

Gemeinde St. Moritz
Gesamtrevision Ortsplanung
Kommunales räumliches Leitbild (KRL)

Memo des 1. Öffentlicher Workshops (WS1)

26374_07A_190717_Memo_WS1.docx

Datum: Mittwoch, 19. Juni 2019

Zeit: 18:00 bis 22:00 Uhr

Ort: Aula Schulhaus Grevas, 7500 St. Moritz

Programm: – Einführung in KRL St. Moritz und Rückblick Raumstrategie St. Moritz 2030
– Block I: Kurzanalyse St. Moritz zu Freiraum, Verkehr, Siedlung
– Block I: Handlungsansätze KRL zu Freiraum, Verkehr, Siedlung
– Block II: Fokusräume/Fokusthemen mit Entwicklungsideen
– Einbettung der Entwicklungsideen in Raumstrategie St. Moritz 2030

Teilnehmer: – Öffentlich eingeladene Bevölkerung von St. Moritz (ca. 75 Personen)
– Vertretungen der Medien

– Moderation/Referenten:

- Heinz Beiner und Benno Ender, Planpartner AG
- Thomas Bernhard und Daniel Studer, IC Infraconsult AG
- Lukas Schweingruber und Alizée Bonnel, Studio Vulkan
- Oscar Merlo und Flavio Poletti, TEAMverkehr.zug

Verteiler: – Gemeindevorstand, Projektteam

Publikation: – my.stmoritz.ch

1.	Begrüssung	Wer
1.1	Christian Jott Jenny begrüsst die Teilnehmenden im Namen der Gemeinde. Er freut sich, dass einige den Weg in die Aula gefunden haben und bereit sind, in den nächsten Stunden an der Diskussion um die künftige räumliche Entwicklung der Gemeinde St. Moritz teilzunehmen.	CJJ

2.	Ziele und Programm des Anlasses	Wer
2.1	Thomas Bernhard erläutert die Ziele des ersten öffentlichen Anlasses: <ul style="list-style-type: none"> – Start/Einführung in KRL-Arbeiten – Sammeln von Rückmeldungen zu Kurzanalyse und Handlungsansätzen – Diskussion möglicher Entwicklungsvorschläge/-ideen in Fokusräumen 	TB
2.2	Thomas Bernhard stellt das Programm des ersten öffentlichen Anlasses vor.	TB

3.	Einführung in KRL St. Moritz und Rückblick Raumstrategie St. Moritz 2030	Wer
3.1	Heinz Beiner, Ortplaner der Gemeinde St. Moritz, stellt das Planungsinstrument des «Kommunalen Räumlichen Leitbilds» (KRL) in seinen Grundzügen vor. Er erläutert, dass die Erarbeitung des KRL ein Auftrag aus dem kantonalen Richtplan Siedlung an die Gemeinden im Kanton Graubünden darstellt. Das KRL hat aufzuzeigen, wie sich die Gemeinde langfristig räumlich entwickeln will und wie die Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft aufeinander abgestimmt werden soll. Als Grundlage dient dem KRL die erarbeitete Vision und Raumstrategie «St. Moritz 2030» von 2018. Der Kanton gibt vor, dass das KRL bis spätestens Mitte 2020 vom Gemeindevorstand beschlossen sein muss. Das Planungsinstrument bestehend, aus einem Bericht und Plandarstellungen, bildet die Grundlage für die nachfolgende Ortsplanungsrevision.	HB
3.2	Heinz Beiner blickt zurück auf den 2018 durchgeführten Prozess Raumstrategie St. Moritz 2030 und hebt hervor, dass das Schaffen von Begegnungsräumen/-orten mit Aufenthaltsqualitäten Teil mehrerer der neun definierten strategischen Stossrichtungen ist. Auch auf der Onlineplattform my.stmoritz.ch wurde im letzten Jahr eine Vielzahl an Ideen eingereicht, die aufzeigen, wo und wie attraktive Begegnungsräume geschaffen werden könnten.	HB

4.	Block I: Kurzanalyse St. Moritz und Handlungsansätze KRL	Wer
4.1	Lukas Schweingruber, Oscar Merlo und Benno Ender stellen in einem ersten Block ihre Kurzanalysen für den Freiraum, den Verkehr und die Siedlung vor. Die daraus entwickelten Handlungsansätze KRL für die drei Fachdisziplinen werden von Benno Ender präsentiert.	LS/ OM/ EB
4.2	Thomas Bernhard führt in die erste Aufgabe ein: vier Gruppen à 15-20 Personen beschäftigen sich 30 Minuten mit folgenden Fragestellungen: <ul style="list-style-type: none"> – Was halten Sie von den präsentierten Kurzanalysen? Welche Befunde und Ergebnisse der Planungsteams teilen Sie? Welche nicht? – Was denken Sie über die präsentierten Handlungsansätze? Finden Sie diese richtig? Was ist daran falsch, was fehlt? 	TB

4.3	Rückmeldungen aus den Gruppen zu Kurzanalyse und Handlungsansätze <i>Hinweis: Die nachfolgenden Aussagen geben die Diskussionen in den Gruppen wieder. Es handelt sich zum Teil um Einzelmeinungen, die nicht zwingend die Haltung der gesamten Gruppe widerspiegeln.</i>	
4.3.1	Allgemein <ul style="list-style-type: none"> - Die Analyse ist übersichtlich hergeleitet und erscheint inhaltlich richtig. - Korrekt ist, dass Schwerpunkte gesetzt werden. - Allenfalls ist die Analyse zu kleinräumig gedacht. - Der Planungshorizont bis 2030 ist eher zu kurz angesetzt. - Es werden klare gesamtheitliche Strategien gefordert. - Anzustreben sind «quick wins», die keine späteren Entwicklungen blockieren. 	Gruppen
4.3.2	Freiraum <u>Ankunft St. Moritz</u> <ul style="list-style-type: none"> - Die Ankunft in St. Moritz, von Celerina her kommend, hat einen hohen Stellenwert. Die Sicht auf die Berge, der «Wow-Effekt», muss gewahrt werden. Seit die Passarelle über die Kantonsstrasse rückgebaut wurde, hat sich die Situation verbessert. <u>Zugänglichkeit zum See</u> <ul style="list-style-type: none"> - Die Anzahl der Zugänge vom Dorf zum Seeufer ist ausreichend. Auf qualitativer Ebene werden bessere Zugänge gewünscht. - Die Zugänge vom Bad zum Seeufer sind tendenziell gut. Einzig die Erreichbarkeit vom Testa-Kreisel zum See ist nicht genügend. - Die Wegweisung vom Bahnhof zum Dorf ist schlecht. Die ankommenden Touristen per Bahn wie per Auto gehen zuerst zum See, weil sie in sofort sehen. - Eine gute Erreichbarkeit vom Bahnhof zum See ist nicht gegeben. <u>St. Moritzersee/Seeufer</u> <ul style="list-style-type: none"> - Der St. Moritzersee ist als Bergsee wahrzunehmen. Es sollen keine städtischen Seeuferbereiche imitiert werden; vielmehr soll eine natürliche Gestaltung angestrebt werden. Die Aktivierung des Seeufers widerspricht dem Bergseecharakter. Der See soll nicht kommerzialisiert werden. - Der See selbst ist insbesondere im Sommer auch als nutzbarer Freiraum mit zu berücksichtigen. - Der Seeuferweg ist als Ganzes zu denken. Auch die naturnahe Seite ist in die Überlegungen einzubeziehen. - Der See ist das Alleinstellungsmerkmal von St. Moritz, aber für den Aufenthalt unattraktiv. Ausserdem gibt es zu viele Konflikte zwischen Fussgängern, Velofahrenden, Skatern und denjenigen die einfach stehen und schauen. - Die Meierei-Bucht ist in die Freiraumüberlegungen miteinzubeziehen. - Die Belebung des Seeufers darf nicht auf Kosten der Belebung im Dorf erfolgen. - Es sind Bezüge zu den umliegenden Naherholungsräumen zu schaffen. - Die möglichen Nutzungen am und auf dem See sind anders als bei Seen im Unterland (v.A. abends). <u>Inn</u> <ul style="list-style-type: none"> - Der Inn ist heute im Siedlungsgebiet wenig naturnah gestaltet. Er soll in Zukunft zu einem attraktiven Erholungsraum werden. Der Inn ist zusammen mit dem See zu betrachten. - Entlang des Inns ist das Flanieren bis zum See zu ermöglichen. 	Gruppe

	<p><u>Weitere Freiräume</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - In den vorhandenen Freiräumen, abseits des Sees, sind die Potenziale ebenfalls herauszuschälen. - Die Piazza Rosatsch ist sanft zu entwickeln. Es soll eine Flanierzone im Bereich der Piazza Rosatsch bis zum Kinderparadies geben. Auch der Inn ist einzubeziehen. 	
	<p>Schlussfolgerungen Freiraum</p> <p><i>Den Ankommenden in St. Moritz soll bei ihrer Ankunft ein einprägsames Bild (Berg/See) geboten werden. Die Anzahl der Zugänge zum See wird grundsätzlich als gut erachtet. Punktuelle Ergänzungen werden im Bereich des Bahnhofs sowie des Testa-Kreisels gesehen. Auf qualitativer Ebene wird hingegen bei den meisten Zugängen Handlungsbedarf geortet.</i></p> <p><i>Der See wird einerseits als Bergsee wahrgenommen, andererseits soll der See im Sommer intensiver als Freiraum genutzt werden. Der Seeuferweg ist für den Aufenthalt wenig attraktiv. Es bestehen Konflikte zwischen den Benutzergruppen. Bei der weiteren Planung ist der Seeuferweg als Ganzes zu betrachten, auch die naturnahe Südostseite ist mit in die Überlegungen einzubeziehen.</i></p> <p><i>Die Freiräume abseits des Sees sind ebenfalls auf ihre Qualitäten und Herausforderungen hin zu untersuchen. Insbesondere dem Raum entlang des Inns wurde bisher zu wenig Beachtung geschenkt.</i></p>	PT
4.3.3	<p><u>Verkehr</u></p> <p><u>Motorisierter Individualverkehr</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - In St. Moritz Bad hat es generell zu viel Verkehr (v.a. Busse). - Als Motor für die Entwicklung soll generell Tempo 30 in den Quartieren angestrebt werden. Heute bestehen beispielsweise zwischen dem Hallenbad und dem Hotel Sonne keine Verkehrsberuhigungen. Dem Thema der Verkehrsberuhigung ist bei der weiteren Planung mehr Gewicht zu verleihen. - Themen wie beispielsweise die Umfahrung werden um Jahrzehnte verschoben. - Man muss/will mit dem Auto ins Dorf fahren können. - Geprüft werden soll, ob effektiv alle MIV-Beziehungen zwingend notwendig sind oder ob im Dorf eine Erweiterung der Fussgängerzone erfolgen könnte. - Ein reduziertes Verkehrsaufkommen in St. Moritz Dorf könnte dazu führen, dass ein attraktiver Dorfplatz entstehen könnte. - Die Strassenverbindung vom Dorf ins Bad soll aufgewertet werden und einen dörflichen Charakter erhalten. Allenfalls kann auf der Strasse, wie ehemals, wieder ein Tram geführt werden. - Die Seeanlage ist wegen der Kantonsstrasse unattraktiv. Nur wenn die Strasse «weg» ist, gewinnt der See als Aufenthaltsort an Qualität. - Denkbar wäre auch ein kleiner Schiffsverkehr auf dem See. <p><u>Öffentlicher Verkehr</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die öV-Angebote in St. Moritz sind grundsätzlich gut. <p><u>Fussgänger/Velo</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Führung von Velofahrenden und Fussgängern auf dem gleichen Verkehrsabschnitt entlang des Sees ist problematisch. - Velo und Fussgänger sollen entlang des Sees nebeneinander möglich sein. 	Gruppe

	<p><u>Parkierung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich ist es richtig Parkplätze zu konzentrieren. Aber das Aufheben von Parkplätzen soll die Lebensqualität nicht schmälern. Ausserdem schätzen es die Gäste, wenn man überall parkieren kann. - Die Erfahrung in St. Moritz hat gezeigt, dass einer Aufhebung von Parkplätzen zuerst kritisch entgegen gesehen wird. Die nun bestehenden Fussgängerzonen möchte nun aber niemand mehr missen. - Der Standort der Olympiaschanze ist für ein grosses Parkhaus zu prüfen. - Parkplätze sollten peripher erstellt und ein Gratis-Bus angeboten werden. - Parkplätze beeinträchtigen die (See-)Erhaltungszone nicht unbedingt. - Gezieltes Parkieren kann gelernt werden. 	
	<p>Schlussfolgerungen Verkehr</p> <p><i>Der MIV wird in St. Moritz Dorf wie auch in St. Moritz Bad als sehr präsent wahrgenommen. Die Chancen, die eine Reduktion des Verkehrsaufkommens (z.B. durch die Aufhebung von Parkplätzen) mit sich bringen würde, wurden erkannt. Die Kantonsstrasse wird von der Bevölkerung als prägendes Element entlang des Seeufers benannt. Neue Parkieranlagen sollen eher peripher erstellt werden. Von da sollen die Leute mit einem Gratisbus in die Ortsteile gebracht werden.</i></p> <p><i>Das öV-Angebot wird als gut beurteilt. Kontrovers diskutiert wurde die Thematik von Velo und Fussgänger entlang des Sees. Die heutige Situation hat Gegner wie auch Befürworter.</i></p>	PT
4.3.4	<p>Siedlung</p> <p><u>Ortzentren Dorf und Bad</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Es gibt ein Dorf «St. Moritz». - Die differenzierten Handlungsansätze für das Dorf und das Bad sind richtig. Die Entwicklung soll jedoch nicht dahin gehen, dass die Bevölkerung in Dorf und Bad eingeteilt wird. - Die jeweiligen Charakteren der Ortszentren Dorf und Bad sind historisch gewachsen und wurden vom Projektteam richtig erkannt. Die Ortszentren sind in ihrem Profil weiter zu schärfen und zu akzentuieren. Die Ortszentren ergänzen sich heute gut. Darauf soll aufgebaut werden. - Vielfältige Verkaufsnutzungen in den Zentren sind schwierig zu erreichen. Zu prüfen sind allfällige Lenkungsmaßnahmen. <p><u>St. Moritz Dorf</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Entwicklung von St. Moritz Dorf soll betreffend der Anliegen der Siedlung «laufen gelassen» werden. Die Probleme liegen im Dorf beim Verkehr. - Wenn das Dorf weiter aufgewertet und dadurch die Aufenthaltsqualität erhöht wird, zieht dies mehr «teure» Boutiquen an. <p><u>St. Moritz Bad</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Bad soll auf den Gesundheitstourismus gesetzt werden, wobei das Thema Wasser im Vordergrund stehen soll. - In St. Moritz Bad ist die Frage zum Zentrum schwierig zu beantworten. Mehrere Zentren sollen möglich sein (Rosatsch/Via dal Bagn). - Die Brache neben der Reithalle hat grosses Potential. Mit wenigen Interventionen könnte bereits viel erreicht werden. - Zu beachten ist, dass grössere Events in St. Moritz Bad stattfinden. <p><u>Plazza Rosatsch</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ungenutztes Potenzial der Plazza Rosatsch zur Zentrumsbildung ist zu nutzen. - Die Plazza Rosatsch liegt innerhalb von St. Moritz Bad im «leeren Raum» bzw. irgendwo dazwischen. 	Gruppe

	<ul style="list-style-type: none"> – Für die Piazza Rosatsch wurden bereits vor 10 Jahren Ideen entwickelt. Die Piazza ist bereits heute ein belebter Raum. Dazu tragen auch die oberirdischen Parkplätze bei, die für die Geschäfte lebensnotwendig sind. – Die Piazza Rosatsch ist bereits schön und benötigt nur geringfügige Verbesserungen. Auch für die Hotelgäste ist der Platz wichtig. Allenfalls könnte der Perimeter bis zum Heilbad ausgedehnt werden. – Bei der Planung der Piazza Rosatsch ist das Verkehrskonzept zu überdenken. <p><u>Wohnen / Gewerbe</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Das Wohnquartier Surpunt ist kein stabiles und funktionierendes Wohnquartier. Die Gewerbebetriebe zeigen viele negative Nebeneffekte (Lärm, fehlende Verkehrssicherheit trotz T-30) im Quartier. Als alternatives Gewerbegebiet ist der südliche Bereich des Areals Signal zu prüfen. <p><u>Weitere Anmerkungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Eine allfällige Umnutzung der Sportwiese Surpunt (Polowiese) ist kritisch zu beurteilen. Das Höhentrainingszentrum hat für die Gemeinde St. Moritz nicht nur marketingtechnisch einen hohen Stellenwert. Das Entwicklungspotenzial liegt auf der Ebene von neuen Anlässen, die auf der Sportwiese stattfinden könnten. – In der Analyse fehlt die Würdigung St. Moritz' als Ort der Heilquellen (seit Paracelsus). 	
	<p>Schlussfolgerungen Siedlung</p> <p><i>Es gibt ein Dorf «St. Moritz» mit einem Ortszentrum St. Moritz Dorf und einem Ortszentrum St. Moritz Bad. Die historisch gewachsenen Profile der Ortszentren wurden von den Planern richtig erkannt. Die Profile der beiden Ortszentren sollen dahingehen geschärft werden, dass sie sich ergänzen und nicht konkurrenzieren. Der grössere Handlungsbedarf wird in St. Moritz Bad gesehen, wobei die Stärkung und Förderung der Gesundheitsnutzung als richtig erachtet wird. Die Piazza Rosatsch soll als Zentrum in St. Moritz Bad sichtbar gemacht werden. Aufgrund der punktuellen Gewerbebetriebe innerhalb des Quartiers Surpunt, wird dieses von einem Teil der Gruppe als nicht vollständig intaktes Wohnquartier angesehen.</i></p>	PT

5.	Block II: Fokusräume/Fokusthemen mit Entwicklungsideen	Wer
5.1	Zum Auftakt des zweiten Blocks stellen Lukas Schweingruber, Oscar Merlo und Benno Ender erste Entwicklungsideen und Entwicklungsvorschläge zu den drei Fokusräumen/-themen: Kantonsstrasse/Seeachse, Aufenthaltsqualität/Parkierung und Piazza Rosatsch vor.	LS/ OM/ EB
5.2	In der Folge führt Daniel Studer in die zweite Aufgabe ein: drei Gruppen à 20 Personen beschäftigen sich 45 Minuten mit einem der Fokusräume/-themen. Daniel Studer erläutert vorgängig der Diskussionen zu den Fokusräumen/-themen die seitens des Projektteams formulierten Fragestellungen.	DS
5.3.1	<p><u>Fragen: Fokusraum Kantonsstrasse/Seeachse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Sind Sie mit den ausformulierten Entwicklungsvorschlägen/-ideen entlang der Seeachse einverstanden? Wie beurteilen Sie diese? – Haben die vorgeschlagenen Parks das Potenzial, die Alltags-, Freizeit- und Tourismusbedürfnisse abzudecken? – Wie schätzen Sie den vorgestellten Ansatz betreffend der Umfahrungsstrasse ein? Unterstützen Sie die Stossrichtung, dass unabhängig der Umfahrungsstrasse kurz- und mittelfristige Massnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität angegangen werden sollen? 	DS

5.3.2	<p>Rückmeldungen aus der Gruppe:</p> <p><i>Hinweis: Die nachfolgenden Aussagen geben die Diskussionen in der jeweiligen Gruppe wieder. Es handelt sich zum Teil um Einzelmeinungen, die nicht zwingend die Haltung der gesamten Gruppe widerspiegeln.</i></p> <p><u>Kantonsstrasse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Ein Teil der Kantonsstrasse könnte überdeckt werden, um den Bau eines langen Tunnels zu vermeiden. – Die Umfahrungsstrasse soll mit dem KRL-Prozess sowie der Gesamtrevision der Ortsplanung weitergedacht werden. – Die Kantonsstrasse soll zu einer Tempo-30-Zone abklassiert werden. – Allenfalls könnte das seeseitige Trottoir entlang der Kantonsstrasse so transformiert werden, dass die freiwerdende Fläche den schnellen Velofahrern zur Verfügung gestellt werden kann und so nur noch die gemächlichen Freizeitvelofahrer entlang des Sees fahren dürfen. – Zu prüfen ist, ob im Bereich der Einmündung der Via Arona die Kantonsstrasse verlegt werden könnte. – Die Möglichkeiten für Blickbeziehungen von der Kantonsstrasse in die Landschaft sind nicht zwingend notwendig. Bei der Ausarbeitung von Entwicklungsvorschlägen im Uferbereich sind die Anliegen der Autofahrer nicht prioritär zu behandeln. – Es ist über Alternativen zur Umfahrungsstrasse nachzudenken. Dabei könnten Nachhaltigkeitsmassnahmen oder Mobilitätsmassnahmen eine Rolle spielen. – Ein Masterplan St. Moritz für Elektromobilität wäre eine gute Idee. <p><u>Seeuferweg</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – St. Moritz hat einen Bergsee und keinen städtischen See. Aus diesem Grund sollen sich die Entwicklungsvorschläge an die Berglandschaft annähern. Der Seeuferweg soll nicht wie eine Strasse mit einer Baumallee geplant werden. – Auf dem Seeuferweg ist dem Konflikt zwischen Fussgängern und Velofahrern erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Der vorgestellte Ansatz des Seeuferwegs stellt eine «Halbwegslösung» dar. Wenn die Verkehrsteilnehmer voneinander getrennt werden sollen, dann hat eine wirksame Trennung zu erfolgen. <p><u>Kleinparks</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Vom Kopfbahnhof bis zur Plattform ist eine Verbindung anzudenken (es liegt bereits eine Studie vor), um die Kantonsstrasse zu entlasten. Dabei ist dem Sichtfeld des mit dem Auto ankommenden Gastes Rechnung zu tragen. – Direkt vor der Unterführung des Bahnhofs parken heute die Touristenbusse. Ausserdem passieren vor allem im Sommer viele Touristen die Unterführung und gelangen so zum See. Der Bereich vor der Unterführung wird dementsprechend stark genutzt. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Kantonstrasse entstehen immer wieder gefährliche Situationen. – Auch ist die Sicherheit der Querung zum See zu überprüfen. – Der See soll inszeniert werden. Aus diesem Grund sind bei der weiteren Bearbeitung stets die Perspektiven/Sichtbezüge zum See sowie dessen Wahrnehmung zu überprüfen. Die Überprüfung hat insbesondere im Zusammenhang mit den Ideen zu den Verkehrsinfrastrukturen zu erfolgen. – Im Bereich des Seeparks soll eine Teilüberdeckung der Kantonsstrasse und sogleich die Offenlegung des Ovel da la Resgia geprüft werden. Der Bereich stellt den einzigen Ort auf öffentlichem Grund dar, welcher eine gute Verbindung erlauben könnte. 	Gruppe
-------	--	--------

	<ul style="list-style-type: none"> – Die Treppen zum See werden als nicht passend erachtet. Es werden natürliche Elemente gewünscht. – Im See vor dem Innpark könnte eine Insel entstehen. – Entlang des Inns ist der angedachte Weg bis zur Via Rosatsch zu verlängern. – Auf der Zirkuswiese sollen temporäre Nutzungen wie Ruderfest, Beachvolleyball etc. möglich sein. 	
	<p>Schlussfolgerungen Fokusraum Kantonsstrasse/Seeachse</p> <p><i>In der Diskussion um die Freiräume entlang der Seeachse, erhielt die Kantonsstrasse ein hohes Gewicht. In der Diskussion wurde angeregt zu prüfen, ob ein Teil der Kantonsstrasse überdeckt oder zu einer Tempo-30-Zone abklassiert werden kann. Das Thema einer allfälligen Umfahrung ist im KRL-Prozess mit zu berücksichtigen. Der St. Moritzersee ist ein Bergsee und der Seeuferbereich soll dahingehend aufgewertet werden. Der vorgestellte Ansatz des Seeuferwegs, welcher vorsieht, Fuss- und Veloverkehr voneinander zu trennen, überzeugt nicht vollends. Es wird eine klarere Trennung gefordert.</i></p> <p><i>Die drei Kleinparks entlang des Seeufers mit den jeweils vorgeschlagenen spezifischen Nutzungen werden begrüsst. Mehrfach verlangt wird eine Verbesserung der Zugänglichkeit zum See im Bereich des Bahnhofs. Der Bevölkerung ist es ein Anliegen, dass bei künftigen Entwicklungsprojekten stets Sichtbezüge und die Perspektive zum See gewahrt werden. Entlang des Inns wird ein gewässerbegleitender Fussweg gewünscht. Ausserdem sollen auch temporäre Nutzungen entlang des Sees möglich sein.</i></p>	PT

5.4.1	<p>Fragen: Fokusthema Aufenthaltsqualität/Parkierung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Befürworten Sie die Aufhebung der öffentlichen Parkplätze im Parkhaus Quadrellas? – Sollen weitere öffentliche Parkplätze in St. Moritz Dorf (bei Beibehaltung weniger Güterumschlagsplätze) aufgehoben werden? – Unterstützen Sie den Ersatz von mehreren oberirdischen Parkplätzen in St. Moritz Bad durch eine oder mehrere Sammelparkierungsanlagen? 	
5.4.2	<p><u>Rückmeldungen aus der Gruppe</u></p> <p><u>St. Moritz Dorf:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Aufhebung der öffentlichen Parkplätze im Parkhaus Quadrellas hat zur Folge, dass das Dorf noch weniger belebt ist und weitere Verkaufslokale verschwinden. Die Verkaufslokale brauchen Parkplätze. Ausserdem generiert das Parkhaus Einnahmen. – Das Parkhaus Quadrellas ist so zu belassen. Zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Reduktion des Suchverkehrs können punktuell Parkplätze aufgehoben werden. Im öffentlichen Raum, zum Beispiel im Vorbereich des Hotels Crystal, besteht Verbesserungspotenzial. – Die Chantarellabahn muss erreichbar sein. Die Signalbahn als Zubringer zum Skigebiet reicht nicht aus. – Ein Grossteil des Verkehrs im Dorf wird durch Taxis, Hotelshuttles und durch die Beschäftigten generiert. Die Touristen möchten ins Dorf fahren (Komfort). – Vom Ziel der Verkehrsentlastung im Dorf muss man sich verabschieden. – Die Einführung eines Parkleitsystems ist zu prüfen. Das Parkhaus Serletta ist besser zu signalisieren. – «Smarte Ideen» fehlen im Verkehr noch. Eine App würde von der Bevölkerung geschätzt werden. Digitalparking besteht bereits beim Bahnhof und im Parkhaus Serletta. 	Gruppe

	<ul style="list-style-type: none"> – Zur Verminderung des Parkiersuchverkehrs könnte ein grossräumiges Einbahnsystem helfen («Schmetterling»). Zwei Ringe (Via Somplaz/Via dal Bagn und Via Serlas/Via Maistra) treffen sich beim Kreisel im Dorf. – Wie viel Durchgangsverkehr besteht im Dorf? <p><u>St. Moritz Bad:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Betreffend der Parkplatzsituation ist in St. Moritz Bad bereits Einiges im Gange. – Allenfalls kann ein Parksystem geprüft werden, bei welchem man die Parkplätze im Voraus reservieren muss. – Wenn öffentliche, oberirdische Parkplätze aufgehoben werden sollen, dann die bei der Kirche, an der Via Sela oder der Piazza Rosatsch. Aber nur, wenn ein Parkhaus unter der Piazza Rosatsch zusammen mit den Hotels gebaut wird. – Aufgrund der Distanzen in St. Moritz Bad braucht es eher zwei Sammelparkierungsanlagen. Allenfalls braucht es das Parking unter der Piazza Rosatsch nicht, wenn die beabsichtigten Sammelparkings auf dem Areal Du Lac und dem Areal der ehemaligen Postgarage realisiert werden. – Wichtig ist, dass genügend Haltezonen, beispielsweise vor dem Bäcker, angeboten werden. – Das Parkhaus, welches im Zuge des Pflegezentrums gebaut werden soll, sollte grösser ausgebildet werden (Gesamtschau). <p><u>Umfahrungsstrasse:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Die kurzfristigen Massnahmen entlang des Seeufers sind unbedingt umzusetzen. – Zu überprüfen ist eine Teilüberdeckung der Kantonsstrasse. – Ein Tunnel als Umfahrung ist als langfristiges Thema weiterzuverfolgen. – Die Frage, ob die geplanten Massnahmen die Umsetzung der Umfahrung später verhindern wird vom Projektteam verneint. 	
	<p>Schlussfolgerungen Fokusthema Aufenthaltsqualität/Parkierung</p> <p><i>Der Ansatz, im Parkhaus Quadrellas alle öffentlichen Parkplätze aufzuheben, wird teilweise kritisch beurteilt. Es bestehen Befürchtungen, dass dadurch die publikumsorientierten Nutzungen ihre Kunden verlieren, wenn diese mit dem Auto nicht mehr direkt im Zentrum parkieren können. Die Aufhebung einzelner Parkplätze im Zentrum Dorf, zugunsten eines attraktiveren öffentlichen Raums wird weniger kritisch gesehen. Als Lenkungsmassnahme soll die Einführung eines Parkleitsystems weiterverfolgt werden.</i></p> <p><i>Aufgrund der Weitläufigkeit von St. Moritz Bad wird es als zweckmässig erachtet, eher zwei Sammelparkierungsanlagen anzustreben. Mit einem Bau einer Sammelparkierungsanlage könnten vereinzelt öffentliche oberirdische Parkierungsanlagen aufgehoben werden. An Haltezonen vor publikumsorientierten Nutzungen ist festzuhalten.</i></p>	PT

5.5.1	<p><u>Fragen zum Fokusraum Piazza Rosatsch</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Sollen St. Moritz Bad Nord (Via dal Bagn) und St. Moritz Bad Süd (Piazza Rosatsch) zum Zentrum von St. Moritz Bad mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten entwickelt werden? – Stützen Sie die Piazza Rosatsch als Standort zur Weiterentwicklung des Ortsteils St. Moritz Bad? – Sehen Sie vergleichbare Standorte/Areale mit ähnlichem Potenzial für eine Entwicklung? 	
5.5.2	<p><u>Rückmeldungen aus der Gruppe</u></p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Piazza Rosatsch soll als Naherholungsraum dienen und nicht bebaut werden. Sie ist Teil der Freiraumabfolge vom Kurpark zum See. Die Piazza Rosatsch als Treffpunkt und Begegnungsraum funktioniert auch aufgrund des vorhandenen Parkplatzangebots. – Der Erholungsraum in und um St. Moritz sind der See und der Wald. Eine Bebauung auf der Piazza Rosatsch im richtigen Mass ist durchaus wünschenswert. Wichtig ist, dass die richtigen Nutzungen gefunden werden. Die Etablierung von Gesundheitsnutzung ist plausibel. – Eine Entwicklung der Piazza Rosatsch unter der vorgestellten Profilierung ist gut. Ein Angleichen an den Charakter des Dorfs soll vermieden werden. Es gilt aufzupassen, dass die beiden Ortszentren nicht konkurrenzieren. – Die Piazza Rosatsch stellt bereits heute einen wichtigen Treffpunkt dar und ist einer der wenigen Plätze in St. Moritz mit guter Besonnung. Diese Qualität muss beibehalten werden. – Auf der Piazza Rosatsch herrscht heute ein Durcheinander an Nutzungen und Funktionen. Eine Entflechtung erscheint zwingend notwendig. Freizeitnutzung und Parkierung schliessen sich nicht aus. – Eine Angebotserweiterung um zusätzliche Nutzungen, welche die bestehenden Nutzungen unterstützen, wird begrüsst. Wichtig ist ein guter Nutzungsmix. – Mit dem KRL soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass bei vorhandener Nachfrage ein Teil der Piazza Rosatsch mit Hochbauten bebaut werden kann. – Die Piazza Rosatsch als Begegnungsort/Treffpunkt ist zu stärken. Wichtig ist, die Bedürfnisse Einheimischer und Gäste abzudecken. – Die Parkierung auf der Piazza Rosatsch ist für die Belebung des Platzes zentral. Jeden Morgen machen rund 100 Handwerker, die mit dem Auto kommen, in den Cafés um die Piazza Rosatsch ihre Pause. Wichtig ist, dass eine gute Balance zwischen Nutzung, Aufenthaltsqualität und Parkierung gefunden wird. – Grundsätzlich sind Massnahmen zur Belebung (Bänke, Bühnen etc.) anzustreben. – Eine gewisse Anzahl Parkplätze muss auf der Piazza Rosatsch bestehen bleiben. Allenfalls können die Parkplätze unterirdisch angeordnet werden. Frühere Projekte sind zu konsultieren. – Die Piazza Rosatsch besteht heute zu einem grossen Teil aus unattraktiver Verkehrsfläche. Diese Fläche soll zugunsten einer attraktiven Platzgestaltung auf ein geeignetes Mass reduziert werden. – Dass mit dem Dorf und dem Bad zwei Zentren bestehen, ist gegeben. Der Perimeter des Zentrums Bad ist bis zum bestehenden Coop zu verlängern. – Weitere Areale in St. Moritz Bad, die für eine Entwicklung in Betracht gezogen werden sollen, sind das Bäderzentrum sowie das Areal um das Hotel San Gian. Nicht angetastet werden soll die Sportanlage Surpunt (Polowiese). 	Gruppe

	<p>Schlussfolgerungen Fokusraum Piazza Rosatsch</p> <p><i>Die Absicht, dass die Piazza Rosatsch als Zentrum von St. Moritz Bad gestärkt werden soll, wird geteilt. Betreffend der Art und Weise der Zentrumsentwicklung gehen die Meinungen hingegen auseinander. Der Entwicklungsansatz mittels möglicher Bebauung über einen Teil der Piazza Rosatsch wird nur teilweise gestützt. Andere sehen eine Zentrumsentwicklung vor allem in der Stärkung des Freiraums. Mit dem KRL sollen die Möglichkeiten für verschiedene Zentrumsentwicklungen geschaffen werden. Wichtig ist eine gute Balance zwischen Nutzung, Parkierung und Aufenthaltsqualität.</i></p> <p><i>Bereits heute stellt die Piazza Rosatsch einen wichtigen Treffpunkt dar. Dieser wird auch durch die zur Verfügung stehenden öffentlichen Parkplätze begünstigt. Eine ersatzlose Aufhebung der Parkplätze würde die Belebung des Begegnungsorts stark schmälern. Das Verkehrsregime um die Piazza Rosatsch ist zwingend zu verbessern. Eine Reduktion der Verkehrsflächen zugunsten einer attraktiven Platzgestaltung wird begrüsst.</i></p>	PT
--	---	----

6.	Einbettung der Entwicklungsideen in Raumstrategie St. Moritz 2030	Wer
6.1	Thomas Bernhard stellt die heute präsentierten Fokusräume/-themen in Zusammenhang mit den Strategischen Stossrichtungen aus dem Prozess «Vision und Raumstrategie St. Moritz 2030».	TB

7.	Verschiedenes	Wer
7.1	Daniel Studer macht darauf aufmerksam, dass auf der Onlineplattform my.stmoritz.ch die Präsentation sowie die Fragen zum Workshop aufgeschaltet werden. Bis am 30. Juni 2019 können zu den Fragen online Rückmeldungen eingereicht werden, die ebenfalls bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden.	DS
7.2	Daniel Studer gibt ausserdem bekannt, dass am Mittwoch, 25. September 2019, ab 18.00 Uhr der zweite öffentliche Workshop in der Aula des Schulhaus Grevas statt findet.	DS
7.3	Daniel Studer lädt im Namen der Gemeinde St. Moritz zum abschliessenden Apéro ein.	DS

Zürich, 17. Juli 2019 / Benno Ender, Planpartner AG

Protokollbeilage: Präsentation öffentlicher Workshop, 18. Juni 2019