





Regionaler Richtplan Oberengadin

Verkehr

V 6.4 Wegkonzept Langsamverkehr

Beschluss des Kreisrates vom 26. Januar 2012:


.....
Der Kreispräsident


.....
Die Kreisvizepräsidentin

Genehmigung der Regierung mit RB Nr. 1200 vom 18.12.2012


.....
Die Regierungspräsidentin

Der Kanzleidirektor





A. Ausgangslage

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

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

Bisherige Planungen

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

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

Ziele des kantonalen Richtplans

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

Im kantonalen Richtplan 2000 sind für das Oberengadin folgende Regelungen enthalten:

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

Entwicklung des Langsamverkehrs

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

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

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

Koordination zwischen den Nutzergruppen

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

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

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

Wander- und Fusswege

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

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

Langlauf

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

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

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

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

Reitwege

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

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

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

Kartendarstellung regionales Langsamverkehrsnetz

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

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

B. Leitüberlegungen

Ziele

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

Grundsätze

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

C. Verantwortungsbereiche

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

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

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

Allgemeine Regelungen C1 – C3 (Verfahren und Grundlagen)

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

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

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

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

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

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

D. Erläuterungen und weitere Informationen

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

Wanderwegen:

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

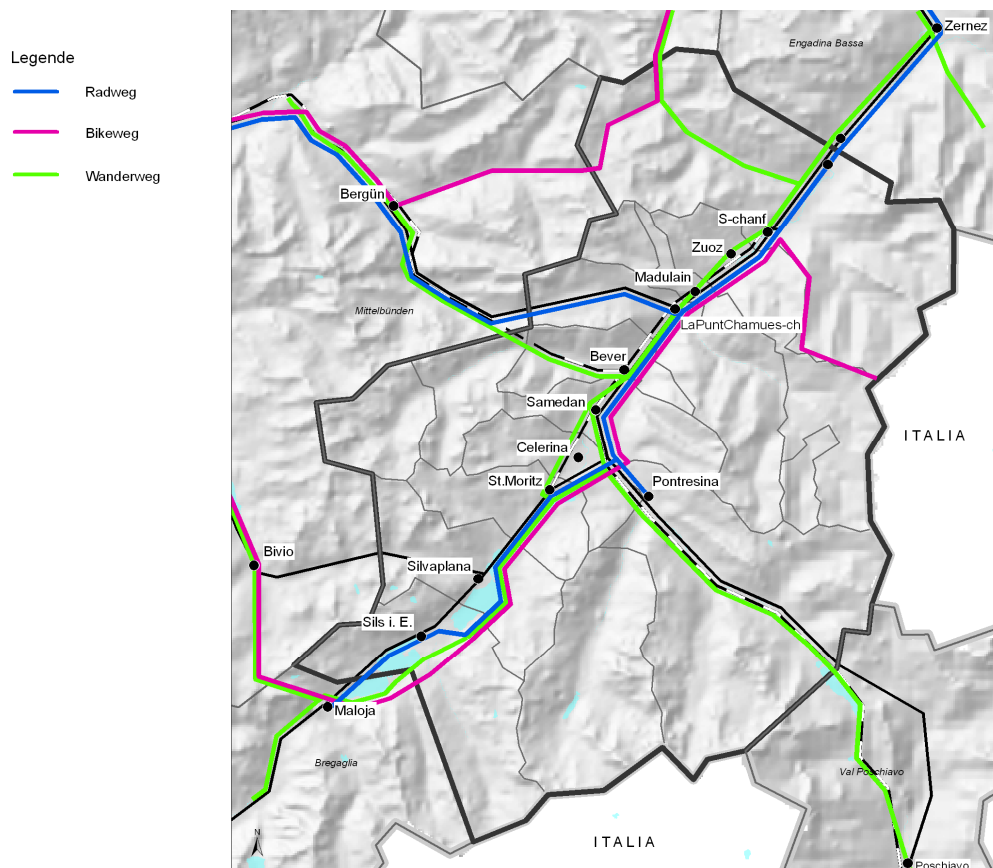
Velorouten:

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

Mountainbikerouten:

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

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



E. Objekte

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

Radverbindungen

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

Mountainbikerouten (inkl. Freeride-Strecken)

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

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

F. Planungsverfahren und Mitwirkung

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

G. Grundlagen

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