

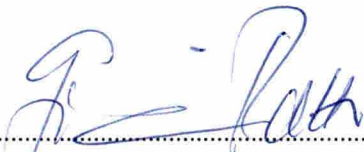


Regionaler Richtplan Oberengadin

Verkehr

V 6.2 Strassenverkehr

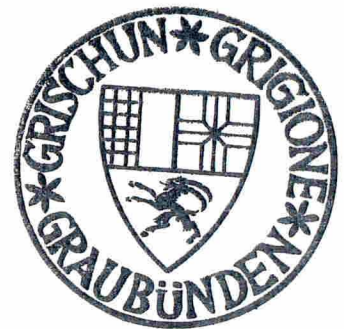
Beschluss des Kreisrates vom 26. Januar 2012:


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

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 1200 vom 18.12.2012


.....
Die Regierungspräsidentin

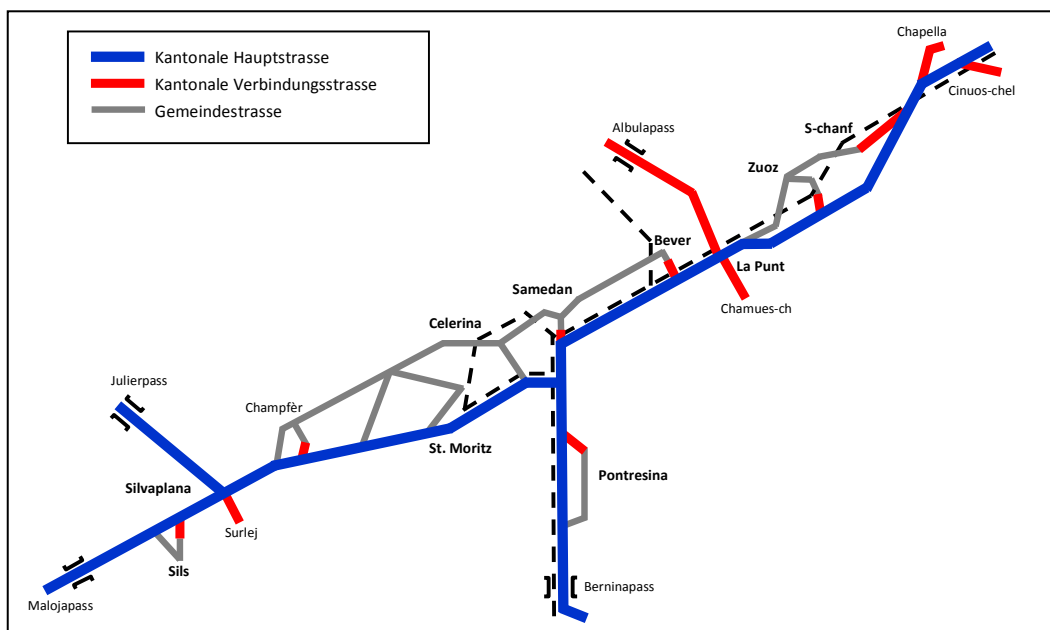
Der Kanzleidirektor



A. Ausgangslage

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

Abb. 1: Strassennetz Engadin Klassierung



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

Aus regionaler Sicht bestehen generell folgende Problemstellen:

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

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

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

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

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

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

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

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

B. Leitüberlegungen

Ziele

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

Grundsätze

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

C. Verantwortungsbereiche

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

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

Der Kanton, der Kreis oder die Gemeinden treffen die folgenden weiteren Massnahmen:

Allgemeine Regelungen C1 – C3 (Verfahren und Grundlagen)

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

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

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

- a. Die zuständige Behörde erarbeitet Studien oder ein Vorprojekt und prüft bei Konflikten mit Naturwerten, Landschaft und Ortsbild andere Lösungen. Sie erstellt einen Bericht, welcher die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen, Raum und Umwelt darstellt.
- b. Der kantonale bzw. regionale Richtplan wird angepasst. Der Kreis und die betroffenen Gemeinden wirken im Verfahren mit.

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

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

D. Erläuterungen und weitere Informationen

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

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

- a. Neubaustrecken
Hauptstrassen
(Umfahrungen)

Engadinerstrasse: Umfahrung St. Moritz

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

Engadinerstrasse: Umfahrung La Punt

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

- b. Ausbau
Hauptstrassen

Malojastrasse: Silvaplana - Sils - Plaun da Lej

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

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

- c. Sanierung von Knoten auf dem Hauptstrassennetz

Für folgende Knoten sind Kreisellösungen erwünscht:

Malojastrasse:

- Anschluss Sils Baselgia

Berninastrasse: Anschluss Gitögli

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

Engadinerstrasse:

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

Weitere Konfliktstellen entlang dem Engadiner Hauptstrassennetz:

- Sanierung Einmündung Chapella Ost

d. Lärmschutz

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

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

e. Flankierende Massnahmen

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

Durchlässigkeit Strassennetz reduzieren durch:

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

Attraktivität des MIV vermindern durch:

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

f. Verkehr innerorts

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

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

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

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

Nationales Ergänzungsnetz

1. Sammeln des regionalen Verkehrs

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

2. Verbinden von Bergregionen

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

3. Anbinden der weiteren wichtigen alpinen Tourismusregionen

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

E. Objekte

Festsetzung F	=	Koordination abgeschlossen, Vorhaben machbar
Zwischenergebnis Z	=	Konflikte lokalisiert, aber noch nicht gelöst; Vorgehen festgelegt
Vororientierung V	=	Idee, Konflikte möglich, Realisierung langfristig
Ausgangslage A:	=	Vorhaben realisiert / in der Nutzungsplanung umgesetzt
Änderung des Koordinationsstandes = rot		

Neu- und Ausbau von Hauptstrassen (auch kantonaler Richtplan)

Nr. Kt.	Nr. Reg.	Gebiet / Verbindung / Erweiterung	Hinweise/Massnahmen (siehe Teil C)	Koordinationsstand alt	Koordinationsstand neu
11.TS.01	11.StV.01	Umfahrung Silvaplana	In Realisierung	F	A
	11.StV.11	Silvaplana - Sils	Silvaplana-Sils (bestehender Konflikt BLN), Priorität 1, C2 Ausbau prioritär für Wintersicherung und Berücksichtigung Radweg / -streifen.	F	Z
11.TS.02	11.StV.12	Sils - Plaun da Lej	Sils-Plaun da Lej; Priorität 2,C2 Ausbau prioritär für Wintersicherung und Berücksichtigung Radweg / -streifen.	V	Z
11.TS.03	11.StV.03	Umfahrung La Punt Chamues-ch	Neubau, Priorität 2, C1 Variantenentscheid und Anschlusssituation geklärt Projekt genehmigt	Z	F
11.TS.05	11.StV.02	Umfahrung St. Moritz	Neubau, Priorität 3, C2	Z	Z
		Julierstrasse – Bergell Engadinerstrasse Unterengadin - Bergell	Vermeidung der Realisierung einer Transitachse		

Verlegung von Gemeindestrassen

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

Neubau / Ausbau / Sanierung von Knoten Haupt- / Verbindungsstrassen

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

Reduktion der Durchlässigkeit des Strassennetzes

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

Aufhebung Niveauübergang Bahngleise

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

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

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

G. Grundlagen

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