsetzung

- Zeitpunkt: kurz- bzw. mittelfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.2.3 Begegnungszone einführen

Ausgangslage

Auf der Via Maistra soll die Koexistenz von fahrendem Verkehr und Fussgänger mit einer umfassenden Umgestaltung gefördert werden. Ein platzartiges und flächiges Erscheinungsbild soll dazu beitragen, dass angemessene Geschwindigkeiten gefahren und aufeinander Rücksicht genommen werden. Da der Strassenraum in erster Linie auf die Bedürfnisse der Fussgänger (Verweilen und Flanieren in angenehmer und sicherer Umgebung) ausgerichtet werden soll, ist zusätzlich auch die Umsetzung einer Begegnungszone vorgesehen. Damit werden die zahlreichen Fussgänger gegenüber den wenigen Autofahrer Vortritt geniessen.

Festlegung

Mit der gestalterischen Aufwertung der Via Maistra soll die Begegnungszone eingeführt werden. Die genaue Zonenabgrenzung ist im verkehrstechnischen Gutachten zu bestimmen. Auch ist darin zu prüfen, ob die Begegnungszone auf die Nebenstrassen im Dorfkern Celerina ausgeweitet werden soll. Ein Einbezug erscheint auf den ersten Blick möglich, da in den engen Strassen ohnehin nicht schneller gefahren werden kann und der Fussgänger sowieso in der Fahrbahnmitte unterwegs ist.

Umsetzung

- Zeitpunkt: Mit Aufwertung Via Maistra
- Abhängigkeit(en): Aufwertung Via Maistra

5.2.4 Verkehr auf der Via Suot Mulin und Via Nouva beruhigen

Ausgangslage
Auf der Via Suot Mulin und der Via Nouva werden gemäss Aussage der Gemeinde (zu) hohe Geschwindigkeiten gefahren. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. In Art. 6 der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen steht, dass dort wo keine angemessenen Geschwindigkeiten gefahren werden, zusätzliche Massnahmen zu ergreifen sind.

Festlegung

In einem ersten Schritt ist das Geschwindigkeitsniveau (V85) mittels Verkehrsmessungen (Radar) zu ermitteln. Auf Basis dieser Werte sind anschliessend geeignete (gestalterische und / oder bauliche) Massnahmen umzusetzen.

Umsetzung
- Zeitpunkt: kurzfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.2.5 Via Maistra für den Durchgangsverkehr sperren

Ausgangslage
Celerina wird trotz Umfahrungsstrasse immer wieder von Einheimischen oder Touristen mit dem Auto durchfahren, was sich negativ auf die Attraktivität des historischen Dorfkerns auswirkt und eine hohe Luft- und Lärmbelastung zur Folge hat. Um den Durchgangsverkehr durch den Dorfkerne Celerina und Crasta zu unterbinden, erscheint die Unterbrechung der Verbindungsstrasse die naheliegendste und sinnvollste Lösung.

Festlegung

Die Via Maistra ist in Absprache mit den Gemeinden Samedan und St. Moritz zwischen Celerina und Samedan sowie Celerina und St. Moritz saisonal oder ganzjährig für den motorisierten Individualverkehr zu sperren.

Umsetzung
- Zeitpunkt: Wenn die Umgestaltung und die Einführung der Begegnungszone nicht zur erwünschten Entlastung auf der Via Maistra geführt haben.
- Abhängigkeit: keine

5.2.6 Schleichwege unterbinden

Ausgangslage

Verschiedene untergeordnete Strassen und Verbindungen in den Dorfkernen und in der Ebene San Gian werden heute als Schleichwege genutzt. Zur Lenkung des motorisierten Individualverkehrs auf das übergeordnete Strassennetz soll die Durchfahrt auf diesen Wegen verhindert werden.

Festlegung

Auf folgenden Strassen ist die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr (ausgenommen Zubringer) mit entsprechender Signalisation zu unterbinden:

- Vietta Lizun
- Giassa Spuondas
- sämtliche Strassen im Dorfkern Celerina (ausgenommen Via Maistra)
- Via Bambas-ch (ab den Ausweich-Parkplätzen)

Umsetzung

- Zeitpunkt: kurzfristig bzw. mit Aufhebung bzw. Verlagerung der Parkplätze in der Ebene San Gian
- Abhängigkeit(en): keine

5.2.7 Via da la Staziun gegenüber Via Maistra bevorzugen

Ausgangslage

Die Hauptzufahrt nach Celerina erfolgt künftig über die Via da la Staziun. Die Via Maistra wird demgegenüber nur noch eine untergeordnete quartierinterne Bedeutung haben. Da die beiden Strassen bezüglich Verkehrsbedeutung grosse Unterschiede aufweisen, erscheint der Kreisel nicht mehr die geeignetste Knotenform zu sein. Im Vergleich zu einem Knoten hat ein Kreisel zudem den Nachteil, dass er viel Platz in Anspruch nimmt, Umwege für den Fussgänger zur Folge hat und gestalterisch schwierig in den dörflichen Kontext zu integrieren ist.

Damit der Verkehr auf der übergeordneten Via da la Staziun möglichst ungehindert fliessen kann, wäre eine Bevorzugung dieser Strasse gegenüber der Via Maistra sinnvoll. Machbar wäre ein Knoten ohne Vortritt für die Via Maistra auch mit Blick auf die Verkehrsqualität. Da der Verkehr mindestens im Winter nicht mehr ungehindert auf den Knoten zufliessen wird, kann auch während der Wintersaison eine gute Verkehrsqualität erreicht werden.

Festlegung

Der Kreisel ist in einen Knoten mit Vortritt für den Verkehr auf der Via da la Staziun umzugestalten. Das Trottoir bei der Einmündung der Via Maistra in die Via da la Staziun ist durchzuziehen (Trottoirüberfahrt). Damit geniesst der Fussgänger gegenüber den in die Via Maistra ein- und ausfahrenden Fahrzeugen Vortritt. Ebenfalls sind die Ansprüche des öffentlichen Verkehrs angemessen zu berücksichtigen. Gegebenenfalls Massnahmen (beispielsweise Lichtsignalanlage) zur Bevorzugung der Busse umsetzen.

Umsetzung

- Zeitpunkt: mit Aufwertung Via Maistra
- Abhängigkeit(en): keine

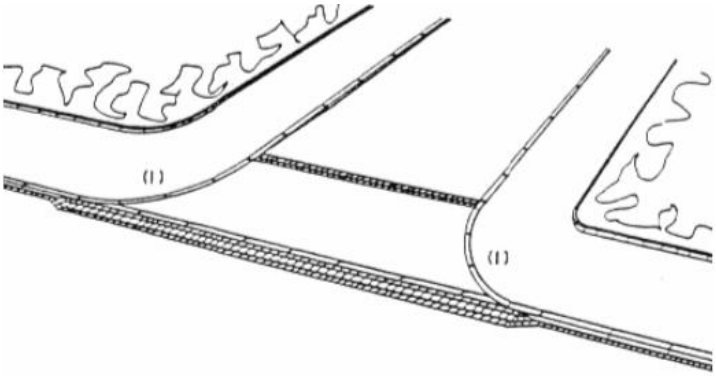


Abb. 30 Skizze Trottoirüberfahrt (Quelle: Hindernisfreies Bauen Trottoirüberfahrt, Tiefbauamt Stadt ZH, vom 25.11.2013)

5.2.8 Anschluss Engadinerstrasse redimensionieren

Ausgangslage

Das Anschlussbauwerk der Engadinerstrasse wirkt überdimensioniert. Für die Sanierung der Engadinerstrasse wurde beim Ortseingang ein provisorischer Kreisel erstellt. Der ehemalige Zustand soll im Herbst 2017 wiederhergestellt werden. Der Gemeinde bietet sich kurzfristig die Chance beim Kanton anstelle des damaligen Zustandes ein reduziertes, kompaktes und möglichst weit von der Siedlung entfernt liegendes Anschlussbauwerk zu erwirken. Langfristig ist gemäss räumlichem Leitbild 2050 vorgesehen, die bestehende Umfahrungsstrasse samt Anschlusswerk abzubrechen und durch eine tiefergelegte Strasse am Fusse des Stazerhügels zu ersetzen.

Festlegung

Beim Kanton ist eine reduzierte und kompakte Anschlusslösung gemäss nachfolgender Abbildung, welche die zweckmässige Erschliessung der Ausweich-Parkplätze bei der ARA sicherstellt und tiefe Einfahrtsgeschwindigkeiten fördert (Immer-Rot-Ampel), zu erwirken. Der umgebende Raum ist, dem Leitbild entsprechend, als Teil des Grünkorridors zu gestalten.

Langfristig ist die Umfahrungsstrasse an den Rand des Stazerwaldes bzw. auf die andere Seite des Inns zu verlegen.

Abb. 31 Anschluss Engadinerstrasse, Variante Lichtsignalanlage

Legende:

- Strasse, bestehend
- Strasse, projektiert
- Strasse, rückbauen
- Siedlungslandschaft
- Naturlandschaft
- Gewässer

Umsetzung

- Zeitpunkt: kurz- bzw. langfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.2.9 Via San Gian redimensionieren

Ausgangslage
Die Parkplätze in der Ebene San Gian sollen verlagert bzw. aufgehoben werden. Die Via San Gian wird danach vom motorisierten Verkehr kaum mehr genutzt.

Festlegung

Die Via San Gian soll zu einem Flurweg bzw. zu einer Strasse mit reduzierten Breiten rückgebaut und seiner historischen Bedeutung entsprechend gestaltet werden.

Umsetzung
- Zeitpunkt: Mit bzw. nach Aufhebung bzw. Verlagerung der Parkplätze in der Ebene San Gian
- Abhängigkeit(en): keine

5.2.10 Zusätzlicher Anschluss Engadinerstrasse erstellen

Ausgangslage
Bei grösseren Bob- und Skeletonwettkämpfen werden unterhalb der Zieleinfahrt zusätzliche Parkplätze zur Verfügung gestellt. Die Zufahrt erfolgt über die Via Suot Crasta. Damit nicht mehr durch Wohngebiet gefahren werden muss, könnten die Parkplätze über die bestehende Rampe beim Unterwerk St. Moritz Energie direkt an die Engadinerstrasse angeschlossen werden.

Festlegung

Die Gemeinde strebt beim Kanton eine direkte Anbindung der provisorischen Parkplätze an die Engadinerstrasse an. Allenfalls könnte dieser Anschluss auch vom Unterwerk der St. Moritz Energie und vom angrenzenden Gewerbebetrieb genutzt werden. Andere Nutzungen werden über diesen Anschluss nicht erschlossen.

Umsetzung
- Zeitpunkt: mittelfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.3 Optionale Massnahmen MIV

5.3.1 Verkehr am Dorfeingang dosieren

Ausgangslage

Falls die Unterbrechung der Verbindungsstrasse nach Samedan nicht möglich ist, die Verkehrsmengen auf der Via Maistra weiterhin hoch sind und sich nicht mit den Bedürfnissen der einheimischen Bevölkerung und der Touristen nach Ruhe und Erholung vertragen, kann der Verkehr mit einer Lichtsignalanlage am Dorfeingang dosiert werden (Details sind im Kap. 6 enthalten).

Festlegung
Der Verkehr soll am nördlichen Eingang in den Dorfkern Celerina soweit dosiert werden, so dass er in den beengten Strassenräumen siedlungsverträglich abgewickelt werden kann.
Damit der Verkehr von Samedan möglichst auf die Engadinerstrasse gelenkt werden kann, sind die Fahrzeuglenker in Samedan über den Betrieb der Dosieranlage (bzw. die aktuellen Wartezeiten) zu informieren.
Damit Busse bei der Dosierungsanlage nicht warten müssen, ist eine elektronische Busspur einzurichten.
Damit Busse in Richtung Samedan ungehindert durch den Dorfkern fahren können, ist die Dosieranlage zusätzlich mit einer Busanmeldung auszustatten.

Umsetzung

- Zeitpunkt: wenn die Unterbrechung der Via Maistra nicht umgesetzt werden kann
- Abhängigkeit: keine

5.3.2 Umfahrung des Dorfkerns Celerina erstellen

Ausgangslage
Wenn alle anderen zur Verfügung stehenden Massnahmen nicht umgesetzt werden können bzw. die erwünschte Entlastungswirkung auf der Via Maistra nicht eintritt, kann ein Ausbau der Strasseninfrastruktur ins Auge gefasst werden.

Umfahrung Dorfkern Celerina
Der Dorfkern Celerina kann aus Ortbildschutzgründen einzig nördlich umfahren werden. Technisch wäre eine solche Umfahrungsstrasse möglich. Nebst der Entlastung des Dorfkerns Celerina (die Durchfahrt müsste mit entsprechender Signalisation unterbunden werden) hätte die Umfahrungsstrasse den Vorteil, dass der Bahnhof an das regionale Busnetz angeschlossen werden könnte. Welche Entlastungswirkung die Umfahrungsstrasse entfalten würde, kann dem Verkehrsmodell im Anhang A5 entnommen werden.

Festlegung
Der Raumbedarf für das fehlende Teilstück zwischen Plazza da la Staziun und Via Maistra ist zu sichern.
Die geplante Umfahrungsstrasse ist sorgfältig in die Siedlung und Landschaft einzupassen.
Falls die Umfahrungsstrasse zu einer Zunahme des Durchgangsverkehrs führt, sind flankierende Massnahmen umzusetzen.

Umsetzung
- Zeitpunkt: wenn alle anderen zur Verfügung stehenden Massnahmen nicht umgesetzt werden können
- Abhängigkeit: keine

5.4 Konzept Parkierung

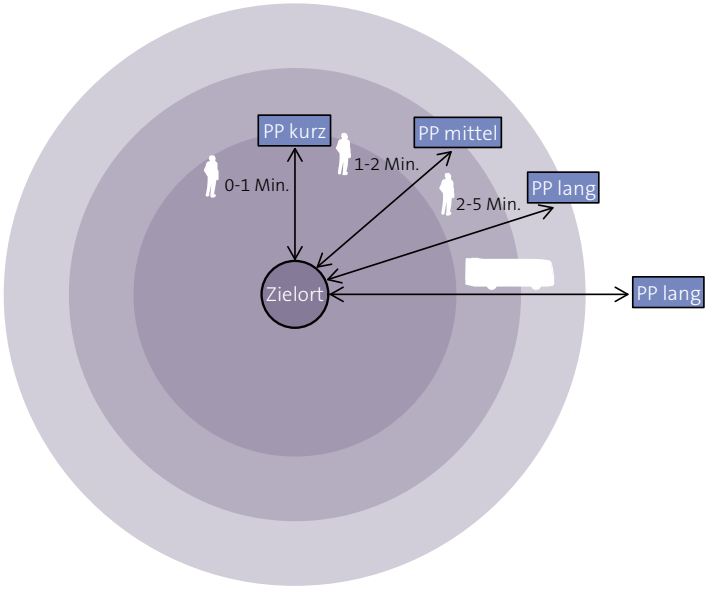
5.4.1 Parkraumangebot

Generelle Grundsätze der Parkraumbereitstellung

Bei der Festlegung des Parkraumangebots gilt es folgende generelle Grundsätze zu beachten:

- Personen, welche sich nur für eine kurze Zeit am Zielort aufhalten (z. B. Einkauf in der Bäckerei, Abholung einer Person am Bahnhof), sind nicht bereit lange Wege von der Parkierungsanlage zum Zielort zu gehen. Für diese Personengruppe sind demnach Parkplätze am Zielort oder in sehr kurzer Gehdistanz zum Zielort bereitzustellen.
- Personen, die sich für eine längere Zeit am Zielort aufhalten (z. B. Beschäftigte oder Gäste der Bergbahn), sind eher bereit längere Wege von der Parkierungsanlage zum Zielort zu gehen. Für diese Personengruppe können demnach Parkplätze auch in grösserer Gehdistanz zum Zielort (maximal 2 bis 5 Minuten) bereitgestellt werden.
- Parkplätze können auch ausserhalb der zumutbaren Gehdistanz zur Verfügung gestellt werden. In solchen Fällen ist zusätzlich ein Zubringerdienst zum Zielort (z. B. Bus-Shuttle) anzubieten.

Abb. 32 Grafische Darstellung des Prinzips der Parkraumbereitstellung



Künftiges Parkraumangebot

Mit der Festlegung des Parkraumangebots (Lage und Anzahl der Parkplätze) wird ein bedeutender Beitrag zur gewünschten Verkehrsentwicklung geleistet. Folgende Überlegungen haben zum «künftigen» Parkraumangebot geführt:

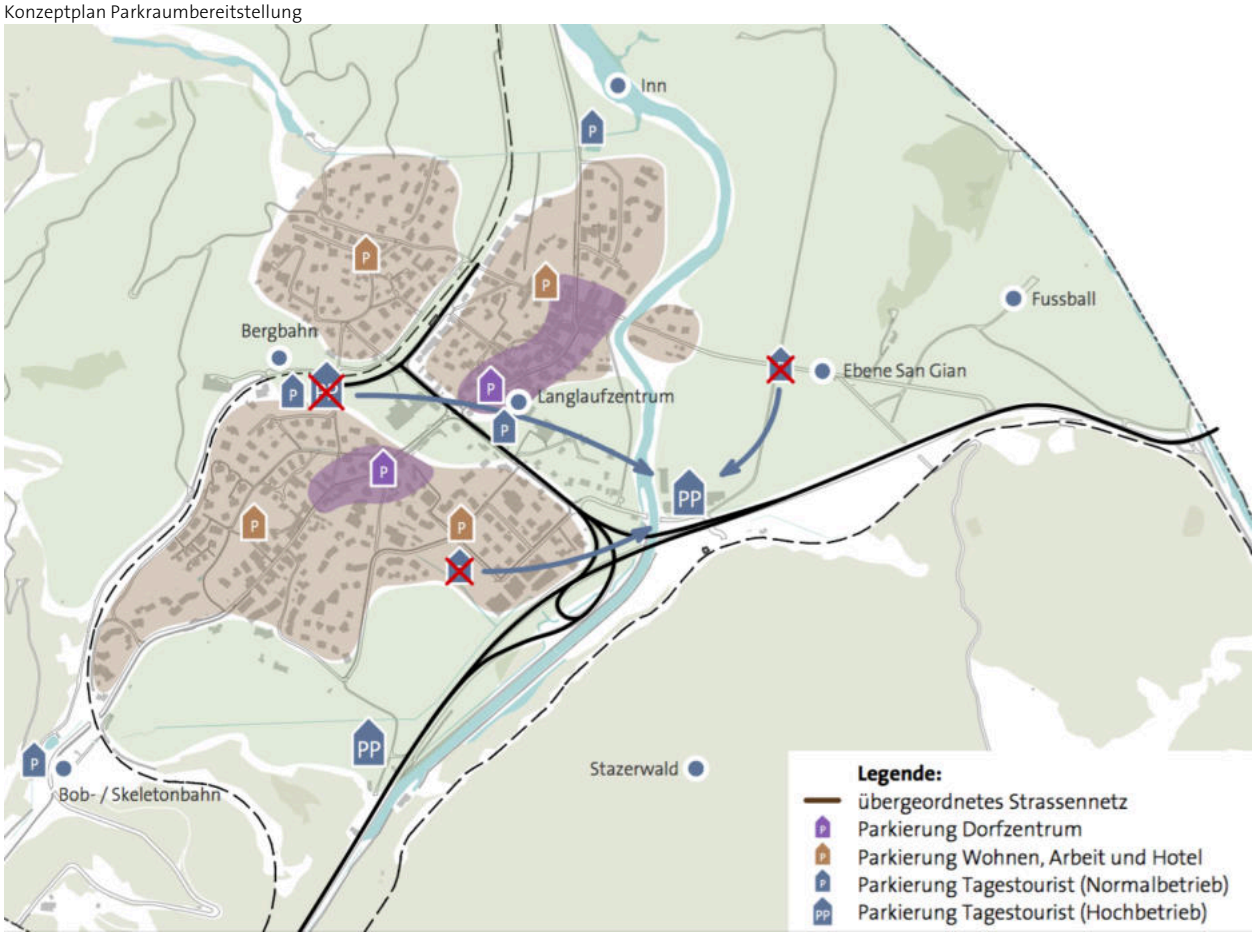
- Beim Eingang ins Dorfzentrum sollen genügend Parkplätze für die Zentrumsnutzungen zur Verfügung stehen. Vorgesehen ist, dass die Senkrechtparkplätze entland der Via da la Staziun aufgehoben und in die Tiefgarage am Standort Punt Schlattain verlagert werden. Bei Bedarf (kann mittels Umfrage ermittelt werden) sind darin zusätzlich Parkplätze für die Wohnnutzung in den Dorfkernen einzuplanen.
- Im übrigen Siedlungsgebiet sollen Parkplätze grundsätzlich lediglich für Wohnen, Arbeit und Hotels zur Verfügung gestellt werden. Im in den 1960 / 70er-Jahren entstandenen Wohnquartier Pradatsch besteht auf privatem Grund nur ein reduziertes Parkraumangebot. Bei der Realisierung von neuen Sammelgaragen sind deshalb nach Möglichkeit die angrenzenden Grundeigentümer in die Planung einzubeziehen, um bei Bedarf das Parkplatzangebot zu erweitern und das Parkieren im öffentlichen Strassenraum reduzieren zu können.
- Bei den touristischen Nutzungen soll nur noch ein Grundangebot, welches sich am Grundbedarf orientiert, bereitgestellt werden. Für die Hochsaison und besondere Veranstaltungen, wenn sich der Einsatz eines Bus-Shuttles lohnt, sollen weitere Parkplätze möglichst in der Nähe der Engadinerstrasse zur Verfügung gestellt werden. Damit der Tourismusverkehr siedlungsunabhängig abgewickelt werden kann, sind die Parkplätze in jedem Fall so anzuordnen bzw. dessen Erschliessung so zu organisieren, dass die Zufahrt nicht durch Siedlungsgebiet führt.
  - Es bietet sich an, die Parkplätze für den Hochbetrieb der Bergbahn auf das bald freiwerdende ARA-Areal zu verlagern. Eine solche Nutzung wäre auch mit dem räumlichen Leitbild kompatibel, da kaum Hochbauten erstellt werden müssen und die Fläche naturnah gestaltet (Schotterrasen) werden kann.
  - Im Zielraum der Bob- und Skeletonbahn steht nur wenig Parkraum zur Verfügung. Dieser reicht für grössere Anlässe nicht aus. Für solche Anlässe werden heute unterhalb des Zielraums provisorische Parkplätze erstellt. Damit nicht mehr durch Wohngebiet gefahren werden muss, ist eine direkte Anbindung der Parkplätze über die bestehende Rampe beim Unterwerk St. Moritz Energie an die Engadinerstrasse anzustreben (vgl. Kap. 5.2.10).
- Um den prägenden Landschaftsraum San Gian vom motorisierten Verkehr zu entlasten, sollen die darin gelegenen Parkplätze (auf das ARA-Areal) verlagert werden.
- Um den Parksuchverkehr zu minimieren, sollen die Parkplätze für die touristischen Nutzungen möglichst konzentriert und gut signalisiert werden.

– Busse (auch Hotelbusse) sollen die Möglichkeit haben die Fahrgäste direkt bei den touristischen Nutzungen abzusetzen bzw. abzuholen. Nebst diesen Kurzzeit-Parkplätzen sollen für Busse analog zum Auto ein Grundangebot an Langzeit-Parkplätzen bei den touristischen Nutzungen und ein Zusatzangebot weiter entfernt vom Zielort (bei den Autoparkplätzen für den Hochbetrieb) zur Verfügung gestellt werden.

Pendenz:

– **Parkplatzzahl für den Normalbetrieb (Bergbahn) bestimmen**
– **Klären, ob das BAV Vorgaben (Konzession) an die Parkierung macht**

Abb. 33 Konzeptplan Parkraumbereitstellung



5.4.2 Parkraumbewirtschaftung

Damit die Parkplätze gemäss ihrer Bestimmung genutzt werden (können), ist eine flächendeckende und auf den Ort abgestimmte Parkraumbewirtschaftung umzusetzen.

Parkraumnachfrage

Eine Übersicht über die in Celerina vorkommenden Nutzergruppen und ihren Eigenheiten in Bezug auf die Parkierdauer sowie die Verteilung der Nachfrage nach Parkraum über den Tag bzw. die Woche, ist im Kap. 3.3.2 enthalten.

Rechtlicher Rahmen

Die Bewirtschaftungsmöglichkeiten von Parkfeldern sind durch rechtliche Rahmenbedingungen eingeschränkt. Im Anhang A3 ist deshalb der bestehende Rahmen aufgeführt.

Handlungsfelder der Bewirtschaftung

Auf die Parkplatznutzung – und damit auf die Parkierdauer, die Umschlagshäufigkeit und die Benutzergruppe – kann wie folgt Einfluss genommen werden:

Zeitliche Bewirtschaftung

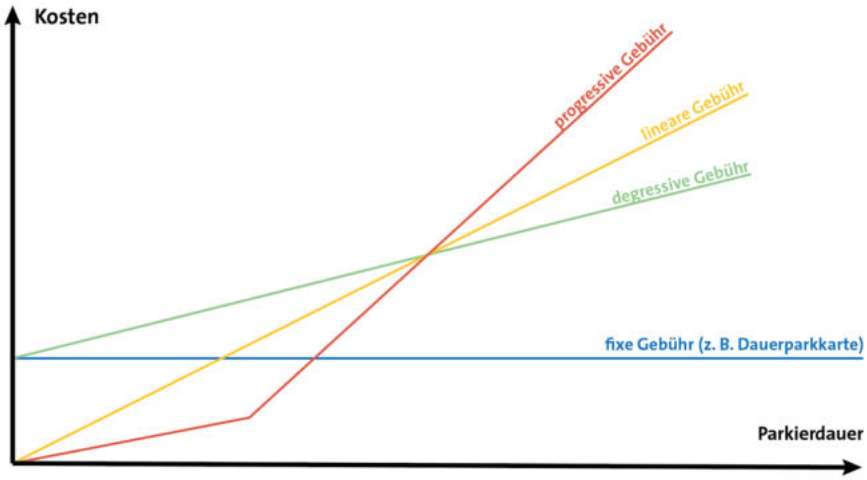
Unter der zeitlichen Bewirtschaftung wird die Beschränkung der maximalen Benutzungsdauer eines Parkplatzes verstanden. Damit kann auf die Umschlagshäufigkeit (Je länger die erlaubte Parkierdauer ist, desto kleiner ist die Umschlagshäufigkeit.) und auf den Benutzerkreis (Ist die erlaubte Parkierdauer kleiner als die typische Zeitdauer einer unerwünschten Nutzergruppe, so wird diese von den Parkplätzen ferngehalten.) eingewirkt werden.

Monetäre Bewirtschaftung

Mit der monetären Bewirtschaftung von Parkplätzen wird zusätzlich der Faktor «Kosten» in die Entscheidung, wo und wie lange an einem Ort parkiert wird, einbezogen. Bei der Gestaltung der Tarife stehen verschiedene Modelle mit unterschiedlicher Wirkung zur Verfügung.

- Die progressiv gestalteten Gebühren (am Anfang günstig, dann teurer) bevorzugen die Kurzzeitparkierung. Ohne Beschränkung der maximalen Parkierdauer wird die Langzeitparkierung unattraktiver, nicht aber verunmöglicht. Als Beispiel können die Parkplätze der Detailhändler genannt werden.
- Die degressiv gestalteten Gebühren (am Anfang teuer, dann günstiger) fördern demgegenüber die Langzeitparkierung. Das kurze Abstellen von Fahrzeugen wird unattraktiv, aber nicht verhindert. Als Beispiel können die Parkplätze der Bergbahnen genannt werden.
- Die linear gestalteten Gebühren sind dort sinnvoll, wo keine spezielle Lenkung der Nachfrage erforderlich ist. Als Beispiel können die dezentral gelegenen Parkplätze im Zentrum genannt werden.

Abb. 34 Grafische Übersicht über die verschiedenen Tarifsysteme



Einschränkung oder Privilegierung von Nutzergruppen
Es ist möglich, den Nutzerkreis von privaten und öffentlichen (im Rahmen des rechtlich Zulässigen) Parkplätzen einzuschränken. Diese Nutzungseinschränkung hat primär zum Ziel, dem ausgewählten Nutzerkreis durch das Fernhalten anderer Verkehrsteilnehmer mehr Parkraum zur Verfügung zu stellen. Die Spannbreite der Zugangsberechtigung zum Parkraum reicht von «allgemein zugänglich» über eine Bevorzugung bestimmter Gruppen (z. B. Anwohner, Kunden, Behinderte) mittels Dauerparkkarte bis hin zum generellen Ausschluss mittels richterlichem Verbot (auf privaten Parkplätzen) oder gelber Markierung (auf öffentlich gewidmetem Grund).

Bewirtschaftungsgrundsätze

Folgende Bewirtschaftungsgrundsätze werden für Celerina festgelegt:

- Der Parkraum soll in erster Linie über die Beschränkung der Parkdauer bewirtschaftet werden.
- Der gesteigerte Gemeingebrauch (auch das nächtliche Dauerparkieren) soll ganzjährig abgegolten werden.
- Der Bewirtschaftungszeitraum soll sich in erster Linie an der (Jahres-, Wochen- und Tages-) Ganglinie der Tagestouristen richten.
- Im Zentrumsbereich sowie bei Dienstleistungsbetrieben, Verkaufsgeschäften und Gastbetrieben im übrigen Siedlungsgebiet soll eine ausreichende Anzahl an kostenlosen Kurzzeitparkplätzen zur Verfügung stehen.
- Damit möglichst kein Parksuchverkehr und Ausweichverkehr entsteht, sollen Tagestouristen nur auf den dafür vorgesehenen und entsprechend signalisierten Parkierungsanlagen das Auto längere Zeit (länger als 4 Std.) abstellen können.
- Das Langzeitparkieren von Bewohnern und Beschäftigten soll in Abweichung zur geltenden Bewirtschaftung auf den dafür vorgesehenen Parkplätzen möglich sein.
- Die anderweitige Nutzung der zur Besorgung öffentlicher Aufgaben benötigten Parkplätze (Verwaltung, Schule) soll verhindert werden.

Detailkonzept

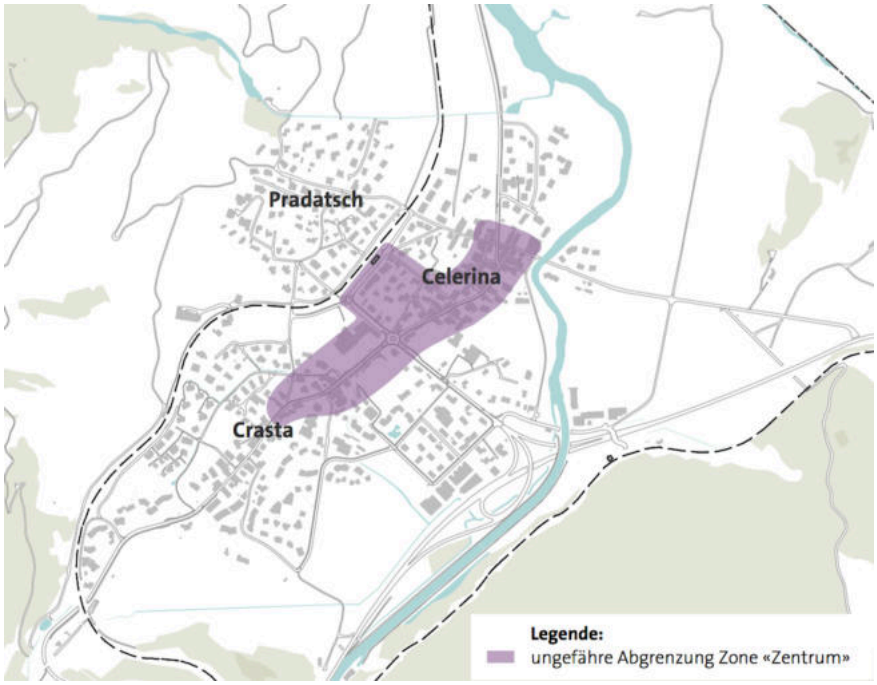
Gestützt auf den Grundsätzen wird vorgeschlagen, die öffentlichen und nach Möglichkeit auch die privaten Parkplätze wie nachfolgend beschrieben zu bewirtschaften.

Bewirtschaftungszonen

Das Siedlungsgebiet wird für die monetäre Bewirtschaftung von Parkplätzen in sogenannte Bewirtschaftungszonen gegliedert. Für die saisonale oder nur ganzjährige monetäre Bewirtschaftung wird zwischen folgenden Bewirtschaftungszonen unterschieden:

- Zone «Zentrum» mit flächendeckender monetärer Bewirtschaftung
- Zone «übriges Gebiet» ohne flächendeckender monetärer Bewirtschaftung

Abb. 35 Übersicht Bewirtschaftungszonen



Weiss markierte Parkplätze mit zeitlicher und monetärer Bewirtschaftung
Sämtliche Parkplätze, welche der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, sind grundsätzlich weiss zu markieren und je nach Lage zeitlich und / oder monetär zu bewirtschaften.

- Den Besuchern und Kunden mit kurzer Aufenthaltszeit am Zielort sollen am Zielort oder in sehr kurzer Gehdistanz davon entfernt Kurzzeitparkplätze zur Verfügung stehen. Eine hohe Verfügbarkeit soll mit einer Maximalparkzeit bis 30 Min. erreicht werden. Im Dorfzentrum sollen pro Parkierungsanlage mindestens einige Kurzzeitparkplätze bezeichnet werden.
- Auf den Parkplätzen, auf denen der Tagestourist mit einer längeren Aufenthaltszeit (länger als 4 Std.) Priorität hat, soll die maximale Parkzeit nicht eingeschränkt werden. Das Langzeitparkieren soll mit einer degressiven Gebührenstruktur gefördert werden.
- Auf den übrigen Parkplätzen soll das Parkieren bis 4 Std. möglich sein. Damit Bewohner und Beschäftigte das Auto auch länger als 4 Std. abstellen können, sollen Dauerparkkarten abgegeben werden.

Tab. 2 Bewirtschaftungsvorschlag

Gebührenstruktur	Bevorzugung	Vorschlag Gebühren	Vorschlag max. Parkzeit	Gültigkeit von Dauerparkkarten
progressiv (kurz)	Kurzzeitparkieren | beschränkter Parkraum	0.–	max. 30 min	i. d. R. nicht gültig
degressiv (lang)	Langzeitparkieren | ausreichender Parkraum	1.– / Std; und 2.– / Benutzung	–	–
linear	keine	bis 30 Min. 0.–; ab 30 Min. 1.– / Std.	max. 4 h	–

Die Parkplätze blau zu markieren ist nicht sinnvoll, da die europaweit geregelte Parkzeitregelung für Celerina nicht zweckmässig ist und bei blau markierten Parkplätzen keine Gebühren verlangt werden können.

Bewirtschaftungszeitraum
Der Bewirtschaftungszeitraum soll sich an der typischen Ganglinie des Tagestouristen orientieren. Der Parkraum ist damit sinnvollerweise zu den nachfolgend genannten Zeiten zu bewirtschaften.

Zeitliche Bewirtschaftung:
- ganzjährig
- von Montag bis Sonntag
- von 08.00 bis 19.00 Uhr

Monetäre Bewirtschaftung:
- ganzjährig oder nur Sommer- und Wintersaison
- von Montag bis Sonntag
- von 08.00 bis 19.00 Uhr

Dauerparkkarten
Um den gesteigerten Gemeingebrauch abzugelten, das längere Abstellen auf öffentlichem Grund in Abweichung zur geltenden Bewirtschaftung bei Vorliegen von sachlichen Gründen (z. B. Ortsbildschutz) zu ermöglichen oder den zur Besorgung von öffentlichen Aufgaben benötigten Parkraum (z. B. Verwaltung, Schule) zu sichern, sollen Dauerparkkarten abgegeben werden. Dies setzt voraus, dass ausreichender Parkraum auf öffentlich gewidmetem Grund zur Verfügung steht. Ein Rechtsanspruch auf einen freien Parkplatz entsteht dadurch aber nicht. Die Dauerparkierung kann wie folgt differenziert werden:
- Zeitliche Einschränkung für den Tag und die Nacht oder 24 h
- Räumliche Einschränkung für definierte Zonen / Parkierungsanlagen

Einbezug privater Parkplätze
Ein bedeutender Teil der öffentlich zugänglichen Parkplätze befindet sich in Privatbesitz. Die Wirkung der vorgeschlagenen Bewirtschaftung der Parkplätze auf öffentlich gewidmetem Grund hängt deshalb stark davon ab, ob (grössere) private Parkierungsanlagen in das Parkraumkonzept einbezogen und nach den Grundsätzen dieses Konzepts bewirtschaftet werden können. Die Gemeinde sollte insbesondere mit den Betreibern der Parkplätze bei den Bergbahnen eine einvernehmliche Lösung suchen.

Kontrolle
Die Einhaltung der maximalen Parkzeit kann mit Parkkarten oder mit Parkuhren überprüft werden. Hierfür ist jeweils das Signal «Parkieren mit Parkscheibe» (SSV Nr. 4.18) oder das Signal «Parkieren gegen Gebühr» (SSV Nr. 4.20) anzubringen.

5.5 Massnahmen Parkierung

5.5.1 Parkplatzangebot optimieren

Festlegung

Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen ist gemäss dem Konzept der Parkraumbereitstellung anzupassen.

Die Parkierungsanlagen neuer Nutzungen sind nach den gleichen Zielen und Grundsätzen auf dem Gemeindegebiet anzuordnen.

Umsetzung

- Zeitpunkt: kurz- bis mittelfristig
- Abhängigkeit(en): Realisierung neuer PP (Punt Schlattain, ARA-Areal, ...)

5.5.2 Parkplätze bewirtschaften

Festlegung

Die Parkplätze auf öffentlichem Grund sind nach den Grundsätzen des Bewirtschaftungskonzepts zeitlich und monetär zu bewirtschaften. Um Rechtssicherheit für die Erhebung von Gebühren zu schaffen, soll der Gebührentarif durch den Gemeindevorstand festgelegt werden.

Die Betreiber von grösseren, privaten Parkierungsanlagen sind zur Bewirtschaftung nach den gleichen Grundsätzen zu motivieren.

Umsetzung

- Zeitpunkt: kurzfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.5.3 Parkleitsystem einführen

Abb. 36 Beispiel eines halbdynamischen Parkleitsystems (Quelle: Katalog Signal AG)

Ausgangslage

Zur Verminderung von Parksuchverkehr und zur Verbesserung der Information der (ortsunkundigen) Verkehrsteilnehmer soll ein einfaches Parkleitsystem eingeführt werden. Empfohlen wird eine Kombination aus statischer und halbdynamischer Wegweisung. Bei der halbdynamischen Wegweisung wird zusätzlich zur Anzeige der Lage der Parkierungsanlage (statisch) über die Auslastung informiert. Die Zustände «Frei», «Besetzt» und «Geschlossen» können mit starren Tafeln (manueller Wechsel), mit mechanischen Wechselsignalen oder aber mit LED- bzw. LCD-Displays dargestellt werden.

Festlegung

In der Gemeinde ist für die touristischen Nutzungen ein geeignetes Parkleitsystem umzusetzen. Die Standorte der Wegweiser sind im Massnahmenplan (Beilage B1) eingetragen. Sinnvollerweise ist das Parkleitsystem mit einem Hinweis zur maximalen Parkierdauer zu versehen.
Das Parkleitsystem kann im Bedarfsfall (Hochsaison, Veranstaltung) mit zusätzlichen geeigneten Massnahmen (z. B. Absperrgitter, Verkehrskadetten) ergänzt werden.

Umsetzung

- Zeitpunkt: kurzfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.5.4 Parkverbotszone einführen

Ausgangslage

In einigen Gebieten werden Fahrzeuge regelmässig auf öffentlichem Grund ausserhalb der bezeichneten Parkplätze abgestellt, was zu Problemen bei der Schneeräumung führt. Um dem und um der mit der Einführung einer flächigen Parkraumbewirtschaftung erwarteten Tendenz – ausserhalb bezeichneter Parkplätze das Fahrzeug abzustellen – entgegenzuwirken, drängt sich die Einführung einer das gesamte Gemeindegebiet umfassenden Parkverbotszone auf. Bereits heute besteht auf einigen Strassenabschnitten eine solche Zone.

Festlegung

Auf dem gesamten Gemeindegebiet soll das Parkieren ausserhalb der bezeichneten (signalisierten und markierten) Parkplätze mit der Einführung einer Parkverbotszone verboten werden.

Umsetzung

- Zeitpunkt: kurzfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.6 Konzept ÖV

Beim Bahnangebot und dem regionalen Busangebot besteht kein Anpassungsbedarf. Hingegen wird empfohlen, das lokale ÖV-Angebot im Winter wie folgt zu optimieren und den neuen Verhältnissen anzupassen.

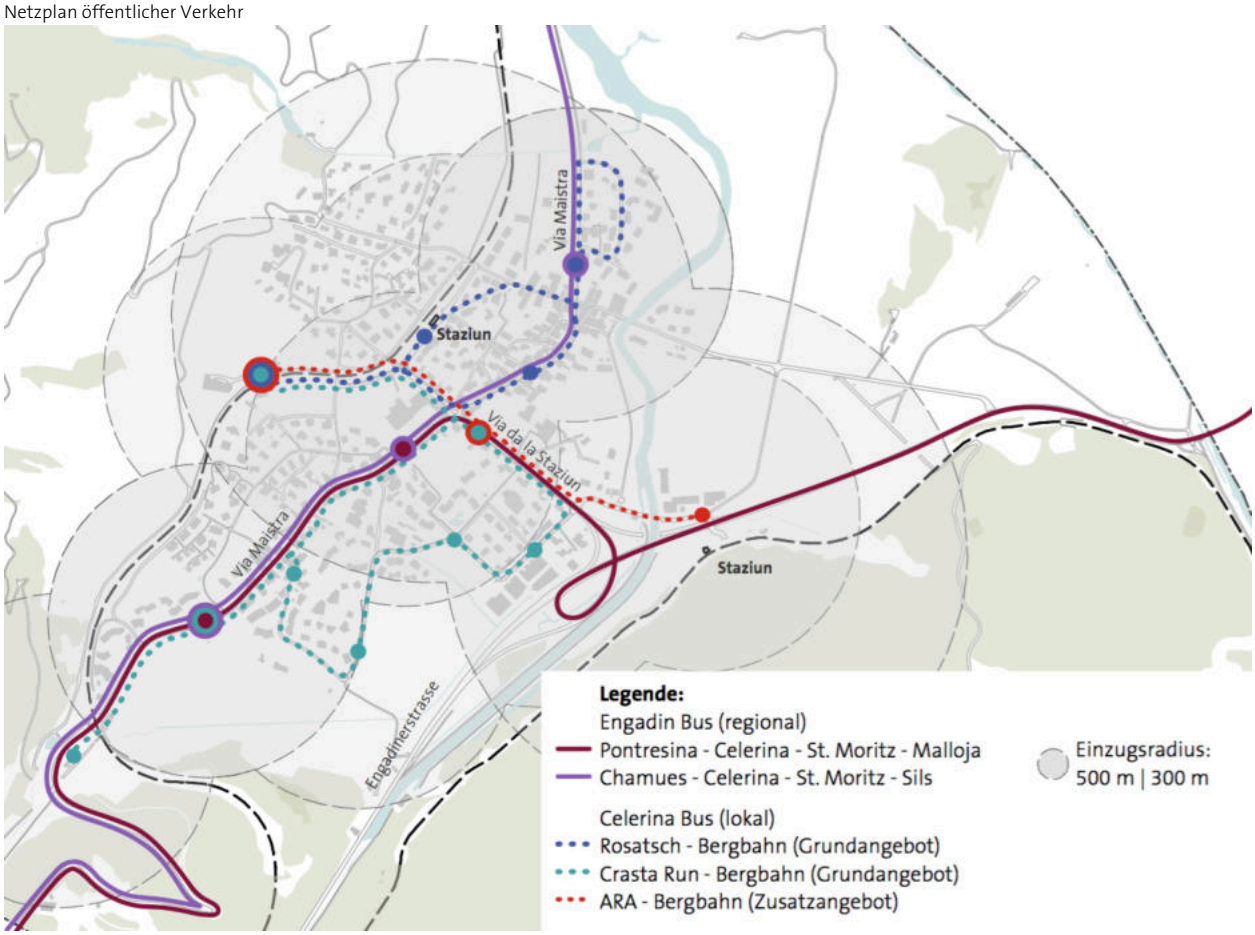
Grundangebot Winter

Das Grundangebot umfasst weiterhin zwei Busschlaufen, welche das Siedlungsgebiet und die touristischen Ziele optimal, soweit es die gewachsenen Strukturen überhaupt erlauben, erschliessen. Jedoch verkehren die Busse künftig abschnittsweise auf der Hin- und Rückfahrt auf unterschiedlichen Strecken. Mit der Anpassung wären an das lokale Busnetz neu die Bob- / Skeletonbahn, das Center da Sport und der Bahnhof Celerina angeschlossen. Für die beiden Rundkurse soll weiterhin ein Minibus, welcher die engen Gassen problemlos befahren kann, eingesetzt werden. Zudem ist vorgesehen, die heute teilweise dicht aufeinanderfolgenden Haltestellen zu reduzieren.

Zusatzangebot Winter

Während der Hochsaison, wenn die Parkplätze bei der Bergbahn vollständig belegt sind und auf die Parkierungsanlage bei der ARA ausgewichen werden muss, soll ein zusätzlicher Bus zwischen der Bergbahn und den an der Peripherie gelegenen Parkplätzen eingesetzt werden.

Abb. 37 Netzplan öffentlicher Verkehr



5.7 Massnahmen ÖV

5.7.1 Lokales Busangebot optimieren

Ausgangslage

Das lokale Busangebot weist folgenden Handlungsbedarf auf:

- keine Erschliessung des Bahnhofs und der Bob- / Skeletonbahn
- Bus verkehrt auf der Hin- und Rückfahrt auf derselben Strecke
- teilweise hohe Haltestellendichte

Festlegung

Das lokale Busangebot (Grundangebot) und die Haltestellen sollen gemäss Netzplan angepasst werden.

Umsetzung

- Zeitpunkt: kurzfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.7.2 Lokales Busangebot ausbauen

Ausgangslage

Für den Hochbetrieb (Winter) und grössere Veranstaltungen soll auf dem Areal der ARA eine temporäre Parkierungsanlage erstellt werden. Der Standort ist heute nicht an das lokale Busnetz angeschlossen.

Festlegung

Während des Hochbetriebs (Winter) oder bei grösseren Veranstaltungen soll eine zusätzliche Buslinie eingesetzt werden, welche die Besucher möglichst direkt von der Parkierungsanlage zum Zielort bringt. Insbesondere in den massgebenden Stunden soll der Bus in einem hohen Takt verkehren und über ein grösseres Fassungsvermögen verfügen.

Umsetzung

- Zeitpunkt: mit Realisierung der Ausweich-Parkplätze (ARA)
- Abhängigkeit(en): Realisierung der Ausweich-Parklätze (ARA)

5.7.3 Bahnhof Celerina aufwerten

Ausgangslage
Der Bahnhof ist der wichtigste Ankunftsort für Touristen, welche mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nach Celerina reisen. Heute wirkt er aber eher verlassen und wenig attraktiv.

Festlegung

Der Bahnhof und dessen Umfeld ist gestalterisch aufzuwerten und seiner besonderen Bedeutung und Funktion (Ankunftsort, intermodale Schnittstelle) entsprechend zu gestalten und zu organisieren. Folgende Punkte sind bei der Planung zu berücksichtigen:
- Kurze, bequeme und sichere Umsteigewege zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten
- Anbindung an die Siedlung (Erreichbarkeit)
- Angenehmes Ankommen und Abreisen (Aufenthaltsqualität)
- Kompaktheit
- Gute Übersichtlichkeit und Orientierung
- (Soziale) Sicherheit

Umsetzung
- Zeitpunkt: mittelfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.7.4 Bus im Dorfkern bevorzugen

Ausgangslage
Bei der Engstelle auf Höhe Haus Nr. 114 (Via Maistra) ist das Kreuzen Bus | Personenwagen nicht möglich. Da an dieser Stelle zudem die Sichtverhältnisse stark eingeschränkt sind, kommt es häufig zu Konflikten und grösseren Staus, was die Fahrplanstabilität der Busse beeinträchtigt.

Festlegung

Damit Busse die Engstelle jederzeit ungehindert und rasch passieren können, soll eine Lichtsignalanlage eingerichtet werden.

Umsetzung
- Zeitpunkt: kurzfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.7.5 Bushaltestellen aufwerten und einheitlich gestalten

Ausgangslage

Die Bushaltestellen in Celerina sind unterschiedlich gestaltet und weisen keine einheitliche Formensprache auf. Eine einheitliche Gestaltung würde zur Ruhe im Dorfbild und zur Wiedererkennung beitragen. Gemäss dem Konzept «Optimierung Outfit Celerina» sind drei Grundtypen, die sich in Grösse und Ausstattung unterscheiden, vorgesehen.

Festlegung

Die Bushaltestellen sind gemäss dem Konzept «Optimierung Outfit Celerina» zu gestalten. Nach Möglichkeit, und sofern betrieblich überhaupt möglich, sind die Haltestellen zudem als Fahrbahnhaltestellen auszubilden. Diese erlauben den Bussen eine direkte Weiterfahrt ohne Einfädeln in den Gesamtverkehr.

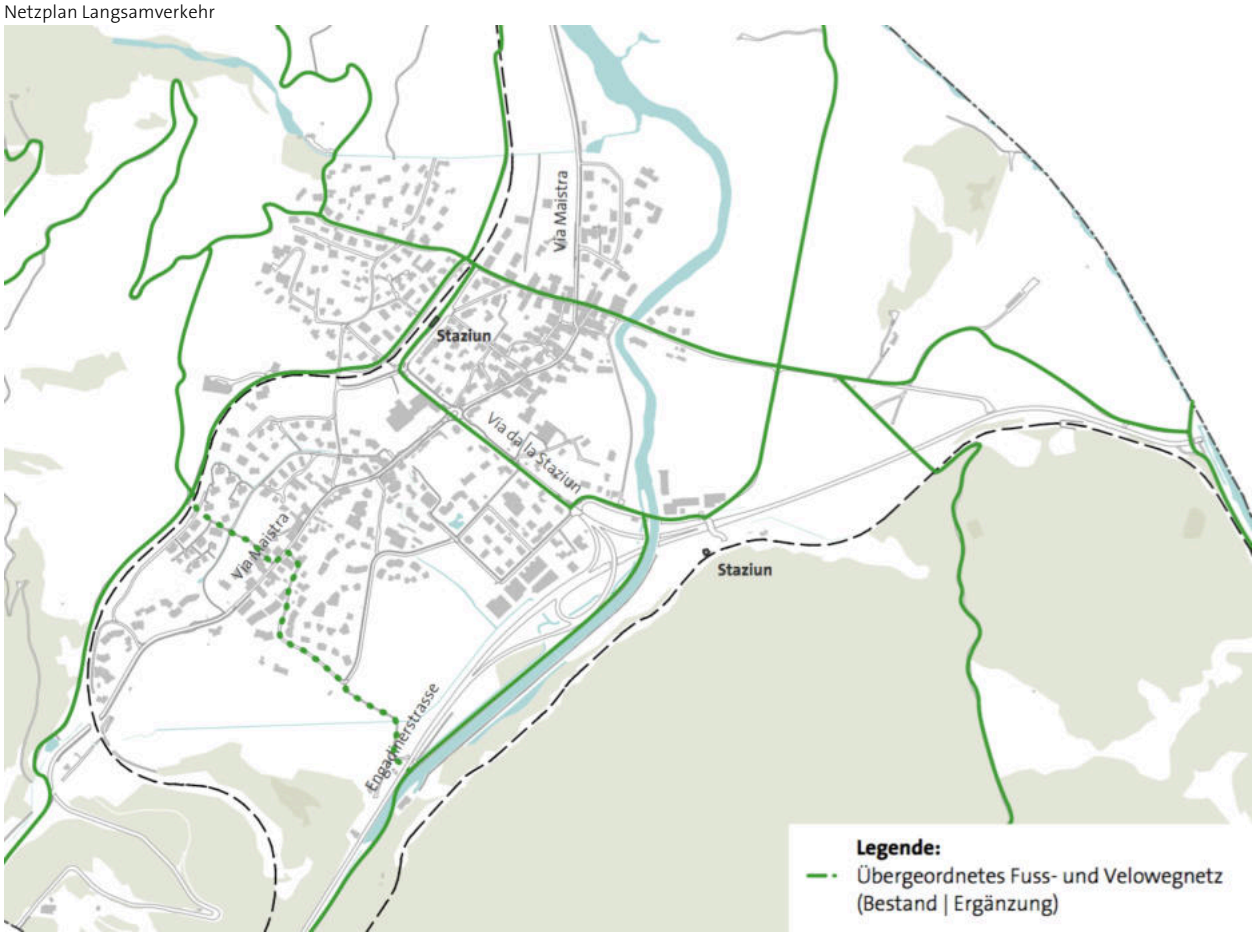
Umsetzung

- Zeitpunkt: kurz- bis mittelfristig
- Abhängigkeit(en): keine

5.8 Konzept LV

Das Velofahren und das Zufussgehen soll durch verschiedene Massnahmen sicherer und attraktiver werden. Die Bedingungen verbessern sich zum einen in den Dorfkernen, wo der Fussgänger gegenüber dem fahrenden Verkehr bevorzugt behandelt wird, und zum anderen auf dem übergeordneten Langsamverkehrsnetz, wo der Konflikt Auto / Velofahrer bzw. Fussgänger durch Fahrverbote für den motorisierten Verkehr (Giassa da las Barrieras und Via San Gian) entschärft wird.

Abb. 38 Netzplan Langsamverkehr



5.9 Massnahmen LV

5.9.1 Fussgängerunterführung RhB aufwerten

Ausgangslage
Um ins Quartier Pradatsch zu gelangen, steht dem Fussgänger zusätzlich zu den MIV-Querungen eine Unterführung auf Höhe der Via da la Staziun zur Verfügung. Die ehemals dem Bach dienende Unterführung ist jedoch eng und dunkel.

Festlegung

Die Durchgangsbreite der Fussgängerunterführung ist zu vergrössern. Zudem ist die Ausleuchtung zu optimieren.

Umsetzung
- Zeitpunkt: mittelfristig (ggf. mit Aufwertung Bahnhof)
- Abhängigkeit(en): keine

5.9.2 Übergeordnetes Fuss- und Velowegnetz ergänzen

Ausgangslage
In Crasta fehlt eine übergeordnete Querverbindung für den Langsamverkehr.

Festlegung

Das übergeordnete Fuss- und Velowegnetz soll mit der im Konzeptplan eingezeichneten Wegverbindung (Vietta Lizun – Vietta da l'Infiern) ergänzt werden.

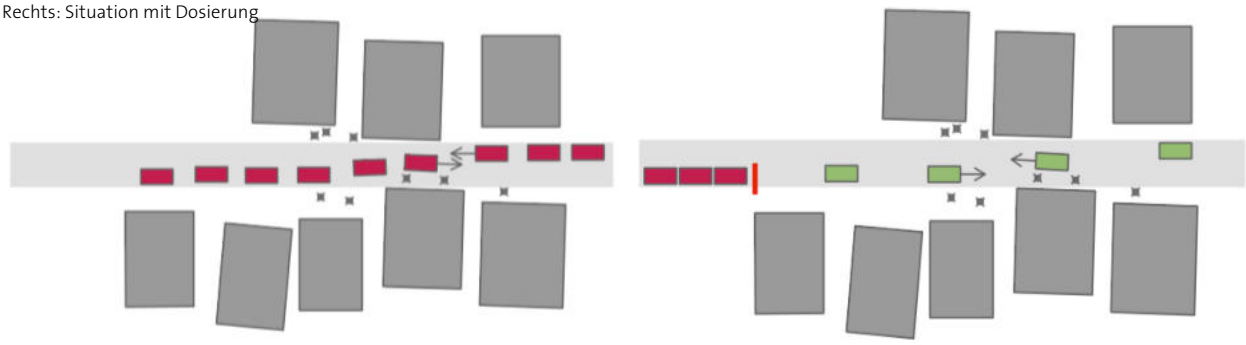
Umsetzung
- Zeitpunkt: kurzfristig
- Abhängigkeit(en): keine

6 Vertiefung Verkehrs-dosierung

6.1 Prinzip der Dosierung

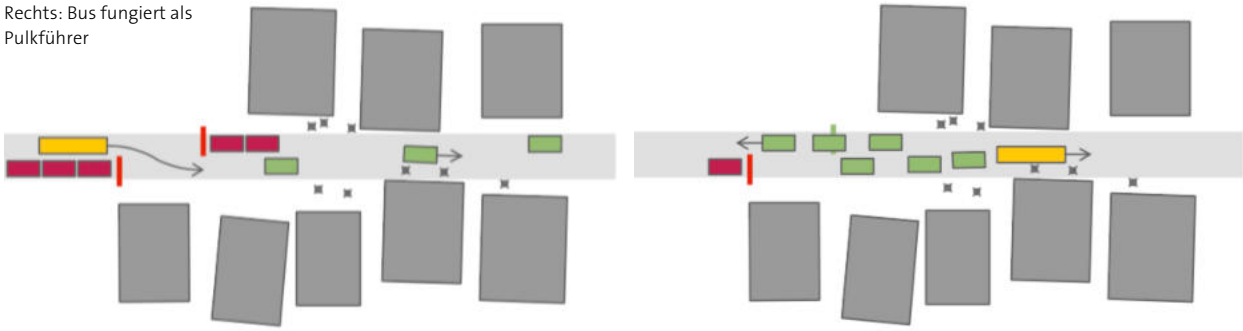
Während den Hauptverkehrszeiten kommt es im Dorfkern oft zu Stauungen, was negative Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Dorfkern sowie das Ortsbild hat und den öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr behindert. Ziel der Dosierung ist es, den Verkehr an weniger sensiblen Orten (beispielsweise Ortseingang) mit Lichtsignalanlagen zurückzuhalten und nur so viel Verkehr in den Dorfkern fliessen zu lassen, wie in den beengten Strassenräumen siedlungsverträglich abgewickelt werden kann. Ein weiteres Ziel ist die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Engadinerstrasse sein. Erreicht werden kann dies mit längeren Wartezeiten.

Abb. 39 Links: Situation ohne Dosierung
Rechts: Situation mit Dosierung



Damit Busse bei den Dosierungsanlagen nicht warten müssen, kann eine elektronische Busspur eingerichtet werden. Dies erlaubt es Bussen, den Staubereich auf der Gegenfahrbahn, welcher ihnen lichtsignalgesteuert zur Verfügung steht, zu umfahren. Nach dem Überholen des Staubereiches fungiert der Bus als Pulkführer.

Abb. 40 Links: Bus überholt Stauraum
Rechts: Bus fungiert als Pulkführer



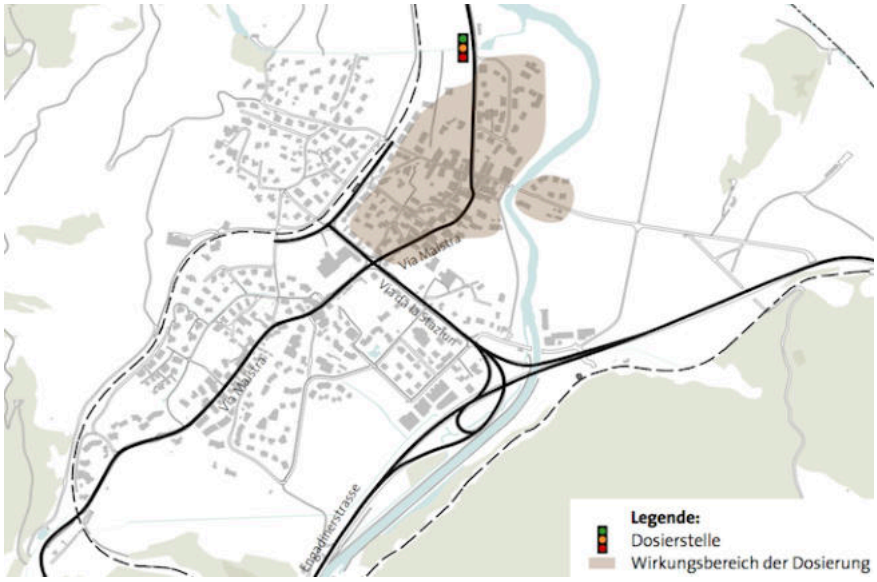
6.2 Dosierung Dorfkern Celerina

Der Verkehr kann nur dort dosiert werden, wo ein geeigneter Stauraum zur Verfügung steht. Im Idealfall liegt er ausserhalb der Siedlung. Beim nördlichen Dorfeingang sind die Voraussetzungen für eine Dosieranlage ideal: genügend langer und übersichtlicher Strassenraum, keine Ein- und Ausfahrten, kaum Beeinträchtigung von Dritten. Anders sieht es beim südlichen Dorfeingang – auf der Via da la Staziun – aus. Die Strasse stellt die Hauptzufahrt ins Dorf dar. Damit wie erwünscht über diese Strasse ins Dorf oder zu den touristischen Attraktionen gefahren wird, darf der Verkehr ohne Ziel Dorfkern Celerina von der Dosierung nicht beeinträchtigt werden, was aber nicht möglich sein wird. Auch kann dem Bus auf der Via da la Staziun keine Möglichkeit angeboten werden, den Stauraum zu umfahren.

Empfehlung

Der Verkehr soll nur beim nördlichen Dorfeingang dosiert werden. Ein Lichtsignal auf offener Strecke ist eine ungewohnte Situation. Deshalb ist bei der Lichtsignalanlage auf den Grund der Dosierung (z. B. Überlastung im Dorfkern) hinzuweisen.

Abb. 41 Wirkungsbereich der Dosierung



6.3 Verkehrsmodell

Die Auswirkungen der Dosierung auf den Verkehrsfluss im Dorfkern und die Reisezeit wurde mit dem Mikrosimulationsprogramm Vissim, Version 9, der PTV Group (Karlsruhe) überprüft. Dabei nicht berücksichtigt wurde die bei längeren Rotzeiten allgemein zu erwartende Verkehrsverlagerung auf die Engadinerstrasse. Die Grundlage bilden die am 30. und 31. Dezember 2016 erhobenen Verkehrsmengen in der Morgen- und der Abendspitzenstunde und das heutige Strassennetz.

Damit alle gezählten Fahrzeuge in der Spitzenstunde durch den Dorfkern fahren können, muss die Dosierstelle pro Minute ca. 5 Fahrzeuge (Abendspitze) bzw. ca. 3 Fahrzeuge (Morgenspitze) passieren lassen.

Folgende Varianten wurden für die Abendspitze geprüft:
- 4 Fahrzeuge pro Minute (pro Grünzeit 2 Fahrzeuge)
- 5 Fahrzeuge pro Minute (pro Grünzeit 2 bzw. 5 Fahrzeuge)
- 6 Fahrzeuge pro Minute (pro Grünzeit 2 bzw. 3 Fahrzeuge)

Folgende Varianten wurden für die Morgenspitze geprüft:
- 3 Fahrzeuge pro Minute (pro Grünzeit 2 Fahrzeuge)
- 4 Fahrzeuge pro Minute (pro Grünzeit 2 Fahrzeuge)

Abb. 42 Sicht auf die Dosierstelle beim Ortseingang (Vissim-Modell, 17. Juli 2017)

Beobachtungen
Während den 30 durchgeführten Simulationsläufen wurden keine grösseren Stauungen im Dorfkern beobachtet.

Erkenntnisse
Die Fahrzeuge fahren heute meist nicht in grossen Pulks (zwei und mehr Fahrzeuge) in den Dorfkern, weshalb mit einer Dosierung, welche alle gezählten Fahrzeuge in der Spitzenstunde die Lichtsignalanlage passieren lässt, keine grossen Veränderungen in den Dorfkernen (in Bezug auf die Anzahl Halte, Verlustzeit, Reisezeit, ...) zu erwarten ist. Wird der Verkehr jedoch so stark dosiert, dass nicht mehr alle gezählten Fahrzeuge die Lichtsignalanlage passieren können, so kann mit einer Verbesserung der Situation im Dorfkern gerechnet werden, weil ein Teil des Verkehrs auf die Engadinerstrasse verlagert würde. In jedem Fall kann damit die Fahrt durch den Dorfkern für den Durchgangsverkehr unattraktiver gemacht werden.

6.4 Chancen | Risiken

6.4.1 Chancen der Verkehrsdosierung

Folgende Chancen bietet die Verkehrsdosierung:

- Die Dosierung kann zu einem ruhigen und stetigen Verkehrsablauf im Dorfkern und damit zu einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität und der Sicherheit beitragen.
- Der Durchgangsverkehr kann mit entsprechender Dosierung in Fahrtrichtung St. Moritz auf die Engadinerstrasse verlagert werden.
- Die Fahrplanstabilität des Busses kann mit Bevorzugungsmassnahmen (vgl. auch Kap. 6.5) gesteigert werden.
- Die Dosierung erfordert keinen Ausbau der Strasseninfrastruktur.

6.4.2 Risiken der Verkehrsdosierung

Folgende Risiken birgt die Verkehrsdosierung:

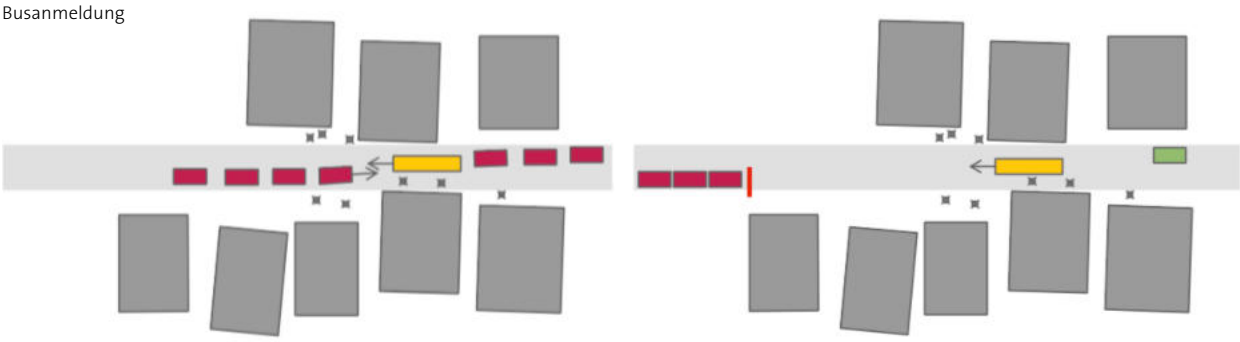
- In Richtung Samedan kann der Verkehr nicht dosiert werden. Die Verflüssigung des Verkehrs im Dorfkern kann unter Umständen dazu führen, dass der Durchgangsverkehr in Richtung Samedan zunimmt.
- Die Dosierungsanlage hat auch Auswirkungen auf Dritte (z. B. Bewohner des Dorfkerns).
- Die Einschränkungen des persönlichen Handlungsspielraums durch hoheitliches Verkehrsmanagement stösst, auch wenn es dem Gemeinwohl dient, auf Widerstand.
- Die Autofahrer passen ihre Routenwahl den geänderten Gegebenheiten an. Das Mass der Verlagerung ist jedoch zum Vornherein schwierig abschätzbar.

Ein Teil der Risiken können durch eine frühzeitige Vermittlung des kollektiven Nutzens der Dosierung minimiert werden.

6.5 Busbevorzugung im Dorfkern

Die Engstellen im Dorfkern stellen für die (Gelenk-)Busse eine besondere Herausforderung dar. Häufig entstehen dadurch Staus und längere Wartzeiten. Damit der Bus den Dorfkern ungehindert und rasch befahren kann, wird empfohlen, die Lichtsignalanlage zusätzlich mit einer Busanmeldung (Gegenverkehr wird beim Lichtsignal zurückgehalten) auszustatten.

Abb. 43 Links: Situation ohne Dosierung
Rechts: Situation mit Dosierung und Busanmeldung



7 Geprüfte Massnahmen

7.1 Einbahnsysteme

Ausgangslage

Die Strassenräume innerhalb der Dorfkerne sind beengt und teilweise nur einspurig befahrbar. Eine mögliche Lösung zur Senkung der Konflikte zwischen zwei Fahrzeugen ist die Einführung eines Einbahnregimes. Folgende Einbahnsysteme wurden zur Prüfung vorgeschlagen:

- Einbahnverkehr auf der Chiassa da las Barrieras
- Einbahn-Ringsystem Via Maistra / Engadinerstrasse
- Einbahn-Ringsystem Via Maistra / Plazza da la Staziun

Begründung der Nichtberücksichtigung

Aus folgenden Gründen soll auf die Einführung eines Einbahnsystems verzichtet werden:

- Einbahnsysteme führen zu kürzeren und längeren Umwegfahrten. Das Verkehrsaufkommen auf den einzelnen Strassenabschnitten nimmt tendenziell zu.
- Einbahnsysteme erschweren die Orientierung, was insbesondere auf den ortsunkundigen Verkehrsteilnehmer (Tourist) zutrifft.
- Bei gleichbleibender Strassenbreite und ohne Gegenverkehr nimmt die gefahrene Geschwindigkeit tendenziell zu.
- Für die Einrichtung des Einbahn-Ringsystems Via Maistra / Plazza da la Staziun fehlt nördlich des Dorfkerns Celerina (zwischen Via Maistra und Plazza da la Staziun) eine dafür geeignete Strassenverbindung.

7.2 Kreisel Anschluss Engadinerstrasse

Ausgangslage

Das Anschlusswerk der Engadinerstrasse ist überdimensioniert. Für die Sanierung der Engadinerstrasse wurde beim Ortseingang ein provisorischer Kreisel erstellt. Der ehemalige Zustand soll im Herbst 2017 wiederhergestellt werden. Der Gemeinde bietet sich kurzfristig die Chance anstelle des damaligen Zustandes eine reduzierte und auf die neuen Gegebenheiten angepasste Anschlusslösung beim Kanton zu erwirken.

Begründung der Nichtberücksichtigung

Namentlich folgende Gründe sprechen für den empfohlenen lichtsignalgesteuerten Knoten (Kap. 5.2.8) und gegen die unten abgebildete Kreisellösung:

- Mit einem Lichtsignal kann im Gegensatz zu einem Kreisel auf die unterschiedlichen Verkehrssituationen der Hoch- und Nebensaison reagiert werden.
- Mit einem Lichtsignal ist eine angebotsorientierte Steuerung (Dosierung) und eine Busbevorzugung möglich.
- Bei einem Kreisel müssten Umwege für Fussgänger in Kauf genommen werden.
- Ein Kreisel hat im Vergleich zu einem konventionellen Knoten einen hohen Flächenverbrauch und ist weniger kompakt.
- Die landschaftliche Einpassung von Kreisel ist schwierig.

Abb. 44 Anschlusss Engadinerstrasse, Variante Kreisel

Anhang

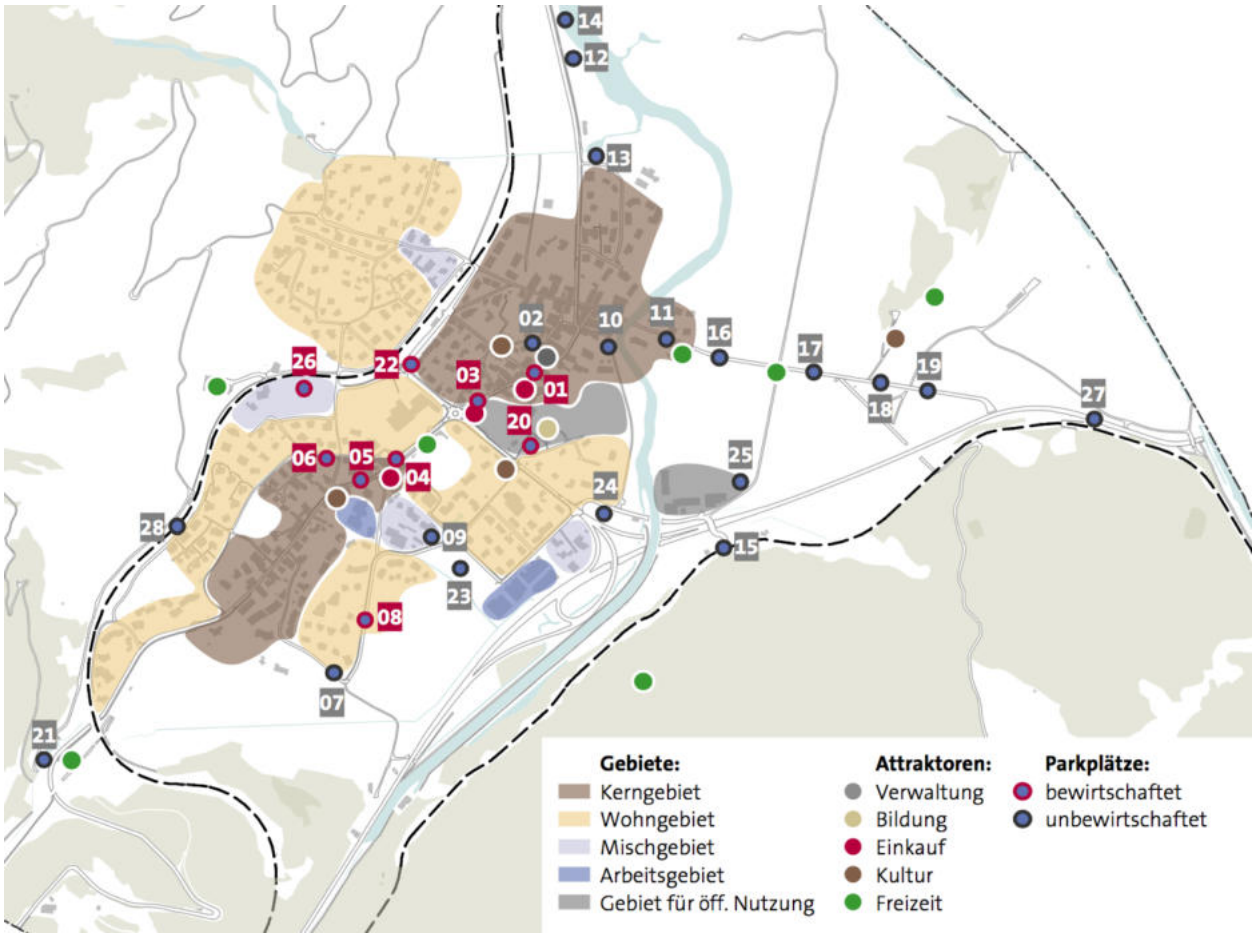
A1 Veranstaltungskalender
A2 Heutiges Parkraumangebot
A3 Künftiges Parkraumangebot
A4 Rechtlicher Rahmen PP-Bewirtschaftung
A5 Wettbewerbsverfahren
A6 Verkehrsmodelle
A7 Massnahmenpaket

A1 Veranstaltungs-kalender

Bezeichnung	Veranstaltungsort	Datum	Anzahl Besucher	Bemerkungen (spezielle Verkehrsregelung, ...)
Neujahrs-Apéro	Center da Sport	1. Jan	ca. 500	–
Bob- und Skeleton-Wettkämpfe	Bob- / Skeleton-Bahn	diverse Anlässe während der Hochsaison	k. A.	Bei Weltmeisterschaften werden prov. Parkplätze unterhalb der Zielkurve erstellt (Zufahrt Via Suot Crasta)
Chalandamarz	gesamtes Gemeindegebiet	1. März	k. A.	Strassen im Dorfteil Celerina am Nachmittag gesperrt
music@celerina.ch	div. Lokalitäten	Juli bis Okt / Mitte Dez bis Mitte Apr, jeden Mi Abend	ca. 40-70	–
Sonntags-Apéro	Kirche San Gian	Mitte Jul bis Mitte Aug, jeden So	ca. 40	–
Trainingswochen Fussball	Fussballplatz	Jul / Aug	k. A.	Konkrete Aussagen schwierig; je nach Mannschaft
1. August-Fest	Via Maistra (beim Hotel Cresta Palace)	01. Aug	ca. 500	Via Maistra zwischen Kreisel und Alte Brauerei gesperrt
Strassenfest	Via Maistra (beim Gemeindehaus)	Mitte Aug	ca. 600	Strassen im Dorfteil Celerina gesperrt
Celerina New Orleans Jazz Festival	Dorfplatz, div. Hotels	Mitte / Ende Aug	ca. 1800	Strassen im Dorfteil Celerina gesperrt
Quer durch Celerina	Via Maistra (beim Gemeindehaus)	Mitte Sept	ca. 200	Strassen im Dorfteil Celerina gesperrt
Celeriner Alpabzug	Umzug durch das Dorf; anschliessend San Gian	Mitte / Ende Sept	ca. 1500	kurzzeitige Sperrung während Umzug
Weihnachtsmarkt	Seitenstrassen im Dorfkern Celerina	Anfang Dez	ca. 200	keine Sperrung der Via Maistra
Sinfonia	Mehrzweckhalle	30. Dez	ca. 300	Parkierung u.a. auf Schulhausplatz

A2 Heutiges Parkraumangebot

Anlage-Nr.	Standort	Anzahl PP	Eigentum	Benutzerkreis	Bewirtschaftung	Bewirtschaftungszeitraum	Bemerkungen
1	Gemeindehaus vorne	7	Gemeinde	– Beschäftige (DL) – Kunden (DL, Gastbetrieb) – Bewohner	max. 1 h, CHF 1.00/h	Mo - Sa, 08:00 – 19:00	1 PP reserviert
2	Gemeindehaus hinten	2	Gemeinde	– Beschäftigte (Dienstleistung) – Kunden (DL, Gastbetrieb) – Bewohner	–	–	–
3	La Perla	9	Gemeinde	– Kunden (Verkauf) – Besucher (Gastbetrieb/Sport)	max. 2 h, CHF 0.50/h	Mo - Sa, 08:00 – 19:00	1 Behinderten-PP
4	Kantonalbank	5	Gemeinde	– Kunden (Dienstleistung)	max. 2 h, CHF 0.50/h	Mo - Sa, 08:00 – 19:00	–
5	Brauerei	12	Gemeinde	– Kunden (Verkauf) – Besucher (Gastbetrieb)	max. 2 h, CHF 0.50/h	Mo - Sa, 08:00 – 19:00	1 PP reserviert
6	Chesa Caviezel	10	Gemeinde	– Bewohner – Besucher (Wohnen)	max. 12 h, CHF 0.50/h	Mo - So, 08:00 – 19:00	–
7	Gärtnerei Schutz	18	Gemeinde	– Bewohner – Kunden (Verkauf)	–	–	–
8	Quartier Suot Crasta	36	Gemeinde	– Bewohner – Besucher (Wohnen)	max. 12h	–	26 PP reserviert
9	Alter Werkhof	15	Gemeinde	– Bewohner – Beschäftigte (Gewerbe) – Besucher (Wohnen)	–	–	–
10	Pumpwerk Clos	6	Gemeinde	– Bewohner – Besucher (Wohnen, Gastbetrieb)	–	–	–
11	Langlaufzentrum	12	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	–
12	Inn (Samedan)	8	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	–
13	Hotel Saluver	12	Gemeinde	– Kunden – Besucher (Gastbetrieb)	–	–	–
14	Ochsenbrücke	15	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	–
15	Bahnhof Staz	12	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	–
16	Via San Gian	23	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	–
17	Pulverhüsli	13	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	–
18	Kirche San Gian	43	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	–
19	Stumpen San Gian	30	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	–
20	Mehrzweckhalle	19	Gemeinde	– Beschäftigte (Bildung) – Besucher (Kultur/Religion)	–	–	4 PP reserviert
21	Bobbahn	19	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	–
22	Plazza / Via da la Staziun	53	RhB | Gemeinde	– Beschäftigte – Besucher (Sport/Freizeit) – Kunden (Bahnhof)	max. 12 h, CHF 0.50/h	Mo - So, 08:00 – 19:00	2 Behinderten-PP
23	Pros d'Islas	75	Uniun Pros D'Islas	– Beschäftigte – Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	Winter-PP
24	Grevas	44	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	Winter-PP
25	ARA Staz	50	Abwasserverband Oberengadin	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	Winter-PP
26a	Bergbahn	531	Bergbahn Oberengadin	– Besucher (Sport/Freizeit)	CHF 5.00/d	Mo - So, nur Winter	33 PP für CBB Mat.
26b	Bergbahn	77	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	CHF 5.00/d	Mo - So, nur Winter	–
27	Plaun San Gian	23	Gemeinde	– Besucher (Sport/Freizeit)	–	–	–
28	Via sur Crasta Pradè	8	Gemeinde	– Bewohner	–	–	–


14
12
13
02
10
11
16
17
19
18
27
26
22
03
01
20
06
05
04
25
24
28
09
15
23
08
07
21
Gebiete:
Kerngebiet
Wohngebiet
Mischgebiet
Arbeitsgebiet
Gebiet für öff. Nutzung
Attraktoren:
Verwaltung
Bildung
Einkauf
Kultur
Freizeit
Parkplätze:
bewirtschaftet
unbewirtschaftet

A3 Rechtlicher Rahmen PP-Bewirtschaftung

Gemeingebrauch

Bei der Nutzung von öffentlichen Sachen im Gemeingebrauch kann zwischen schlichtem und gesteigertem Gemeingebrauch unterschieden werden. Die beiden Begriffe lassen sich nicht generell abgrenzen, da in jedem Fall die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen sind.

Schlichter Gemeingebrauch

Unter schlichtem Gemeingebrauch wird die bestimmungsgemässe, gemeinverträgliche Nutzung einer öffentlichen Sache durch jedermann verstanden, wozu das kurzzeitige Parkieren gezählt werden kann. Gemäss Bundesrecht ist dieser zwingend unentgeltlich. Es kann hierfür lediglich eine Kontrollgebühr erhoben werden.

Gesteigerter Gemeingebrauch

Von einem gesteigerten Gemeingebrauch spricht man, wenn der Gebrauch einer Sache entweder nicht mehr bestimmungsgemäss oder gemeinverträglich ist, also andere Benutzer eingeschränkt werden. Hierzu kann – vereinfacht ausgedrückt – das längere Abstellen von Fahrzeugen gezählt werden. Für den gesteigerten Gemeingebrauch können nicht nur Kontroll-, sondern auch Benützungsgebühren erhoben werden. Es gilt das Äquivalenzprinzip zu beachten. Gemäss Art. 38 StrV können für das Parkieren Gebühren zwischen CHF 0.– und 4.– pro Stunde beziehungsweise zwischen CHF 0.– und 60.– pro Monat verlangt werden.

Zuweisung von Parkraum an ausgewählte Nutzergruppen

Private Parkplätze

Bei Parkplätzen, welche sich im Privateigentum befinden, kann grundsätzlich jede Form der Bewirtschaftung angewendet werden. Diese können somit auch ausgewählten Nutzergruppen zugewiesen werden. Der Grundeigentümer hat gemäss Art. 641 Abs. 2 ZGB das Recht, ungerechtfertigte Einwirkungen auf sein Grundstück abzuwehren. Er kann hierzu, unter Glaubhaftmachung seines Rechtes und der Störung, ein richterliches Verbot gegenüber einem unbestimmten Personenkreis verfügen lassen (Art. 258 ff. ZPO).

Öffentliche Parkplätze

Ob und inwieweit Parkplätze der öffentlichen Hand an ausgewählte Nutzergruppen zugewiesen werden können, ist massgeblich davon abhängig, ob der betreffende Parkraum dem Finanzvermögen oder dem Verwaltungsvermögen zugeordnet oder aber als öffentliche Sache im Gemeingebrauch eingestuft werden kann.

Finanzvermögen
Das Finanzvermögen dient der Erfüllung staatlicher Aufgaben nur mittelbar, durch seinen Vermögenswert oder seine Erträgnisse. Dabei handelt es sich um realisierbare Aktiven, d.h. um Vermögenswerte, die veräussert werden können, ohne dass die Erfüllung öffentlicher Aufgaben beeinträchtigt wird (Art. 2 Abs. 1 FHG). Zum Finanzvermögen zählen zum Beispiel Wertschriften, Bargeld oder Liegenschaften. Die zum Finanzvermögen gehörenden Parkplätze unterliegen der Rechtsordnung des Privatrechts. Die öffentliche Hand kann somit für Parkplätze des Finanzvermögens jede Form der Bewirtschaftung – also auch den sogenannten strafrechtlichen Besitzesschutz – für sich in Anspruch nehmen (Urteil BGer 6P.12/2004 vom 6.4.2004 E. 2.2).

Verwaltungsvermögen
Zum Verwaltungsvermögen gehören jene Werte, die den Behörden oder einem beschränkten Kreis von privaten Benutzern unmittelbar durch ihren Gebrauchswert der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dienen (Art. 2 Abs. 2 FHG; Wiederkehr/Richli, Praxis des Allgemeinen Verwaltungsrechts, Band II, N 56). Zum Verwaltungsvermögen zählen beispielsweise Verwaltungsgebäude, Schulhäuser, Spitäler, Kirchen sowie Sportanlagen. Die dort bestehenden, objektgebundenen Parkplätze stellen Verwaltungsvermögen dar, da sie gerade nicht der Allgemeinheit dienen (Wiederkehr/Richli, a.a.O., N 65). Das Ausscheiden von Parkplätzen für das Personal oder Besucher ist daher legitim und stellt keine ungerechtfertigte Privilegierung dar (Wiederkehr/Richli, a.a.O., N 64). Eine solche Ausscheidung von Parkraum ist jedoch nur zulässig, wenn sich der betreffende Parkraum nicht auf im Gemeingebrauch stehenden Flächen befindet[1]. Ist die Verkehrsläche dem Gemeingebrauch gewidmet, sind Parkierprivilegien im Sinn von ausschliesslicher Nutzung nur unter strengen Voraussetzungen (vgl. Ausnahmekriterien im nachfolgenden Kapitel) zulässig. Verwaltungsvermögen wird im Übrigen weitgehend durch den Gebrauch der Sache und eher selten durch die Widmung begründet (Wiederkehr/Richtli, a.a.O., N 76). Das Bundesgericht hat entschieden, dass das Gemeinwesen auch bei einem Parkplatz, welcher dem Verwaltungsvermögen gewidmet ist, den strafrechtlichen Besitzesschutz für sich in Anspruch nehmen kann (Urteil BGer 6P.12/2004 vom 6.4.2004 E. 2.2). Über die Nutzung der Parkplätze entscheidet das zuständige Organ des Gemeinwesens im dafür vorgesehenen Verfahren.

Öffentliche Sachen im Gemeingebrauch
Zu den öffentlichen Sachen im Gemeingebrauch zählen u.a. Strassen und Plätze, Seen, Flüsse und Parkanlagen. Sie stehen der Allgemeinheit zur Benutzung

[1] Die im Entscheid des Bundesrates vom 13. Juni 1994 aufgeführten Parkierpriviliegien beziehen sich lediglich auf im Gemeindegebrauch stehenden Strassen und nicht auf den weiter gefassten Strassenbegriff des SVG.

offen. Im Gegensatz zum Finanzvermögen dienen öffentliche Sachen im Gemeingebrauch unmittelbar der Erfüllung öffentlicher Aufgaben. Gegenüber dem Verwaltungsvermögen unterscheiden sie sich durch den offenen Benutzerkreis. Die öffentlichen Sachen im Gemeingebrauch unterstehen immer dem öffentlichen Recht. Im Gegensatz zum Zivilrecht ist mit einer Benutzungsordnung nicht der Besitz zu schützen, sondern die Nutzung einer öffentlichen Sache zu regeln. Dabei spielt es keine Rolle, wer Eigentümer der Sache ist. Entscheidend ist vielmehr deren Zweckbestimmung und die Verfügungsmöglichkeit des Staates. Will das Gemeinwesen den Gemeingebrauch eines Grundstücks einschränken, muss es dies auf öffentlichen-rechtlichem Weg tun (Urteil BGer 6O_116/2011 vom 18.7.2011 E. 3.3).
Parkierprivilegien im Sinne von ausschliesslicher Nutzung auf im Gemeingebrauch stehenden Strassen sind für einzelne Fahrzeuglenker oder bestimmte Kategorien von Verkehrsteilnehmern unter dem Aspekt der Rechtsgleichheit und der Verhältnismässigkeit nur unter strengen Voraussetzungen zulässig. Gestattet sind sie gemäss Entscheid des Bundesrates vom 13. Juni 1994 namentlich für Pikettfahrzeuge der Blaulichtorganisationen, für Fahrzeuge gebrechlicher Fahrzeuglenker oder für solche von Ärzten, die im Rahmen des ärztlichen Notfalldienstes Pikettdienst leisten. Nur derartige Bevorzugungen sind mit Art. 3 Abs. 4 SVG vereinbar. Gestützt auf diesen Rechtssatz ist es aber möglich, auf im Gemeingebrauch stehenden Strassen bestimmte Nutzergruppen gegenüber anderen Nutzergruppen zu bevorzugen, beispielsweise durch blaue Zonen oder Kurzzeitparkplätze. Für eine solche Privilegierung müssen sachliche Gründe, wie unterschiedliche Voraussetzungen und Möglichkeiten von Quartieranwohnenden und Quartierfremden, gegeben sein. Zudem muss im fraglichen Bereich immer auch ein hinreichendes Parkplatzangebot für nicht privilegierte Nutzergruppen vorhanden sein.

Anmerkung
Die Abgrenzung zwischen Finanzvermögen, Verwaltungsvermögen und Sachen im Gemeingebrauch kann im Einzelfall schwierig sein. Dasselbe gilt in Bezug auf die Frage, ob eine Verkehrsfläche ausschliesslich dem privaten Gebrauch dient oder ob sie in den Anwendungsbereich des SVG fällt. In Zweifelsfällen sind weitere Abklärungen erforderlich (Verkehr und Infrastruktur Kanton Luzern; 651 105, Sachliche Zuständigkeit für den Erlass allgemeiner Verbote; Luzern, 04.12.2015).

Möglichkeiten der Bewirtschaftung
Grundsätzliches zur Signalisation, Markierung und Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen ist in der Signalisationsverordnung (SSV, 741.21) enthalten. Folgende Möglichkeiten der Bewirtschaftung stehen zur Verfügung:

- Weiss markierte Parkplätze:
  Auf weiss markierten Parkplätzen kann das Fahrzeug ohne zusätzliche Angabe zeitlich unbeschränkt und gebührenfrei parkieren. Soll die zulässige Parkdauer beschränkt werden und / oder das Parkieren etwas kosten, so ist dies auf Tafeln anzugeben.
- Blau markierte Parkplätze (blaue Zone):
  Die blaue Zone ist eine besondere Form der zeitlichen Bewirtschaftung bei der die Parkdauer nicht signalisiert werden muss, sondern sich aus der «Farbe» der Parkplätze ergibt. In der blauen Zone darf an Werktagen das Fahrzeug zwischen 08.00 und 19.00 Uhr nur für eine beschränkte Zeit parkiert werden (Art. 48 Abs. 2 lit. 2 SSV). Gilt die Beschränkung auch an Sonn- und Feiertagen, so ist dies auf Zusatztafeln anzugeben.
- Gelb markierte Parkplätze: Parkplätze, die gelb markiert sind, stehen nur einem bestimmten Personenkreis (z. B. Lehrpersonen, Behinderte) zur Verfügung.

A4 Wettbewerbsverfahren

Die beiden Verfahrensarten unterscheiden sich voneinander wie folgt:

Selektiver Studienauftrag

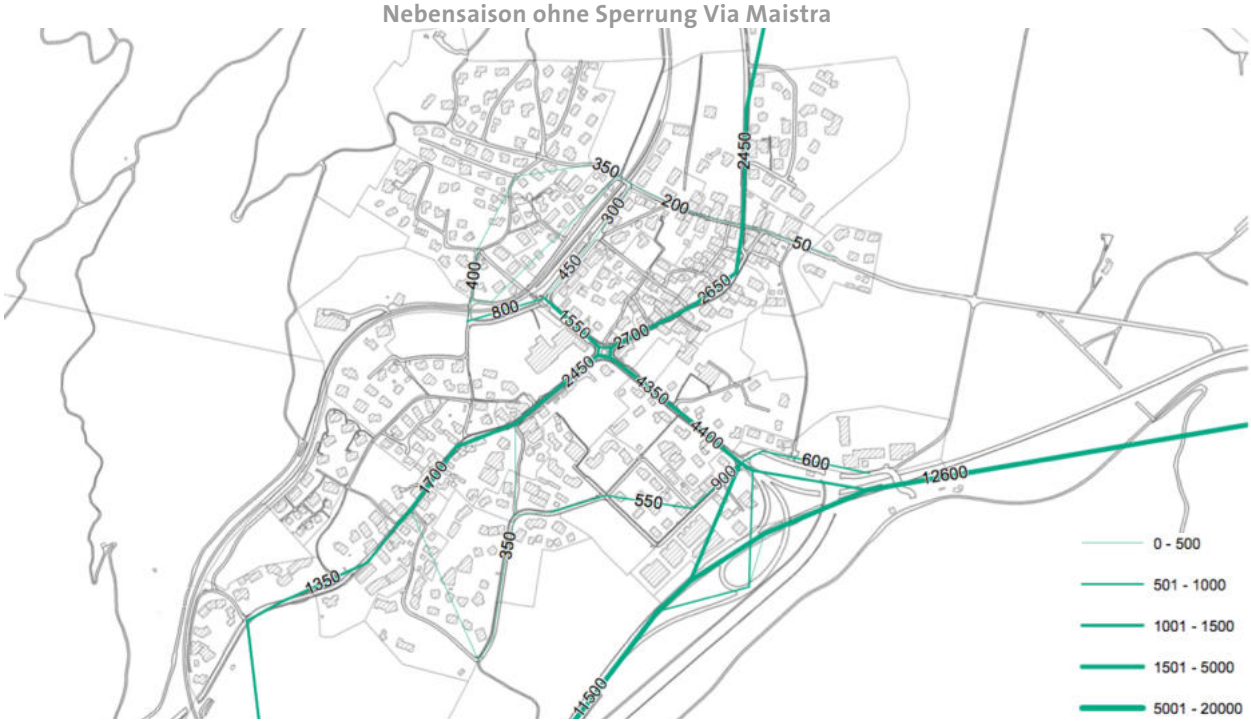
- bietet die Möglichkeit, diejenigen Bewerber auszuwählen, die sich für die Lösung der Aufgabe aufgrund ihrer Qualifikation am besten eignen (Anzahl Teilnehmer ist beschränkt)
- bietet eine Auswahl von unterschiedlichen Lösungsansätzen von voneinander unabhängigen Projektteams
- aufwändiges und reglementiertes Verfahren (benötigt einen Organisator)
- Gewinner wird üblicherweise mit der Weiterbearbeitung (Folgeauftrag) beauftragt
- alle Teilnehmer erhalten eine fixe Entschädigung, welche abhängig von der Auftragssumme des Folgeauftrages ist

Workshop-Verfahren mit einem Projektteam

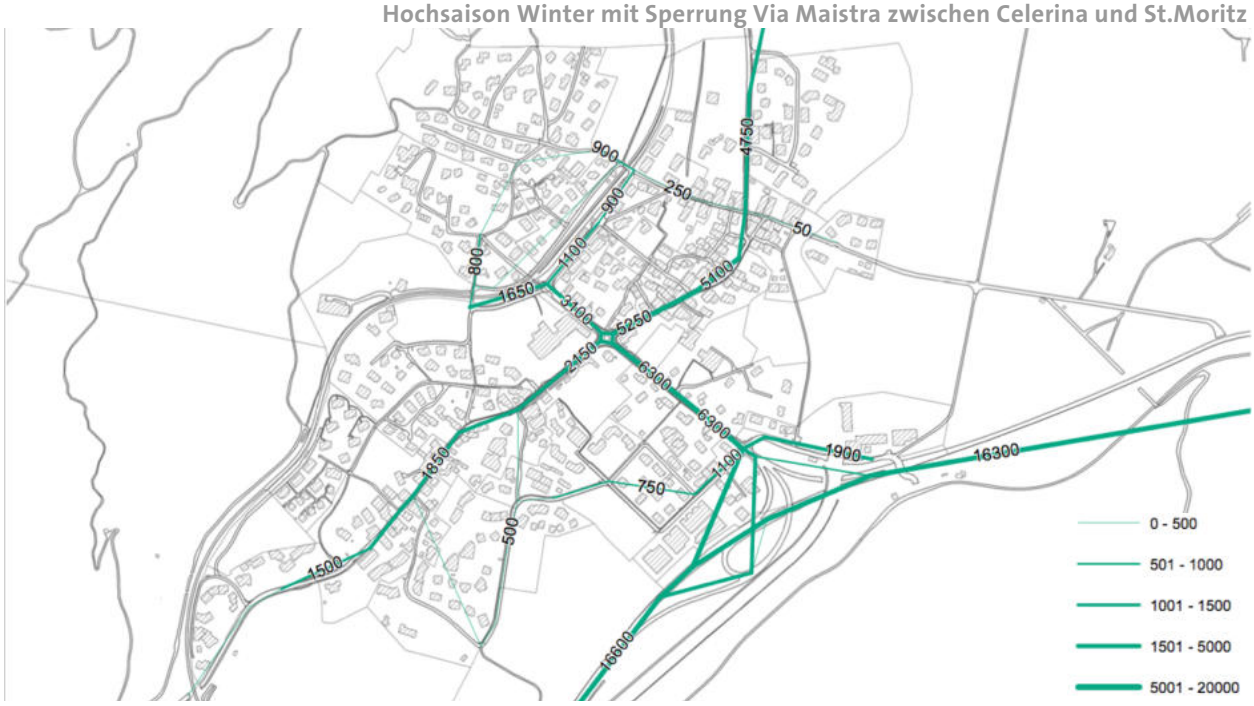
- bietet die Möglichkeit, ein Projektteam auszuwählen, welches sich für die Lösung der Aufgabe aufgrund seiner Qualifikation besonders eignet
- bietet eine Auswahl von unterschiedlichen, jedoch von einem Projektteam entwickelte Lösungsansätze
- freies Verfahren (direkte Kommunikation zwischen Projektteam und Gemeinde möglich)
- Projektteam hat keine Abhängigkeiten in Bezug auf das Bauprojekt
- Projektteam wird gemäss Offerte entschädigt

A5 Verkehrsmodelle

Nebensaison ohne Sperrung Via Maistra

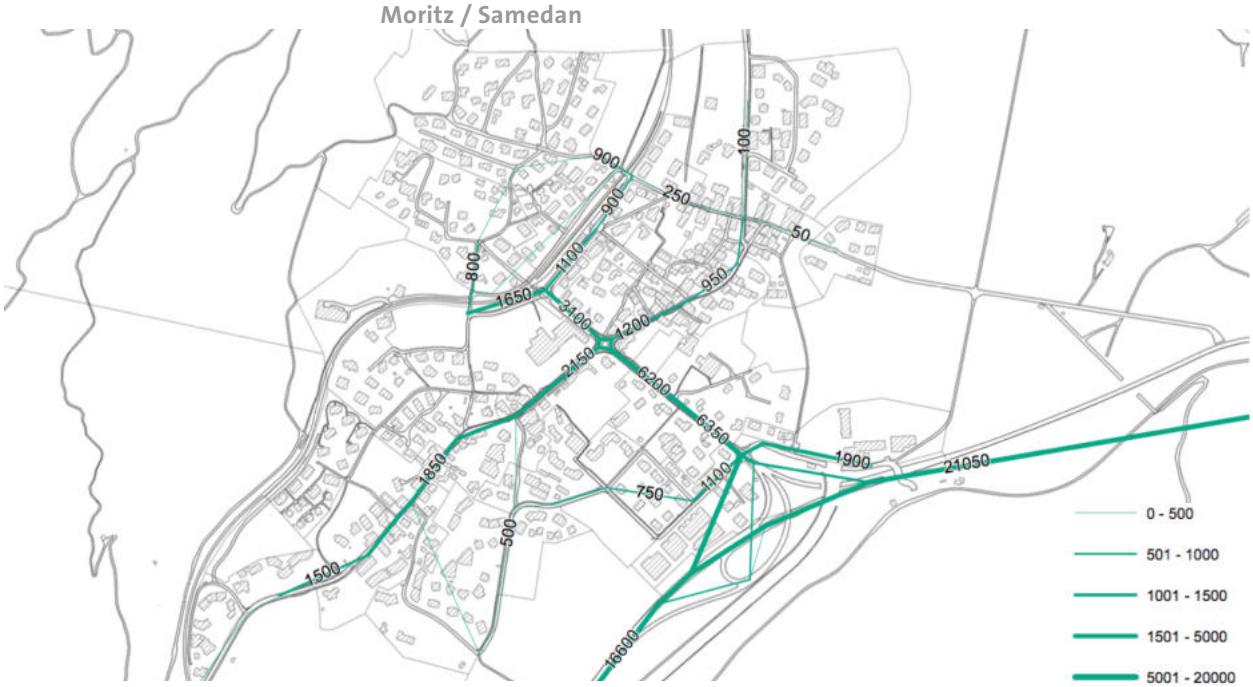


Hochsaison Winter mit Sperrung Via Maistra zwischen Celerina und St.Moritz



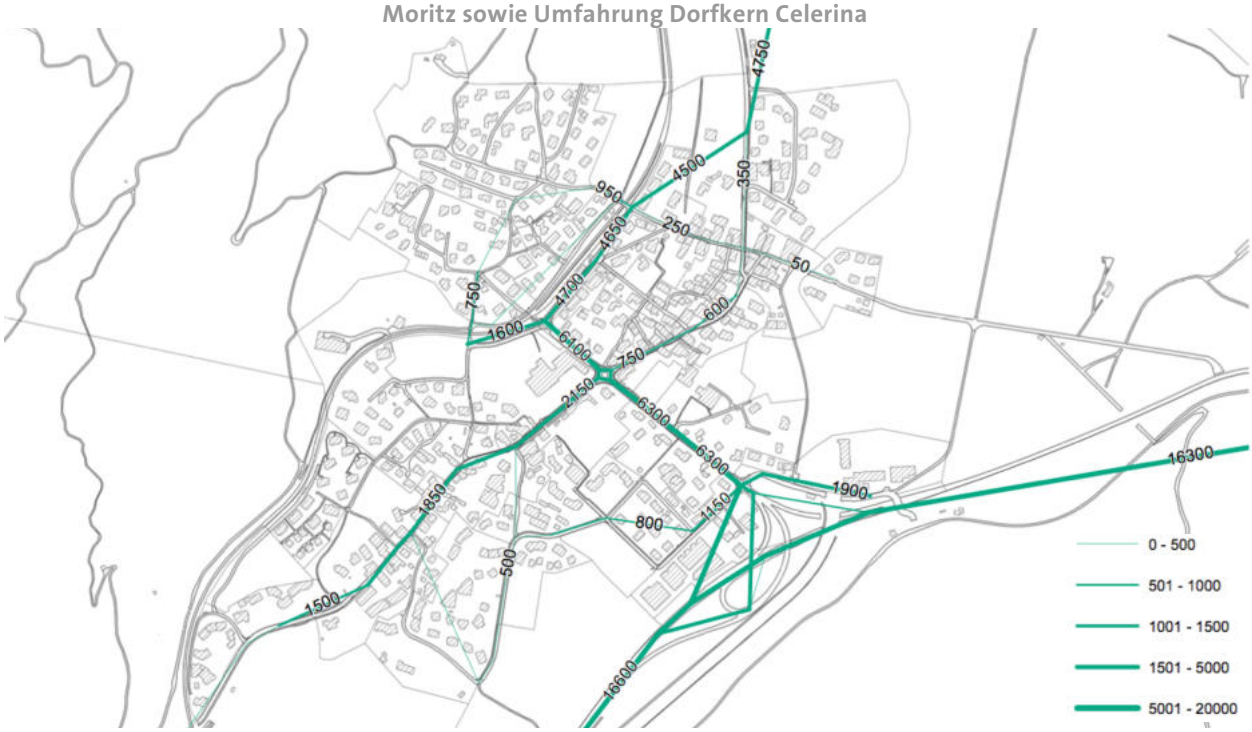
Nebensaison mit Sperrung Via Maistra zwischen Celerina und St. Moritz / Samedan

Hochsaison Winter mit Sperrung Via Maistra zwischen Celerina und St. Moritz / Samedan



Nebensaison ohne Sperrung Via Maistra und mit Umfahrung Dorfkern Celerina

Hochsaison Winter mit Sperrung Via Maistra zwischen Celerina und St. Moritz sowie Umfahrung Dorfkern Celerina



A6 Massnahmenpaket

Tabelle

	Massnahmenbeschrieb	Umsetzungszeitpunkt			Betrieb		Abhängigkeit(en)
		kurzfristig	mittelfristig	langfristig (optional)	ganzjährig	saisonal	
MIV	Via Maistra gestalterisch aufwerten	X					
	Landschaftlicher Charakter der Via da la Staziun stärken	X	X				
	Begegnungszone einführen	X					Via Maistra gestalterisch aufwerten
	Verkehr auf der Via Suot Mulin beruhigen	X					
	Verbindungsstrasse nach St. Moritz | Samedan sperren	X		X	X	X	
	Schleichwege unterbinden	X					
	Via da la Staziun gegenüber Via Maistra bevorzugen	X					
	Anschluss Engadinerstrasse redimensionieren	X		X			
	Via San Gian rückbauen	X	X				Realisierung neuer PP (Punt Schlattain, ARA-Areal, ...)
	Zusätzlicher Anschluss Engadinerstrasse erstellen		X				
	Verkehr am Dorfeingang dosieren			X	X	X	
	Umfahrung des Dorfkerns Celerina erstellen			X			
P	Parkplatzangebot optimieren	X	X				Realisierung neuer PP (Punt Schlattain, ARA-Areal, ...)
	Parkplatzangebot bewirtschaften	X			X	X	
	Parkleitsystem einführen	X			X		
	Parkverbotszone einführen	X					
ÖV	Lokales Busangebot optimieren	X				X	
	Lokales Busangebot ausbauen	X				X	Realisierung der Ausweich-PP
	Bahnhof Celerina aufwerten	X	X				
	Bus im Dorfkern bevorzugen	X			X		
	Bushaltestellen aufwerten und einheitlich gestalten	X	X				
LV	Fussgängerunterführung RhB aufwerten	X	X				
	Übergeordnetes Fuss- und Velowegnetz ergänzen	X					

Massnahmenplan (Massstab 1:5'000)

vgl. Beilage B1

Impressum

Strittmatter Partner AG
Vadianstrasse 37
9001 St. Gallen

T: +41 71 222 43 43
F: +41 71 222 26 09

www.strittmatter-partner.ch

Projektleitung
Armin Meier
dipl. Ing. FH SIA, Raumplaner FSU
dipl. Wirtschaftsingenieur FH NDS
Planer REG A

Fachbearbeitung
Pascal Zanoni
BSc FH in Raumplanung

539/001/300/320/00/Bericht/Ber_B_170908.docx