

Verkehrskonzept 2024+

Entwurf Bericht

Gemeinde Pontresina

28. März 2024



metron

Auftraggeberin

Gemeinde Pontresina
Via Maistra 133
7504 Pontresina

Kernteam

Ursin Maissen, Geschäftsführer Pontresina Tourismus
Julia Büttner, Stv. Gemeindegeschreiberin Pontresina
Joel Schäfli, Gemeindevorstand Pontresina
Claude Balsiger, Mitglied Verkehrskommission

Begleitung Verkehrskommission Pontresina

Ursin Maissen, Geschäftsführer Pontresina Tourismus (Vorsitz)
Joel Schäfli, Gemeindevorstand Pontresina
Claude Balsiger, Mitglied Verkehrskommission
Adriano Levy, Leiter Tiefbau Gemeinde Pontresina
Marc Philipp Lehner, Mitglied Schulrat
Moreno Beti, Leiter Lokführer RhB
Fritz Röthlisberger, Projektleiter Pini Group
Stefan Knutti, Gemeindepolizei St. Moritz (bis 2024)
Gian Fadri Meng, Gemeindepolizei St. Moritz (ab 2024)
Seraina Campell, Projektleiterin Student Minds Network (ab 2024)

Bearbeitung

Alex Stahel
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme
Lisa di Lena
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI
Chiara Memper
MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme
Matthieu Dillier
Zeichner EFZ in Architektur, BA FH in visueller Kommunikation

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2
Postfach
5201 Brugg
T 056 460 91 11
info@metron.ch
www.metron.ch

Titelbild: engadin.ch

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	4
1	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Einbettung und Abgrenzung	6
1.3	Grundlagen	7
2	Vorgehen	8
3	Situationsanalyse	9
4	Ziele	10
4.1	Zielbild	10
4.2	Leitsätze	11
5	Handlungsbedarf	13
6	Vertiefungen	15
6.1	Variantenstudium Verkehrsberuhigung Zentrum	15
6.2	Variantenstudium Weiterentwicklung ÖV-Angebot	19
7	Gesamtkonzept	24
7.1	Stossrichtung «Alltag verzahnen»	25
7.2	Stossrichtung «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern»	27
7.3	Stossrichtung «Verkehr verträglich abwickeln»	33
7.4	Stossrichtung «Mobilität vernetzen»	35
8	Massnahmen	37
8.1	Massnahmenübersicht	37
8.2	Umsetzung	41
	Abkürzungen / Glossar	44
	Anhang	45
	Anhang 1: Detaillierte Situationsanalyse	45

Zusammenfassung

Ausgangslage

Das kommunale Verkehrskonzept 2024+ bildet die Richtschnur für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems in Pontresina. Es ist auf einen Zeithorizont von 15 Jahren ausgerichtet und umfasst alle Verkehrsträger und -teilnehmende, welche im Siedlungsgebiet von Pontresina unterwegs sind. Das Verkehrskonzept zeigt die Ziele von Pontresina für die künftige Mobilität auf und legt Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele fest.

Das Konzept wurde im Rahmen einer breit abgestützten Projektorganisation erarbeitet. Die Federführung lag bei der Verkehrskommission von Pontresina. Im Rahmen von zwei Workshops wurde zudem eine breite Echogruppe einbezogen. Dadurch konnten die Anliegen und Bedürfnisse der Bevölkerung, Politik und Verwaltung umfassend in das Verkehrskonzept einfließen.

Situationsanalyse

Pontresina ist bedeutender Tourismusort, sowohl im Winter als auch im Sommer, und als Teil des Oberengadiner Kerngebiets wichtiger Arbeitsplatz- und Wohnstandort. Durch die Lage der Gemeinde im Val Bernina ist Pontresina geprägt durch Naturlandschaft. Das Siedlungsgebiet fällt im Vergleich zum Gemeindegebiet klein aus und konzentriert sich im Eingang des Tals. Aufgrund seiner Bedeutung als Tourismusstandort kommt es über das Jahr zu starken Schwankungen im Personen- wie auch Verkehrsaufkommen.

Die Kantonsstrasse Via da Bernina dient als Umfahrungsstrasse von Pontresina, wodurch die Gemeinde mehrheitlich von Durchgangsverkehr befreit ist. Die wichtigsten Zielorte der Gemeinde konzentrieren sich im Zentrum und sind zu Fuss erreichbar. Pontresina weist grundsätzlich ein dichtes Fusswegnetz auf, deren Attraktivität und Sicherheit jedoch noch verbessert werden kann. Auch mit Blick auf die Tourismusstrategie und die lokale Aufenthaltsqualität kommt der Flaniermeile der Via Maistra, welche als strategische Erlebniswelt definiert ist, eine überaus hohe Bedeutung für die Weiterentwicklung von Pontresina zu. Zwischen Punt Muragl und dem Zentrum von Pontresina besteht eine kantonale Veloverbindung, ein kommunales Velowegnetz für den Alltagsverkehr ist nicht vorhanden.

Pontresina ist durch verschiedene Bus-, Postauto- sowie Bahnlinien an die wichtigsten regionalen und überregionalen Zentren angeschlossen. Jedoch ist der ÖV-Anteil des Modalsplits unterdurchschnittlich. Der Bahnhof Pontresina liegt abseits des Hauptsiedlungsgebiets im Ortsteil Cuntschet, die Verbindung zwischen Zentrum und Bahnhof ist sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr unattraktiv. Die Linienführung und das Angebot der Buslinien ist je nach Jahreszeit unterschiedlich und vor allem für Ortsunkundige und Personen, die selten den ÖV nutzen wenig nachvollziehbar.

Ein Grossteil des Siedlungsgebiets liegt in einer Tempo-30-Zone, trotzdem kommt es an verschiedenen Stellen vermehrt zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Einerseits aufgrund der engen Platzverhältnisse (u. a. im Ortsteil Laret) und andererseits aufgrund erhöhtem Parksuchverkehr, Wildparkieren und der Anlieferung, welche auf der Fussverkehrsinfrastruktur stattfindet. Es besteht ein grosses Angebot an öffentlichen Parkplätzen. Die zentrumsnahen Parkhäuser sind schlecht ausgelastet, der stehende Verkehr im Strassenraum, v. a. entlang der Flaniermeile, ist zu Spitzenzeiten dominant und schränkt die Qualität der öffentlichen Räume ein.

Ziele

Anhand eines Zielbildes und fünf Leitsätze werden die Ziele für die Weiterentwicklung der Mobilität definiert. Im Fokus steht eine nachhaltige verkehrliche Entwicklung, wobei die Verträglichkeit der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander und mit der Umwelt und dem Umfeld im Fokus stehen.

Folgende fünf Leitsätze werden festgesetzt:

1. Pontresina hat ein belebtes und Nutzungsdurchmischtes Zentrum.
2. Pontresina setzt auf eine nachhaltige und ressourcenschonende Mobilität.
3. Pontresina zeichnet sich durch attraktiv gestaltete Strassenräume und Plätze aus, wo der Mensch im Fokus steht.
4. Pontresina konzentriert die Parkierung an ausgewählten Standorten.
5. Pontresina vernetzt und steuert den Verkehr.

Handlungsbedarf

Basierend auf der Diskrepanz zwischen der Situationsanalyse und den festgesetzten Zielen wird der Handlungsbedarf abgeleitet. Der Handlungsbedarf dient als Grundlage für die zu erarbeitende Strategie und die einzelnen Massnahmen. Wesentlicher Handlungsbedarf besteht im Bereich der siedlungsorientierten Gestaltung der Strassen und Aufwertung der öffentlichen Räume hinsichtlich Aufenthaltsqualität. Dazu gehören einerseits Strassenräume, welche für den Fussverkehr verbessert werden, motorisierter Verkehr, welcher ausserhalb zentraler Plätze geführt und geparkt wird und andererseits die Attraktivierung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept des kommunalen Verkehrskonzepts basiert auf der 4V-Strategie. Die 4V-Strategie sieht vier Stossrichtungen vor:

- **Alltag verzahnen**
Durch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die Nutzungsdurchmischte Siedlungsentwicklung besteht eine Verzahnung der Alltagsaktivitäten. Der Alltag findet innerhalb kurzer Distanzen statt, wodurch unnötige Fahrten vermieden werden.
- **Wege auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern**
Es gilt umweltschonende und platzsparende Verkehrsmittel zu fördern. Bestehende Verkehrswege werden, wo möglich, auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagert.
- **Verkehr verträglich abwickeln**
Der Verkehr gilt es, verträglich mit dem Umfeld und der Umwelt abzuwickeln. Dies geschieht durch eine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung und Bündelung des grossräumigen Verkehrs auf den übergeordneten Strassenachsen.
- **Mobilität vernetzen**
Um die Mobilitätsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden optimal zu befriedigen und die Verkehrsführung zu optimieren, gilt es, Wegketten und Angebote zu vernetzen.

Massnahmen

Zur Umsetzung des Verkehrskonzepts wurde eine Vielzahl an Massnahmen in den Bereichen Gesamtverkehr, Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Parkierung entworfen. Die Massnahmen werden je nach Priorisierung, Wirkungsgrad und Umsetzungshorizont in unterschiedliche Pakete geschnürt. Dadurch können Ressourcen gezielt genutzt und eine rasche Verbesserung erreicht werden. Vor allem im Zentrum kommt es durch verschiedene Massnahmen zu einer etappierten Attraktivierung des Raums und Steigerung der Aufenthaltsqualität.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Das kommunale Verkehrskonzept 2024+ bildet die Richtschnur für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems in Pontresina. Es ist auf einen Zeithorizont von 15 Jahren ausgerichtet und umfasst alle Verkehrsträger und -teilnehmende, welche im Siedlungsgebiet von Pontresina unterwegs sind. Das Verkehrskonzept zeigt die Ziele von Pontresina für die künftige Mobilität auf und legt Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele fest.

Das Konzept wird vom Gemeindevorstand beschlossen und dient als Orientierungsrahmen, an dem künftige Verkehrsvorhaben ausgerichtet werden. Die einzelnen Massnahmen aus dem Konzept erhalten ihre Rechtsverbindlichkeit im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Realisierungsprozesse, insbesondere durch die anstehende Gesamtrevision der Ortsplanung. Das Konzept ist somit ein koordinierendes Instrument mit strategischen Stossrichtungen und einem entsprechenden Massnahmen-/Umsetzungsprogramm als wesentliches Ergebnis. Dieses zeigt auf, welche Massnahmen durch wen mit welchen Mitteln gesichert und umgesetzt werden sollen.

1.2 Einbettung und Abgrenzung

Ganz im Sinne der kommunalen Markenstrategie und deren Anspruch kontinuierlich und auf allen Stufen «den feinen Genuss der Hochalpen» weiterzuentwickeln, soll auch die lokale Mobilität Zukunft aktiv gestaltet werden – für ein menschenfreundliches sowie möglichst lebendiges, lebens- und besuchenswertes Pontresina. Das Verkehrskonzept 2024+ ist auf das übergeordnete kommunale räumliche Leitbild (KRL) abgestimmt und konkretisiert deren verkehrlichen Ansätze. Folgende Inhalte aus dem KRL werden im kommunalen Verkehrskonzept aufgegriffen:

- Das funktionale Zentrum von Pontresina entlang der Via Maistra langfristig sichern, stärken und qualitativ weiterentwickeln: u. a. alle öffentlichen Nutzungen sowie Versorgungs- und Dienstleistungsangebote für den täglichen Bedarf konsequent im funktionalen Zentrum anordnen.
- Das erweiterte Bahnhofsgelände auf Basis eines Gesamtkonzepts [...] weiterentwickeln: u. a. den Bahnhofplatz zusammen mit dem Bahnhofgebäude als Ankunftsort aufwerten, den öffentlichen Raum attraktiver gestalten und den Busbahnhof optimieren, den Bahnhofsbereich weitgehend vom Verkehr freihalten und die Parkierung im Bereich Cuntschet konzentrieren, die Anbindung Pros da God für den Fuss- und Veloverkehr verbessern.
- Die Verbindung Bahnhof – Zentrum gestalterisch aufwerten, für den Langsamverkehr attraktiv und sicher gestalten und das ÖV-Angebot zwischen Bahnhof und Zentrum verbessern.
- Die Bahnstationen Pontresina und Surovas gut in die Gebietsentwicklung einbinden und im Betrieb sichern.
- Gitögla Ost als öffentlichen Parkplatz und Carparkplatz erhalten, gestalterisch mit Bäumen als Teil der Landschaft aufwerten und als langfristige Reserve der Gemeinde halten.

Der Bearbeitungsperimeter umfasst das Siedlungsgebiet der Gemeinde Pontresina, welches sich zwischen Punt Muragl und La Resgia erstreckt. Wo nötig und sinnvoll wird auch das Gemeindegebiet ausserhalb des Perimeters berücksichtigt, dies ist jedoch nicht eigentlicher Bestandteil des kommunalen Verkehrskonzepts.



Abbildung 1: Projektperimeter Verkehrskonzept 2024+

1.3 Grundlagen

Für die Erarbeitung standen folgende Grundlagen zur Verfügung:

- Kantonaler Richtplan Graubünden (Dezember 2020)
- Kantonaler Richtplan Graubünden Richtplananpassungen im Bereich Verkehr (31. Mai 2021)
- Sachplan Velo Kanton Graubünden (Juli 2019)
- Regionaler Richtplan Oberengadin (26.01.2012)
- Baugesetz Gemeinde Pontresina (Januar 2020)
- Genereller Erschliessungsplan Pontresina (27.10.2008)
- Kommunales räumliches Leitbild (21. März 2023)
- Masterplan Mountainbike 2022 (14.04.2022)
- Masterplan Trail Auszug Sommer (14.04.2022), Auszug Winter (05.08.2022)
- Hindernisfreie Bushaltestellen im Kanton Graubünden Anpassung der Bushaltestellen auf Gemeindegebiet Pontresina (05.06.2019)
- Liniennetz und Fahrpläne RhB und EngadinBus (Bezug 2023)
- Ausschreibung Busnetz Oberengadin / Bergell (22.12.2022)
- Parkingtarife der Gemeinde Pontresina (26.01.2018)
- Verkehrszahlen ASTRA und Tiefbauamt Kanton Graubünden (Bezug 2023)
- Pendlermobilität: Gemeindematrix 2018, BFS (Daten 2018, Bezug 2023)
- Methoden zur analytischen Ermittlung von streckenbezogenen Fussverkehrsmengen (2022)
- Bundesamt für Landestopografie swisstopo (Bezug 2023)
- Geoportal Kanton Graubünden (Bezug 2023)
- GeoGR (Bezug 2023)

Die Auflistung der Grundlagen ist nicht abschliessend. Zudem standen zahlreiche Präsentationen und Unterlagen zu verschiedenen laufenden oder geplanten Projekten in der Gemeinde Pontresina (u. a. Flaniermeile Pontresina, Wildwasserschluft Ova da Bernina, Entflechtung Langsamverkehr) sowie aktuelle Unterlagen der Verkehrskommission der Gemeinde zur Verfügung.

2 Vorgehen

Projektorganisation

Die fachliche Erarbeitung des Verkehrskonzepts 2024+ fand im Rahmen eines kompakten Kernteams, bestehend aus Fachpersonen sowie einzelnen Mitgliedern der Verkehrskommission Pontresina, statt. Die erarbeiteten Inhalte wurden anschliessend regelmässig der gesamten Verkehrskommission vorgestellt und gemeinsam diskutiert.

Zusätzlich wurde eine grösser gefasste Echogruppe im Rahmen von zwei Mitwirkungsveranstaltungen einbezogen. Diese Echogruppe setzte sich aus einem breiten Kreis an Interessens- und Altersgruppen zusammen, was einen umfassenden Blick auf die Mobilitätsbedürfnisse in Pontresina ermöglichte. Durch die enge Begleitung der Verkehrskommission und der Echogruppe konnten die Anliegen der Bevölkerung und des Gewerbes frühzeitig miteinbezogen werden.

Projekttablauf

Der Erarbeitungsprozess gliederte sich in die in der nachfolgenden Abbildung ersichtlichen Arbeitsschritte. Der vorliegende Bericht ist gemäss diesem Vorgehen strukturiert.

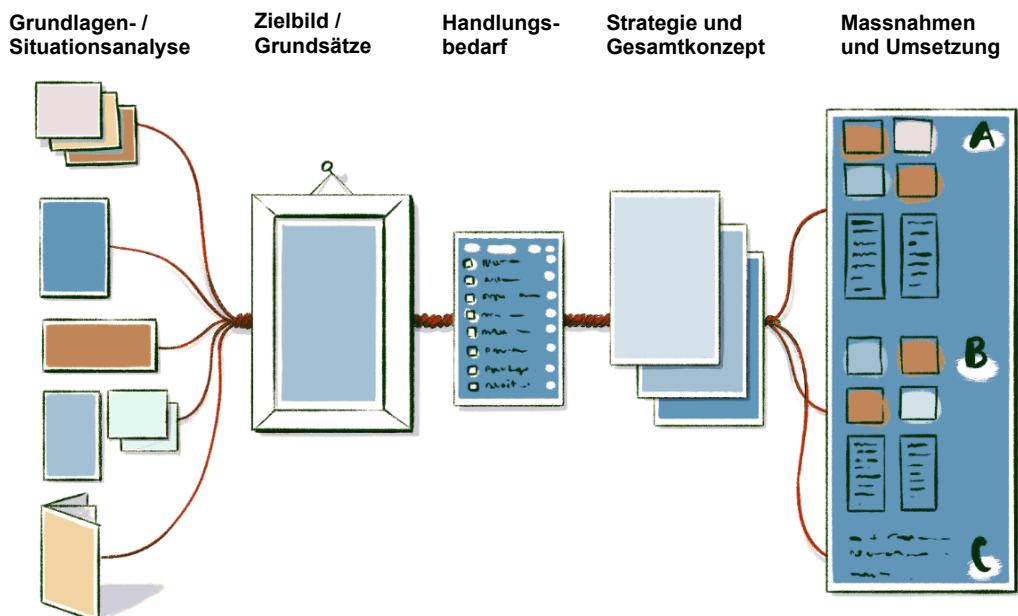


Abbildung 2: Erarbeitungsprozess
kommunales Verkehrskonzept

Im ersten Schritt wurden die übergeordneten Grundlagen sowie die räumliche und verkehrliche Situation umfassend analysiert (Kapitel 3). In einem zweiten Schritt wurden die Zielsetzungen für die verkehrliche Entwicklung in Pontresina festgesetzt (Kapitel 4). Aus der Gegenüberstellung der Analyseergebnisse zur heutigen Situation und den festgesetzten Zielsetzungen konnte der Handlungsbedarf ermittelt werden (Kapitel 5). Anschliessend wurden für den Handlungsbedarf verschiedene Lösungsansätze vertieft untersucht (Kapitel 6) und ein Gesamtkonzept erarbeitet (Kapitel 7). In einem letzten Schritt wurden basierend auf dem Gesamtkonzept verschiedene Massnahmen abgeleitet und deren Umsetzung festgelegt (Kapitel 8).

3 Situationsanalyse

In der nachfolgenden Tabelle sind die wichtigsten Erkenntnisse aus der Situationsanalyse in Form einer SWOT-Tabelle zusammengefasst. Die vollständige Situationsanalyse ist im Anhang 1 aufgeführt.

Stärken und Chancen	Schwächen und Risiken
<ul style="list-style-type: none"> - Pontresina ist ein wichtiger Tourismusstandort, sowohl im Winter als auch im Sommer. - In Pontresina besteht ab dem Siedlungsgebiet ein direkter Zugang zur Natur. Die Gemeinde ist von Naherholungsgebiet umgeben. - Das zu erwartete Bevölkerungswachstum kann mit den bereits ausgewiesenen Bauzonen aufgenommen werden. - Das Siedlungsgebiet von Pontresina liegt konzentriert im Gemeindegebiet. Die wichtigsten Quell- und Zielorte befinden sich im Zentrum. - Die Agglomeration St. Moritz weist einen hohen Anteil an Langsamverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen auf. - Die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilitätsformen wie Fussverkehr, Veloverkehr und öffentlicher Verkehr sind grundsätzlich gegeben. - Pontresina weist einen Pendlerüberschuss auf. - Mit der Via da Bernina besteht seit 1965 eine Umfahungsstrasse. - Im Siedlungsgebiet von Pontresina passieren wenige Verkehrsunfälle. - Im Siedlungsgebiet besteht ein dichtes Fusswegnetz mit zahlreichen Verbindungen. Im Gemeindegebiet besteht ein dichtes Wanderwegnetz. - Zwischen Punt Muragl und dem Zentrum von Pontresina besteht eine kantonale Veloverbindung. Ab Punt Muragl bis zum Siedlungsrand wird der Veloverkehr parallel zur Kantonsstrasse auf einem gemeinsamen Fuss-/Radweg geführt. - Pontresina ist mit dem ÖV an wichtige lokale und regionale Zielorte erschlossen. Es bestehen regelmässige Bahn- und Busverbindungen nach Samedan, Scuol und St. Moritz als auch nach Livigno, Poschiavo und Tirano. - Entlang der Via Maistra bestehen zahlreiche Bushaltestellen. Die wichtigsten peripheren touristischen Erlebniszonens sind mit der Bahn erschlossen. - Die Umfahungsstrasse Via da Bernina befreit das Siedlungsgebiet vom Durchgangsverkehr. - Eine Tempo-30-Zone erstreckt sich über den Grossteil des Siedlungsgebiets. - Es bestehen ausreichend öffentliche Parkplätze im und ums Zentrum von Pontresina. - Die zentral gelegenen Parkhäuser Mulin und Rondo sind nicht hoch ausgelastet und bieten Potenzial, die Parkierung im Strassenraum zu entlasten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Die Agglomeration St. Moritz weist einen überdurchschnittlich hohen MIV-Anteil am Modalsplit auf. - Der Fussverkehr wird in den Quartieren mehrheitlich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Bestehende Trottoirs sind oft zu schmal ausgestaltet. - Die engen Platzverhältnisse im historischen Ortsteil Laret führen zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Der Fussverkehr wird auf einer Längsmarkierung geführt. - Durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Flaniermeile sowie der Anlieferung entlang der Via Maistra kommt es zu Konflikten zwischen dem Fussverkehr und dem motorisierten Verkehr. - Es besteht kein kommunales Velowegnetz. - Im Siedlungsgebiet besteht keine separate Veloinfrastruktur, der Veloverkehr wird im Mischverkehr auf der Strasse geführt. - Die Veloabstellplätze sind mehrheitlich von niedriger Qualität und ungünstig platziert. An wichtigen Zielorten fehlen Veloabstellplätze. - In Punt Muragl bestehen zahlreiche Schwachstellen im Bereich des Veloverkehrs. Diese liegen auf unterschiedlichen Gemeindegebieten. - Der Bahnhof Pontresina liegt ausserhalb des Hauptsiedlungsgebiets, die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum ist unattraktiv. - Der zentrale Abschnitt der Via Maistra ist nur gering mit dem ÖV erschlossen (Erschliessungslücke). - Die Linienführung und Anfahrt der Haltestelle ist unterschiedlich je nach Saison und Fahrtrichtung. - Sowohl der Bahnhof Pontresina als auch der ÖV-Knoten Punt Muragl sind trotz ihrer Bedeutung unattraktive Ankunfts- und Umsteigeorte. - Der Bahnhof Pontresina und der ÖV-Knoten Punt Muragl liegen an bzw. auf der Gemeindegrenze Pontresinas. Im Falle einer Umgestaltung/Aufwertung ist die Abstimmung mit den Gemeinden Celerina und Samedan nötig. - Die Bushaltestellen weisen eine niedrige Aufenthaltsqualität auf. - Die Tourismuskäste und die ansässige Bevölkerung inkl. Pendelnde weisen unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse (vor allem hinsichtlich ÖV) auf. - Entlang dem zentralen Abschnitt der Via Maistra kommt es trotz grossem Angebot an zentral gelegenen öffentlichen Parkplätzen zu Wildparkieren. Im Zentrum ist der ruhende Verkehr dominant. - Bei der Parkieranlage Sesselbahn Languard kommt es vermehrt zu kritischen Situationen.

4 Ziele

4.1 Zielbild

Das Zielbild für die Entwicklung der Mobilität in Pontresina ist in Abbildung 3 ersichtlich. Es greift das kommunale räumliche Leitbild auf und zeigt den gewünschten verkehrlichen Zielzustand für Pontresina auf.

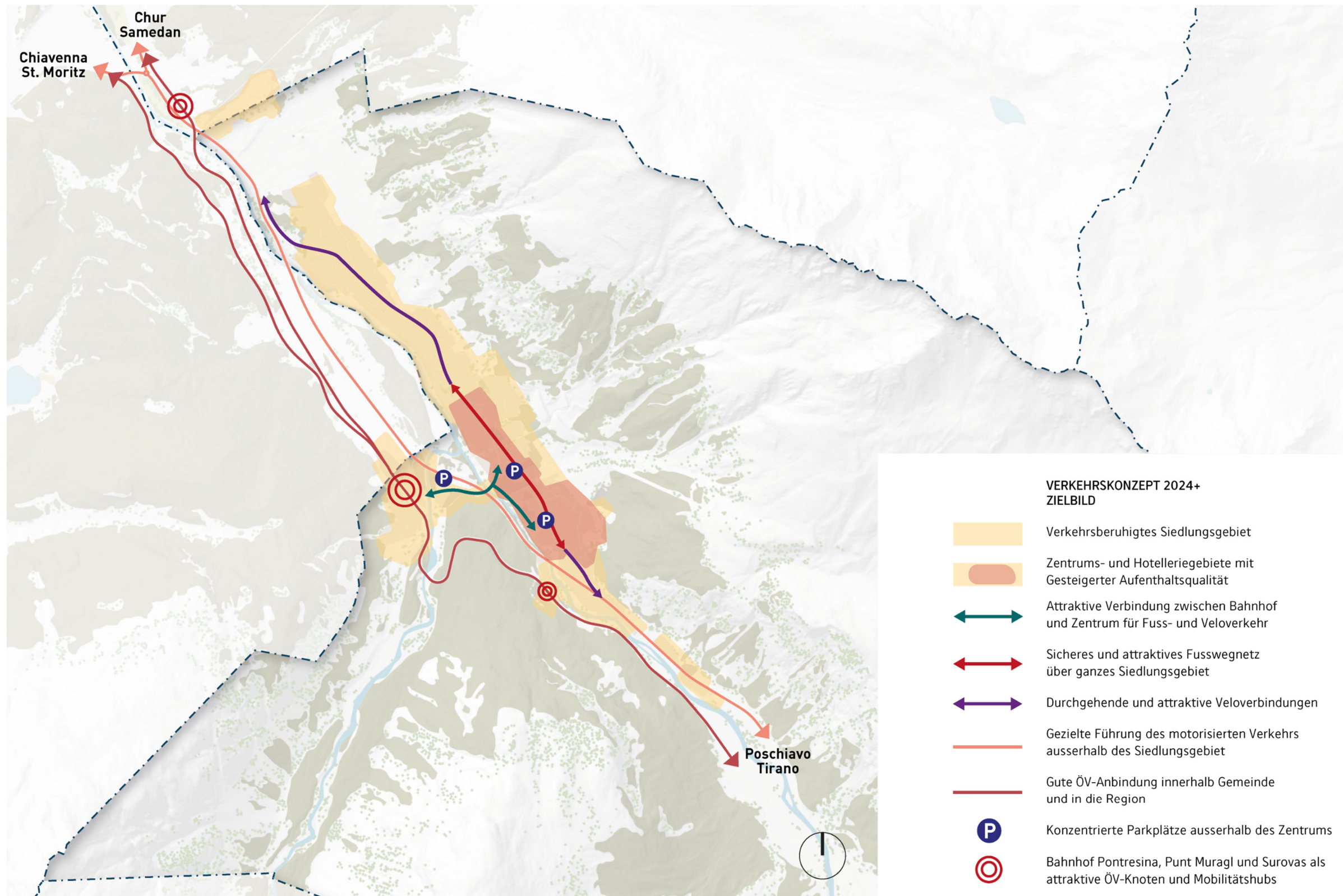


Abbildung 3: Zielbild kommunales Verkehrskonzept Pontresina

4.2 Leitsätze

Das Zielbild wird in Form von fünf Leitsätzen konkretisiert. Sie setzen sich aus den im Zielbild eingetragenen Inhalten zusammen und nehmen Bezug auf das kommunale räumliche Leitbild.

Leitsatz 1:

Pontresina hat ein belebtes und Nutzungsdurchmischtes Zentrum.

Der erste Leitsatz nimmt Bezug auf die im KRL festgesetzte Stärkung und Sicherung des Zentrums entlang der Via Maistra, die Erhaltung und Weiterentwicklung der Hotelquartiere sowie die Entwicklung und Aufwertung des Bahnhofgebiets. Zudem umfasst der Leitsatz die im Zielbild eingetragenen Zentrums- und Hotelleriegebiete mit gesteigerter Aufenthaltsqualität. Im Zusammenspiel mit dem Leitsatz 3 soll ein Zentrum entstehen, das zum Flanieren einlädt. Dazu gehört unter anderem ein vielfältiges Nutzungsangebot, wo die wichtigsten Dienstleistungs- und Versorgungsläden vertreten sind, publikumsorientierte Erdgeschosse bestehen und der öffentliche Raum für den Menschen attraktiv gestaltet ist. Weiter wird durch eine Vielfalt an Anlässe und Veranstaltungen im Zentrum der Raum belebt.

Leitsatz 2:

Pontresina setzt auf eine nachhaltige und ressourcenschonende Mobilität.

Ziel ist es, den Verkehr so gut wie möglich mit nachhaltigen und ressourcenschonenden Verkehrsmitteln, wie dem Fussverkehr, Veloverkehr oder öffentlichen Verkehr, abzuwickeln. Dabei wird im Sinne des KRL bereits die räumliche Voraussetzung für nachhaltige Mobilitätsformen geschaffen. Für eine Verlagerung der Verkehrswege auf nachhaltige Verkehrsmittel ist die Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Gemeinde und in die Region zentral. Hierzu besteht zum einen ein sicheres und attraktives Fusswegnetz im ganzen Siedlungsgebiet, Veloverbindungen innerhalb der Gemeinde und in die Region sind attraktiv und durchgehend und vor allem die Verbindung zwischen Zentrum und Bahnhof Pontresina ist für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv. Zum anderen ist Pontresina durch die zahlreichen Haltestellen mit dem ÖV optimal innerhalb der Gemeinde und in die Region angebunden. Weiter gilt es zudem, die Infrastruktur nicht auf die Belastungsspitzen auszulegen und so gut wie möglich diese Spitzen zu glätten.

Leitsatz 3:

Pontresina zeichnet sich durch attraktiv gestaltete Strassenräume und Plätze aus, wo der Mensch im Fokus steht.

Das Zentrum von Pontresina und vor allem die Flaniermeile entlang der Via Maistra ist auf den Fussverkehr ausgerichtet und weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Im Zusammenhang mit der Nutzungsdurchmischung (Leitsatz 1) entsteht ein belebtes Zentrum, ein Treffpunkt. Das Zentrum lädt zum Flanieren ein! In diesem Sinn soll das Zentrum vom motorisierten Individualverkehr (MIV) mehrheitlich befreit werden. Weiter sind im ganzen Siedlungsgebiet die Strassenräume verkehrsberuhigt und siedlungsorientiert gestaltet. In den Quartieren herrschen tiefe Temporegimes. Die Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum ist nicht nur für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv und sicher gestaltet, sondern weist eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Die Gestaltung wird der Bedeutung der Verbindung als Eingangsmesse für Gäste, welche mit dem ÖV nach Pontresina kommen, gerecht.

**Leitsatz 4:
Pontresina konzentriert die Parkierung an ausgewählten Standorten.**

Das Zentrum von Pontresina ist durch die Lage der Parkhäuser Mulin und Rondo auch mit dem MIV optimal erreichbar. Der ruhende Verkehr entlang der Via Maistra ist auf ein Minimum beschränkt, der Strassenraum von parkierten Autos befreit. Zentrumnahes Parkieren soll in den bestehenden Parkhäusern stattfinden. Weiter ist auch der Bahnhofplatz vom ruhenden Verkehr befreit, jedoch aufgrund der Lage des Parkplatzes Cuntschet mit dem MIV optimal erschlossen.

**Leitsatz 5:
Pontresina vernetzt und steuert den Verkehr.**

Der motorisierte Individualverkehr wird gezielt auf der Kantonsstrasse ausserhalb des Siedlungsgebiets geführt. Dies gilt nicht nur für den siedlungsfremden Durchgangsverkehr, sondern soweit möglich auch für den gemeindeinternen Verkehr. Dadurch soll das Zentrum und vor allem der historische Ortsteil Laret vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Der Parksuchverkehr wird gezielt gelenkt und möglichst minimiert.

Der Bahnhof Pontresina, der ÖV-Knoten Punt Muragl und der Bahnhof Surovas sind attraktive Ankunfts- und Umsteigeorte. Die Multimodalität wird durch Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel an diesen Knoten gezielt gesteigert, die beiden wichtigsten ÖV-Knoten Bahnhof Pontresina und Punt Muragl werden zu multimodalen Verkehrshubs. Zudem ist die Multimodalität durch attraktive Verknüpfung des Fuss- und Veloverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr an den übrigen Haltestellen ebenfalls erhöht.

5 Handlungsbedarf

Basierend auf der Diskrepanz zwischen Situationsanalyse (Kapitel 3) und den festgesetzten Zielen (Kapitel 4) wird der Handlungsbedarf abgeleitet. Der Handlungsbedarf dient als Grundlage für die zu erarbeitende Strategie und die einzelnen Massnahmen.

Öffentlicher Raum

- Strassenräume entlang Hauptachsen sind siedlungsorientiert bzw. mit dem Umfeld verträglich zu gestalten.
- Die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume (v a. im Zentrum und entlang der Flaniermeile) wird gesteigert.
- Der historische Ortsteil Laret gilt es aufzuwerten. Der Ortsteil ist verkehrsberuhigt, sicher und einladend zu gestalten.

Gesamtverkehr

- Die Erreichbarkeit aller Ortsteile ist mit ressourcenschonenden Verkehrsmitteln zu erhöhen.
- Die Bedeutung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs gilt es zu steigern. Kurze Wege sind möglichst auf den Fuss- und Veloverkehr zu verlagern, längere Wege auf den öffentlichen Verkehr.
- Die Verkehrsmittel sind besser zu vernetzen.
- Im Zentrum ist die Koexistenz zu steigern. Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sind zu entschärfen (u. a. an der Kreuzung Rondo oder im Ortsteil Laret).
- Der motorisierte Verkehr ist siedlungsverträglich abzuwickeln und so weit wie möglich auf die Umfahrungsstrasse zu lenken.
- Wohnquartiere und Zentrumsgebiete gilt es verkehrsberuhigt zu gestalten.
- Der Durchgangs- und Parksuchverkehr auf der Flaniermeile ist zu unterbinden.

Fussverkehr

- Die Sicherheit und Attraktivität der Schulwege sind zu erhöhen. Die Gefahrensituation im Ortsteil Laret gilt es zu entschärfen.
- Vorhandene Netzlücken im Fusswegnetz sind für eine gute und attraktive Durchwegung zu schliessen. Die Sicherheit und Attraktivität der Fusswege sind laufend zu steigern.
- Bei Punt Muragl gilt es die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr zu steigern. Die Verbindung zwischen Bahnhaltestelle und Bushaltestelle ist zu verbessern, die Querungen über die Kantonstrasse sind sicher zu gestalten.
- Die Verbindung zwischen Bahnhof und Zentrum gilt es für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver zu gestalten. Die Infrastruktur für den Fussverkehr (u. a. entlang der Via da Mulin) und die Signaletik sind zu verbessern.
- Um das Gefahren- und Konfliktpotential zu senken, gilt es in den Seitentälern, wo nötig und möglich, eine Entflechtung des Langsamverkehrs anzustreben.

Veloverkehr

- Mit einem zu erstellenden kommunalen Velowegnetz gilt es das bestehende kantonale Netz zu ergänzen und Verbindungen über das gesamte Siedlungsgebiet zu erweitern.
- Für den Veloverkehr, v. a. den Alltagsverkehr, sind attraktive Infrastrukturen bereitzustellen.
- An den wichtigen Zielorten sowie ÖV-Knoten gilt es, zahlreiche und qualitative Veloabstellplätze zu erstellen.

Öffentlicher Verkehr

- Die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist innerhalb der Siedlung und an wichtigen peripheren Zielorten zu gewährleisten. Im Zentrum gilt es die ÖV-Erschliessung zu steigern.
- Die ÖV-Knoten Punt Muragl, Bahnhof Pontresina sowie Pontresina Surovas / Post sind zu multimodalen Mobilitätshubs weiterzuentwickeln. Der Umstieg zwischen Bahn und Bus gilt es zu verbessern. Bei Punt Muragl ist die Verbindung zur Bahnhaltestelle aufzuwerten.
- Der Bahnhof Pontresina gilt es als attraktiven Ankunftsort zu gestalten.
- Die Bushaltestellen sind umzugestalten. Die Aufenthaltsqualität gilt es zu erhöhen und die Zugänglichkeit im Sinne der Hindernisfreiheit (BehiG) zu gewährleisten. Bei der Bushaltestelle Punt Muragl ist die Beleuchtung zu verbessern und einen Witterungsschutz bereitzustellen.

Motorisierter Individualverkehr / Parkierung

- Die Parkierung im Strassenraum ist zu minimieren und die Auslastung auf die bestehenden Parkhäuser zu verlagern.
- Wildparkieren gilt es zu unterbinden.
- Der Parksuchverkehr soll reduziert werden.
- Das Gefahrenpotential beim Parkplatz Languard zu Spitzenzeiten ist zu entschärfen.
- Das Konfliktpotential zwischen Anlieferung und weiteren Verkehrsteilnehmern gilt es zu reduzieren.

6 Vertiefungen

6.1 Variantenstudium Verkehrsberuhigung Zentrum

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Minimierung der bestehenden Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, wird eine Verkehrsberuhigung im Zentrum angestrebt. Dazu wurden verschiedene Ansätze geprüft. Nachfolgend sind drei als geeignet beurteilte Varianten näher vorgestellt sowie ihre Bewertung aufgeführt. Der Betrachtungsperimeter umfasst grundsätzlich die Abschnitte der Via Maistra sowohl entlang der Flaniermeile als auch im historischen Ortsteil Laret sowie die in diesem Abschnitt liegenden Stichstrassen. Weiter ist der Einbezug der Via Cruscheda nicht ausgeschlossen.

Die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten im Zentrum von Pontresina führen zu diversen Nutzergruppen mit unterschiedlichen Eigenschaften und Mobilitätsbedürfnissen. In nachfolgender Tabelle werden die Eigenheiten der verschiedenen Nutzergruppen innerhalb des Zentrums in einer Übersicht charakterisiert.

Nutzergruppe	Räumliche Ziele	Jahreszeit	Wochenzeit
Anwohnende	– verteilt	– ganzjährig	– verteilt
Hotel- und Feriengäste	– verteilt	– saisonal	– verteilt, v. a. Wochenende und Ferienzeit
Kundschaft Geschäfte	– verteilt	– ganzjährig (mit Spitzen während der Saison)	– Werktags, während Öffnungszeiten
Gäste Restaurant/ Cafés	– konzentriert auf Gastronomieangebot	– ganzjährig (mit Spitzen während der Saison)	– verteilt
Bade- und Wellnessgäste	– konzentriert (Erlebnisbad & Spa Bellavita)	– ganzjährig (mit Spitzen während der Saison)	– verteilt
Wander- und Skitouristen, Gäste Languard	– konzentriert (Sesselbahn Languard)	– saisonal, wetterabhängig	– v.a. Wochenende, Ferienzeit
Betreiber Geschäfte, Restaurants, Hotels	– verteilt	– ganzjährig	– verteilt
Anlieferung Geschäfte, Restaurants, Hotels	– verteilt	– ganzjährig	– Werktags
Schulkinder, Schulangehörige (u. a. Lehrpersonen)	– konzentriert (Schulhaus)	– ganzjährig (ausser Schulferien)	– Montag bis Freitag
Besucherinnen öffentliche Veranstaltungen	– Konzentriert (v.a. Rondo)	– punktuell	– v. a. Wochenende

Tabelle 1: Übersicht Nutzergruppen Zentrum

Aktuelles Verkehrsregime im Zentrum

Sowohl die Flaniermeile als auch Laret befinden sich in einer Tempo-30-Zone. Aufgrund der engen Platzverhältnisse in Laret wird der Zweirichtungsverkehr mittels einer LSA geregelt. Der Fussverkehr wird einseitig auf einem Längsstreifen entlang der Fassaden geführt und ist teilweise mittels Pfosten geschützt. Auf dem Abschnitt der Via Maistra zwischen Rondo und Knoten Via da Mulin (Flaniermeile) besteht für den MIV und den ÖV ein Einbahnregime in Richtung Süden. Der Veloverkehr verläuft in beide Richtungen. Der Strassenraum ist grundsätzlich flächig gestaltet, wobei mittels Rinnen eine Fahrbahn in der Strassenmitte geschaffen wurde.

Sowohl im Ortsteil Laret als auch auf der Flaniermeile besteht zwischen 23 Uhr und 5 Uhr ein Nachtfahrverbot. Ausgenommen vom Fahrverbot sind Anwohnende, Hotelgäste und Taxis.

Ansatz 1: Begegnungszone Zentrum

Ein erster Ansatz umfasst die Einführung einer Begegnungszone im Zentrum von Pontresina. Mit der Begegnungszone wird einerseits die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h gesenkt und andererseits wird der Vortritt im Strassenraum den Zufussgehenden gegeben. Die Zugänglichkeit für den motorisierten Verkehr ist dabei weiterhin uneingeschränkt vorhanden.

In einer Begegnungszone ist die flächige Gestaltung des Strassenraums vorgesehen. Im Hinblick auf die engen Platzverhältnisse, den Zweirichtungsverkehr und die Bedeutung als Schulweg wird die flächige Gestaltung in Laret jedoch als nicht zweckmässig beurteilt. Da die Sicht teilweise nicht gegeben ist, soll der Fussverkehr auch bei der Signalisation einer Begegnungszone weiterhin über den Längsstreifen geführt werden. Dies steht jedoch grundsätzlich im Konflikt mit der Begegnungszone. Entlang der Flaniermeile und auf den Stichstrassen wird aktuell der Fussverkehr bereits im Mischverkehr geführt. Im Rahmen einer Aufwertung soll die Gestaltung entlang der Flaniermeile (Fahrbahn innerhalb Rinnen) aufgebrochen werden.

Folgende Vor- und Nachteile bestehen bei der Einführung der Begegnungszone im Zentrum hinsichtlich der Verkehrsberuhigung / den bestehenden Problemen:

Vorteile Begegnungszone Zentrum

- Vortritt für Fussverkehr, Qualität Flaniermeile steigt
- Einfach umsetzbar (nur Signalisationsänderung nötig)
- Umsetzung kann in Schritten erfolgen/ getestet werden (nur saisonal oder zeitl. beschränkt)
- Beliebig erweiterbar mit weiteren Massnahmen (zeitl. beschränkte Anlieferung, Parkplatzreduktion etc.)

Nachteile Begegnungszone Zentrum

- Keine grossen Anpassungen in Laret – Situation für Fussverkehr weiterhin unattraktiv / gefährlich
- Geschwindigkeiten Veloverkehr durch Neigung in Konflikt mit Temporegime
- Auswirkung von einzelner Massnahme gering (Einführung Temporegime); keine Auswirkung auf Anlieferung / Wildparkierende

Ansatz 2: Einbahn Laret – ÖV im Gegenverkehr

Der zweite Ansatz umfasst die Einführung eines Einbahnregimes in Laret, zwischen Schlossgarage und Rondo. In die entgegengesetzte Richtung wird der motorisierte Individualverkehr über die Via da Bernina gelenkt. Damit die ÖV-Erschliessung weiterhin gewährleistet bleibt, soll der Abschnitt für den öffentlichen Verkehr weiterhin in beide Richtungen befahrbar sein. Das bedeutet, dass die LSA weiterhin bestehen wird.

Mit dem Einbahnregime soll einerseits die Verkehrsbelastung reduziert werden und andererseits die Verträglichkeit zwischen motorisiertem Verkehr und Fussverkehr im Laret erhöht werden.

Die Einbahn soll in Richtung Süden eingeführt werden. Damit soll das Zentrum mit dem MIV weiterhin direkt über die Via Maistra erreichbar sein. Bei einer Einführung in Richtung Norden erfolgt die Erschliessung des Zentrums über die Via da Bernina. Dabei wird befürchtet, dass verschiedene Nutzergruppen aufgrund des Umwegs entfallen würden (z. B. Einkäufe in Samedan statt Pontresina erledigen, da sie bereits auf der Via da Bernina fahren). Die Fahrt auf der Umfahrungsstrasse auf dem Rückweg wird als weniger kritisch / massgebend eingestuft.

Bei der Einführung des Einbahnregimes ist das Monitoring und Controlling möglichen Ausweichverkehrs ins Wohnquartier zentral. Je nach dem müssen flankierende Massnahmen umgesetzt werden.

Folgende Vor- und Nachteile bestehen bei der Einführung des Einbahnregimes in Laret hinsichtlich der Verkehrsberuhigung / den bestehenden Problemen:

Vorteile Einbahn Laret

- Erschliessung von Zentrum weiterhin direkt über Via Maistra
- Reduktion der Verkehrsbelastung in Laret
- Umsetzung kann in Schritten erfolgen/ getestet werden (saisonal oder zeitl. beschränkt)
- Beliebig erweiterbar mit weiteren Massnahmen (Begegnungszone, zeitl. Beschränkung Anlieferung, Parkplatzreduktion etc.)

Nachteile Einbahn Laret

- Keine Veränderung im Zentrum
- Gefahr von Umfahrung Einbahn über Wohngebiet
- Konfliktsituation zwischen Fussverkehr und ÖV bleibt
- Grosse Veränderung im Erschliessungssystem führt zu Umwegen für gewisse Verkehrsbeziehungen

Im Rahmen der Einführung des Einbahnregimes ist eine Kombination mit der Einführung der Begegnungszone zur gesamtheitlichen Verkehrsberuhigung zielführend.

Ansatz 3: Fussgängerzone / Fahrverbot

Im Rahmen einer allfällig vollständigen Befreiung des Zentrums vom motorisierten Individualverkehr wird als dritter Ansatz die Einführung einer Fussgängerzone oder eines Fahrverbots analysiert. Dabei wird unterschieden zwischen der Einführung in Laret und der Einführung auf der Flaniermeile. Sowohl bei der Fussgängerzone als auch beim Fahrverbot soll die Zufahrt für Anwohnende, Hotel- und Feriengäste, Anlieferung sowie auch den ÖV weiterhin gewährleistet werden.

Während bei der Fussgängerzone im Rahmen eines neuen Verkehrsregimes eine neue Höchstgeschwindigkeit eingeführt wird (Schritttempo), bleibt bei einem Fahrverbot das bestehende Verkehrsregime und somit auch die erlaubte Höchstgeschwindigkeit erhalten. Vor allem hinsichtlich der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs wird die Einführung eines Fahrverbots im Gegensatz zur Fussgängerzone als verträglicher eingestuft. Bei Schritttempo würde die Fahrzeit des ÖV je nach Streckenlänge massiv erhöht.

Trotz grösserer Wirkung aufgrund der engen Platzverhältnisse und dem Gefahrenpotential wird die Einführung eines Fahrverbots oder einer Fussgängerzone in Laret als kritischer eingestuft. Die Erschliessung des Zentrums mit dem MIV erfolgt aus dem nördlichen Siedlungsgebiet über die Via da Bernina, was die Attraktivität des Zentrums einschränkt. Entlang der Flaniermeile dient die Einführung des Fahrverbots / der Fussgängerzone einerseits der Verhinderung von Durchgangsverkehr und andererseits wird das Wildparkieren unterbunden. Gleichzeitig werden die öffentlichen Parkplätze entlang der Flaniermeile überflüssig und die Dominanz des ruhenden Verkehrs wird geschmälert. Das Konfliktpotential zwischen dem Fussverkehr und den weiteren Verkehrsteilnehmenden wird reduziert und die Bedeutung des Abschnitts als Flaniermeile gestärkt. Die Erreichbarkeit des Zentrums ist einerseits durch die Zufahrtsberechtigung des öffentlichen Verkehrs und andererseits aufgrund der Nähe der beiden Parkhäuser Rondo und Mulin weiterhin gewährleistet.

Aufgrund der Schulwegsicherheit einerseits und den häufigen gefährlichen Situationen beim Parkplatz Languard andererseits, wird eine Erweiterung der Verkehrsberuhigung auf die Via Cruscheda bis nach der Sesselbahn Languard empfohlen.

Vorteile Fahrverbot Flaniermeile

- Minimierung motorisierter Individualverkehr
- Bedeutung/Attraktivität Flaniermeile steigt
- Umsetzung kann in Schritten erfolgen/ getestet werden (nur saisonal/ zeitl. beschränkt)
- Beliebig erweiterbar mit weiteren Massnahmen (Begegnungszone, zeitl. Beschränkung Anlieferung etc.)

Nachteile Fahrverbot Flaniermeile

- Keine Anpassungen in Laret – Situation für Fussverkehr weiterhin unattraktiv / gefährlich
- Umsetzung schwierig (Politikum Aufhebung Parkplätze, Komplexe Situation mit Berechtigungen)

Im Rahmen der Einführung des Fahrverbots ist eine Kombination mit der Einführung der Begegnungszone, um dem Fussverkehr Vortritt zu gewähren, zielführend.

Fazit

Aus den verschiedenen Ansätzen ist ersichtlich, dass eine Kombination verschiedener Massnahmen zur gesamtheitlichen Verkehrsberuhigung und einer Erhöhung der Aufenthalts- und Verweilqualität im strategisch relevanten Zentrum führt. Die verschiedenen Ansätze sollen im Rahmen einer etappierten Verkehrsberuhigung umgesetzt werden.

Im gesamten Zentrum soll durch die Einführung einer Begegnungszone zwischen Schlossgarage und dem Knoten Via Maistra / Via da Mulin die Vereinbarkeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen erhöht werden. Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen und Bedeutungen der beiden Abschnitte ist für den Ortsteil Laret und die Flaniermeile jeweils eine unterschiedliche Verkehrsberuhigung vorgesehen. Während die Befahrbarkeit von Laret für die Zugänglichkeit des Zentrums wichtig ist, ist auf der Flaniermeile die Aufenthaltsqualität und Bedeutung für den Fussverkehr zentral. Im historischen Ortsteil Laret soll die Einführung einer Einbahn in Richtung Süden die Verkehrsbelastung senken und die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr erhöhen. Auf der Flaniermeile wird mit der Einführung eines Fahrverbots der Durchgangsverkehr verhindert und die Aufenthaltsqualität gesteigert. Durch die Erweiterung des Fahrverbots auf die Via Cruscheda bis nach dem Parkplatz Languard wird die Verkehrssicherheit für Schulkinder erhöht und das Gefahrenpotential beim Parkplatz Languard behoben. Gäste der Sesselbahn Languard können weiterhin in den beiden nahegelegenen Parkhäuser Mulin und Rondo parkieren. Für den öffentlichen Verkehr ist im Rahmen der Verkehrsberuhigung keine Änderung in Laret oder auf der Flaniermeile vorgesehen.

Um den Durchgangsverkehr auf der Via Maistra weiter zu minimieren wird die Flaniermeile auf den Abschnitt zwischen Via Giandains bis Via Seglias verkürzt. Die Verkürzung hat Einfluss zum einen auf das Fahrverbot und zum anderen auf den bestehenden Einbahnverkehr. Mit der Öffnung der beiden Via Maistra-Abschnitte zwischen Rondo und Via Giandains und zwischen Via Seglias und Knoten Via da Mulin für den Gegenverkehr, erfolgt für die Stichstrassen eine direktere Erschliessung. Die Zufahrt über die Flaniermeile wird unterbunden. Zur Reduktion der Konflikte mit der Anlieferung ist eine zeitliche Beschränkung der Anlieferung vorgesehen. Eine zeitliche Einschränkung bzw. Anpassungen der Verkehrsberuhigung (Tageszeit oder saisonal) ist denkbar. Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht der Zufahrtsmöglichkeiten mit dem MIV nach Nutzergruppe des Zentrums.

Nutzergruppe	Verkehrsberuhigung Zentrum: Fahrverbot Flaniermeile ausgenommen Anwohnende, Hotel- und Feriengäste, ÖV; Anlieferung zeitlich beschränkt
Anwohnende	Zufahrt weiterhin gewährleistet
Hotel- und Feriengäste	Zufahrt weiterhin gewährleistet
Kundschaft Geschäfte	Zufahrt nicht möglich; Erschliessung über PH Mulin / Rondo
Gäste Restaurant/ Cafés	Zufahrt nicht möglich; Erschliessung über PH Mulin / Rondo
Bade- und Wellnessgäste	Zufahrt nicht möglich; Erschliessung über PH Mulin / Rondo
Wander- und Skitouristen, Gäste Languard	Zufahrt nicht möglich; Erschliessung über PH Mulin / Rondo
Betreiber Geschäfte, Restaurants, Hotels	Zufahrt weiterhin möglich
Anlieferung Geschäfte, Restaurants, Hotels	Zufahrt zeitlich beschränkt möglich
Schulkinder, Schulsehörer (u. a. Lehrpersonen)	Zufahrt für Lehrpersonen möglich; keine Elterntaxis
Besucherinnen öffentliche Veranstaltungen	Zufahrt nicht möglich; Erschliessung über PH Mulin / Rondo

Tabelle 2: Übersicht Zufahrtsmöglichkeiten MIV nach Nutzergruppen

6.2 Variantenstudium Weiterentwicklung ÖV-Angebot

Im Rahmen der Weiterentwicklung des ÖV-Angebots innerhalb des Siedlungsgebiets, genauer die Feinerschliessung durch Busse, wurden verschiedene Varianten erarbeitet und bewertet.

Bestehendes ÖV-Angebot

Aktuell erfolgt die Feinerschliessung des Siedlungsgebiets von Pontresina mit verschiedenen Regionalbuslinien. Die Linienführung ist je nach Saison und Verkehrszeit unterschiedlich, erfolgt aber grundsätzlich ab Punt Muragl über die Via Maistra durch die Flaniermeile zur Post und weiter zum Bahnhof. Je nachdem wird die Linie weiter ins Val Bernina (Diavolezza / Lagalb) geführt. In Gegenrichtung führt die Linie, aufgrund des Einbahnregimes in der Flaniermeile, über die Via da Mulin und Via da la Staziun. Einzelne Kurse fahren ab Bahnhof Pontresina, im Sinne einer Direktverbindung, über die Via da Bernina nach Punt Muragl. Neben den Regionalbussen werden einzelne Haltestellen (u. a. Punt Muragl, Bahnhof Pontresina, Palü) auch von Postautolinien angefahren.

Je nach Linienführung kommt es zur Anfahrt unterschiedlicher Bushaltestellen. Dies betrifft zum einen die Haltestelle Punt Ota Sur, welche anstelle der Haltestelle Rondo in Richtung Norden bedient wird, sowie die Haltestelle Gitögla, welche in der Nebensaison anstelle des Bahnhofs Pontresina angefahren wird.

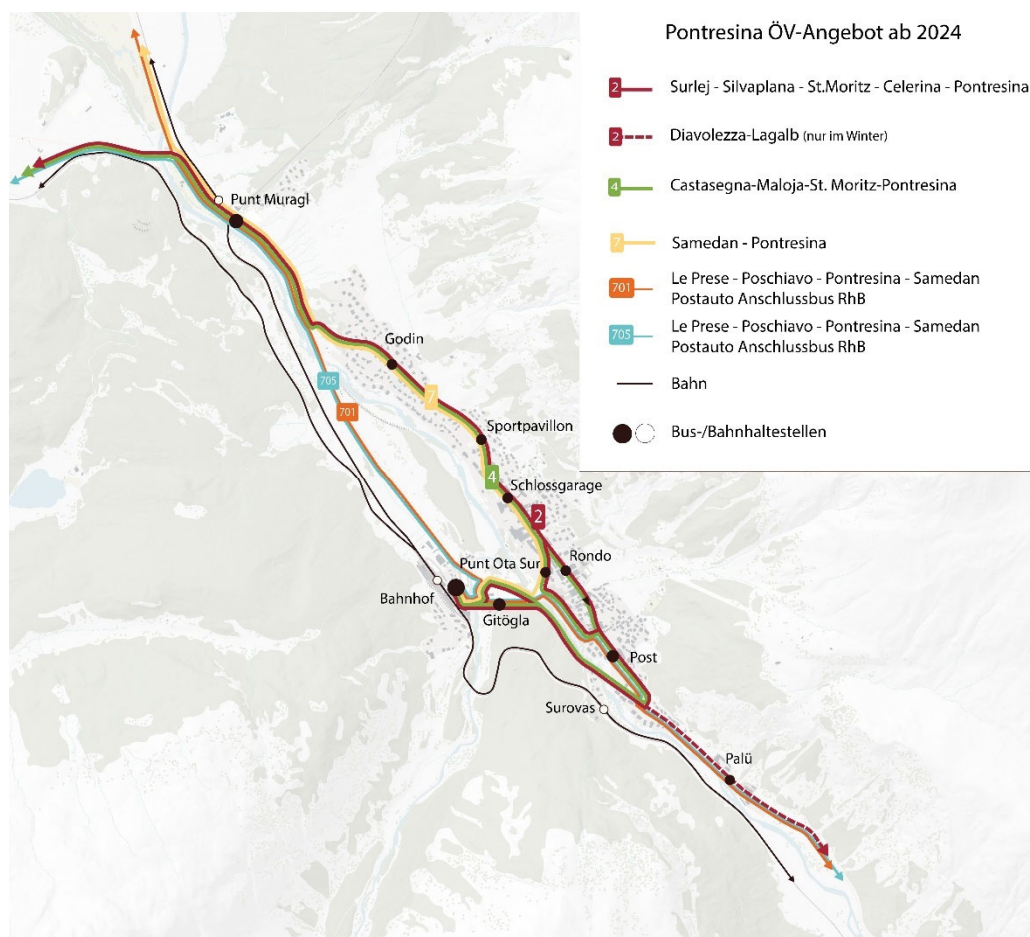


Abbildung 4: Aktuelles ÖV-Angebot

Insgesamt ist das ÖV-Angebot bezogen auf die Netz- und Taktichte (v.a. während der Hochsaison) sehr gut. Die Linienführungen sind jedoch eher kompliziert und für Ortsunkundige zum Teil schwierig nachvollziehbar.

Variante 1: Ortsbus on Top

Die erste Variante umfasst einen Ortsbus, welchen das Siedlungsgebiet zusätzlich zu den bereits bestehenden Regionalbuslinien erschliesst. Dadurch soll das ÖV-Angebot innerhalb des Siedlungsgebiets verdichtet und der ÖV attraktiver werden. Wobei unklar ist, ob genügend Potential für eine Verdichtung des bestehenden Angebots vorhanden ist.

Der Ortsbus wird als Ringlinie konzipiert, welche über die Via da Bernina und die Via Maistra geführt wird. Dabei werden, mit Ausnahme der Haltestellen Punt Ota Sur und Gitögla, alle Haltestellen zwischen Godin und Post sowie der Bahnhof Pontresina angefahren. Die vorgesehene Linienführung, siehe Abbildung 5, ist innerhalb einer Umlaufzeit von 30 Minuten fahrbar. Das bedeutet, dass mit einem Fahrzeug bei einem Angebot in nur einer Richtung ein 30-Min.-Takt und bei einem Angebot in beide Richtungen ein 60-Min.-Takt möglich ist. Für ein Angebot in beide Richtungen mit jeweils einem 30-Min.-Takt sind 2 Fahrzeuge nötig. Bei einer Verlängerung der Linie bis Punt Muragl würde die erhöhte Fahrzeit je nach gefahrener Geschwindigkeit eine Umlaufzeit von 60 Minuten nach sich ziehen, wodurch sich die Betriebskosten, bei gleicher Taktichte, verdoppeln.

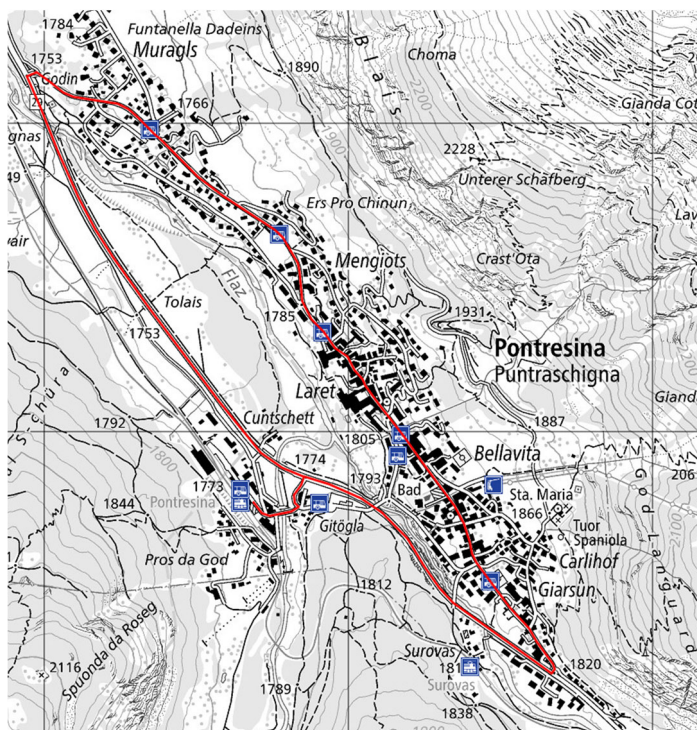


Abbildung 5: Linienführung Ortsbus

Im Rahmen einer groben Kostenschätzung wurden die Kosten des Ortsbus ermittelt. Die Kosten des Ortsbusses (Ortsverkehrs) fallen gemäss GöV (Stand 01.01.2023) vollständig zu Lasten der Gemeinde. Folgende Werte wurden angenommen:

- Betriebszeiten: 365 Tage, 14 Stunden (6-20 Uhr)
- Betriebskosten pro Stunde: 70 CHF
- Kosten pro Kilometer: 2.5 CHF
- Strecke (Rundkurs): 6 km

Beim Betrieb mit 1 Fahrzeug (ermöglicht 30-Min.-Takt in eine Richtung oder 60-Min.-Takt in beide Richtungen) belaufen sich die jährlichen Kosten auf circa 500'000 CHF. Bei einem Betrieb mit 2 Fahrzeugen (ermöglicht 15-Min.-Takt in eine Richtung oder 30-Min.-Takt in beide Richtungen) verdoppeln sich die jährlichen Kosten auf circa 1'000'000 CHF. Es handelt sich um eine grobe Kostenschätzung, alle Angaben sind ohne Gewähr zu geniessen.

Variante 2: Ortsbus Via Maistra + Regionalbus Via da Bernina

In der zweiten Variante ist die Einführung eines Ortsbusses analog zur Variante 1 vorgesehen, wobei im Gegensatz zur Variante 1 die Linienführung der Regionalbuslinien angepasst wird. Diese werden in der Variante 2 nicht mehr über die Via Maistra geführt, sondern bedienen nur noch den Bahnhof Pontresina und die Haltestelle Post sowie die Haltestellen ausserhalb des Hauptsiedlungsgebiets (u. a. Punt Muragl, Palü).

Durch die Verlagerung der Regionalbuslinien auf die Via da Bernina und die kleineren Busse, welche voraussichtlich für den Ortsbus genutzt werden, wird die Via Maistra von den tendenziell grossen Regionalbussen entlastet, wodurch die enge Platzsituation im historischen Ortsteil Laret entschärft und die Verträglichkeit auf der Flaniermeile gesteigert wird. Weiter besteht aufgrund der unterschiedlichen Linienführung lediglich am Bahnhof Pontresina und bei der Post eine Anfahrt sowohl der Regional- als auch des Ortsbusses. Fahrten von und nach Pontresina (Hauptsiedlungsgebiet) müssen jeweils immer über diese Haltestellen abgewickelt werden (Umstieg von Ortsbus auf Regionalbus oder von Regionalbus auf Ortsbus). Für Fahrten in die Region wird die Attraktivität des ÖV gesenkt. Es ist fraglich, ob der Kanton einer Auslagerung der Regionalbusse aus dem Siedlungsgebiet zustimmen würde, da die Basiserschliessung in die Region verschlechtert wird. Die Kosten des Ortsbusses in Variante 2 können analog zur Variante 1, ebenfalls ohne Gewähr, angenommen werden. Durch die geringere Erschliessung mit dem Regionalbus ist davon auszugehen, dass die Kosten dafür reduziert werden. Der Umfang der Reduktion ist jedoch schwierig zu beziffern und müsste vertieft abgeklärt werden, sofern diese Variante weiterverfolgt werden soll.

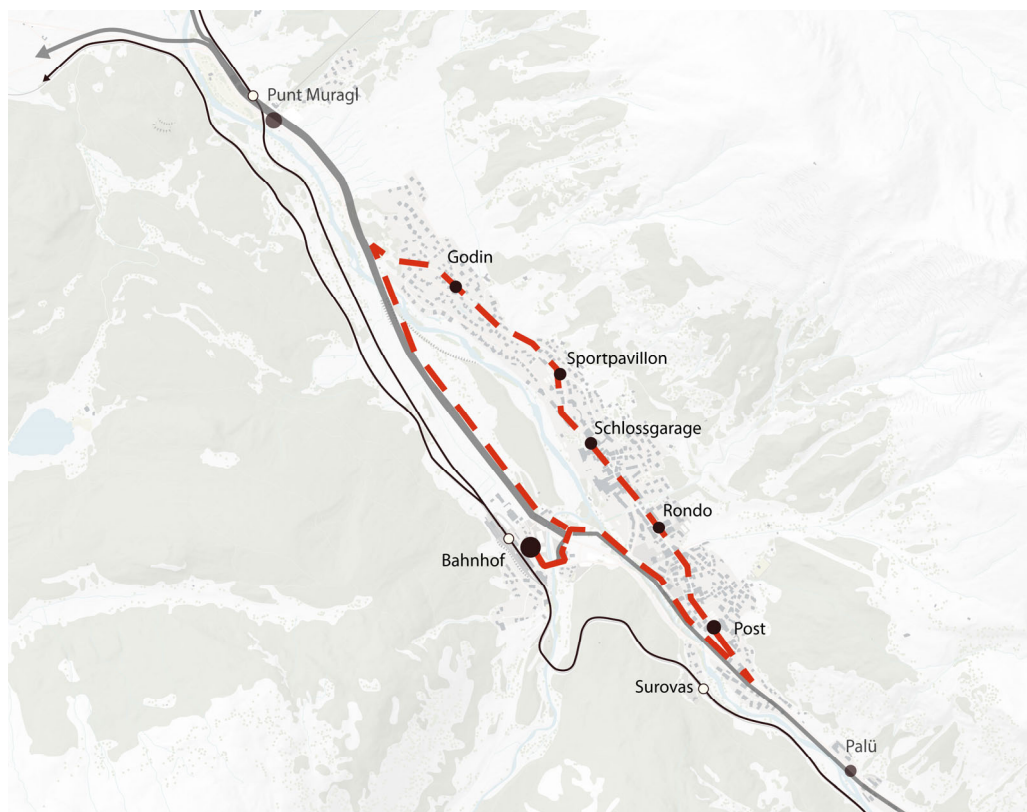


Abbildung 6: Variante 2: Ortsbus Via Maistra im Gegenverkehr und Regionalbus Via da Bernina

Variante 3: Regionalbus Via Maistra im Gegenverkehr

In der dritten Variante ist eine Veränderung der Linienführung der bestehenden Regionalbuslinien vorgesehen. Explizit wird die Linienführung im Zentrum von Pontresina angepasst, wobei der ÖV in beide Richtungen über die Via Maistra geführt wird und nicht mehr über die Via da Mulin und Via da la Staziun verkehrt. Zu diesem Zweck müsste die Via Maistra stark verkehrsberuhigt werden, damit eine Führung im Gegenverkehr möglich ist (siehe Kapitel 6.1). Die beiden Haltestellen Punt Ota Sur und Gitögla werden aufgehoben. Durch die Vereinheitlichung der Linienführung, unabhängig von Saison oder Tageszeit, erfolgt eine Vereinfachung des ÖV-Angebots, wodurch vor allem Ortsunkundige und Personen, die selten den ÖV nutzen profitieren. Weiter ist eine zusätzliche Haltestelle bei der Piazza Bellavita vorgesehen, welche die ÖV-Erschließung im Zentrum verbessert und die Erreichbarkeit u. a. des Erlebnisbad und Spa Bellavita wie auch der Sesselbahn Languard gewährleistet. Die Variante 3 führt zu minimalen bis keinen Änderungen der Betriebskosten für die Gemeinde.



Abbildung 7: Variante 3: Regionalbus Via Maistra im Gegenverkehr mit neuer Haltestelle Bellavita / Languard

Bewertung der Varianten

Nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht zur Bewertung der verschiedenen Varianten. Dabei werden verschiedene Beurteilungsindikatoren, einerseits aus Sicht der Fahrgäste und andererseits aus Sicht der Besteller / Betreiber, mitberücksichtigt. Die Bewertung erfolgt qualitativ in fünf Abstufungen und wird wie folgt unterschieden:

- starke Verschlechterung (**dunkelrot**)
- leichte Verschlechterung (**hellrot**)
- keine Veränderung (**grau**)
- leichte Verbesserung (**hellgrün**)
- starke Verbesserung (**dunkelgrün**)

Ziel	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Nähe zu spezifischen Zielen, hohe Erschliessungswirkung	Keine Veränderung	Minimierung / Entfallen der Grunderschliessung durch die Regionalbuslinien	Steigerung der ÖV-Erschliessung im Zentrum durch die Erstellung neuer Haltestelle Bellavita / Languard
Angebot	Zusätzliche Abfahrten/ Verbindungen innerhalb des Siedlungsgebiets (Potential für zusätzliche Verbindungen innerhalb Gemeinde jedoch fraglich)	Angebot abhängig von Taktichte des Ortsbusses, Verschlechterung bei der Verbindung in die Region (Umsteigezwang)	Keine Veränderung
Netzlogik	Parallelsystem Regionalbusse und Ortsbusse	Schlechte Einbettung ins regionale ÖV-System, Netzwirkung geschmälert	Keine Veränderung
Reisezeiten	Keine Veränderung; Fahrt über Via Maistra anstelle Via da Mulin / Via da la Staziun	Umstieg über Bahnhof oder Post nötig (Verlängerung Reisezeit bei Fahrt von / in Wohngebiete oder Zentrum)	Minime Veränderung (Anfahrt zusätzlicher Haltestelle), Fahrt über Via Maistra anstelle Via da Mulin/Via da la Staziun
Einfachheit / Verständlichkeit	Weder Verbesserung noch Verschlechterung	Einziges Umsteigepunkte beim Bahnhof Pontresina und Post, vom Siedlungsgebiet Pontresina in die Region immer ein Umstieg nötig	Verbesserung der Verständlichkeit (gleichbleibende Linienführung unabhängig von Saison und Tageszeit), Auffindbarkeit der Haltestellen verbessert
Betriebskosten	Deutliche Steigerung der Kosten (Ortserschliessung zu Lasten der Gemeinde)	Deutliche Steigerung der Kosten (Ortserschliessung zu Lasten der Gemeinde)	Keine oder minime Änderungen der Kosten
Investitionskosten	Kein grossen Kostentreiber für die Infrastruktur	Keine grossen Kostentreiber für die Infrastruktur	Erstellung neuer Haltestelle Bellavita / Languard, dafür Aufhebung Punt Ota Sur und Gitögla (kein Umbau nach BehiG nötig)
Stadtraumverträgliche Integration der Infrastruktur / Linienführung	Ortsbus im Gegenverkehr auf der Via Maistra, Regionalbus weiterhin durch Laret	Nur noch Ortsbusse in Laret (kleinere Gefässgrösse)	Regionalbus weiterhin durch Laret, Regionalbusse im Gegenverkehr auf der Via Maistra

Tabelle 3: Bewertung der drei Varianten zur Weiterentwicklung des ÖV-Angebots

Als Bestvariante wird die Variante 3 empfohlen. Einerseits aufgrund der gesteigerten ÖV-Erschliessung des Zentrums durch Haltestelle Bellavita / Languard und die Vereinfachung der Netzlogik aufgrund der Vereinheitlichung der Linienführung. Die Verkehrsberuhigung des Zentrums in Form eines Fahrverbots wird vorausgesetzt. Weiter ist die Einführung eines Ortsbusses mit hohen Kosten für die Gemeinde verbunden und das Potential eines zusätzlichen Angebots innerhalb des Siedlungsgebiets als gering eingestuft. Durch die zusätzlichen Umstiege verschlechtert sich die ÖV-Anbindung in die Region. Zudem wird die Auslagerung der Regionalbusse aus dem Zentrum als sehr kritisch beurteilt. Die gute ÖV-Erschliessung im Zentrum wird als sehr grosser Standortvorteil von Pontresina erachtet.

7 Gesamtkonzept

Das Gesamtkonzept des kommunalen Verkehrskonzepts 2024+ basiert auf der 4V-Strategie. Folgende vier Stossrichtungen werden im Rahmen des Gesamtkonzepts festgesetzt.

Alltag **verzahnen**

Durch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die Nutzungsdurchmischte Siedlungsentwicklung findet der Alltag innerhalb kurzer Distanzen statt. Es besteht eine Verzahnung der Alltagsaktivitäten im Raum. Dadurch können unnötige Fahrten vermieden und das Verkehrsaufkommen reduziert werden.

Beispiel: Durch ein attraktives Angebot an Versorgungsläden in Pontresina sowie die Nähe zwischen Versorgungsläden und Arbeitsort kann der Einkauf innerhalb der Gemeinde, auf dem Nachhauseweg stattfinden. Die Fahrt in die Nachbargemeinde wird überflüssig.

Wege auf nachhaltige Verkehrsmittel **verlagern**

Durch die Förderung platzsparender, energieeffizienter und umweltschonender Verkehrsmittel kann eine Umwälzung stattfinden. Bestehende Verkehrswege werden, wo möglich, auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagert. Der Modalsplit des MIV soll sich zu Gunsten des Fuss-, Velo- sowie öffentlichen Verkehrs verringern.

Beispiel: Durch den Ausbau des ÖV-Angebots innerhalb von Pontresina und in die Region wird der öffentliche Verkehr von einem breiteren Publikum häufiger genutzt. Es findet eine Verlagerung der Verkehrswege vom Auto auf den öffentlichen Verkehr statt.

Verkehr **verträglich abwickeln**

Der Verkehr gilt es, verträglich mit dem Umfeld und der Umwelt abzuwickeln.

Beispiel: Durch die Senkung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf Quartierstrassen ist die Verträglichkeit zwischen dem motorisierten Verkehr und der Aufenthaltsqualität des Quartiers, z.B. in Form von spielenden Kindern, gesteigert.

Mobilität **vernetzen**

Um die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung optimal zu befriedigen und ein ideales Verkehrsangebot mit umweltschonenden und energieeffizienten Verkehrsmitteln zu gewährleisten, gilt es, die Wegketten zu vernetzen. Dabei spielt die Multimodalität, sprich die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer Wegekette, eine grosse Rolle.

Beispiel: Die Vielzahl an qualitativen Veloabstellplätzen am Bahnhof ermöglichen im Zusammenhang mit sicheren und attraktiven Velowegen zwischen Bahnhof und Hauptsiedlungsgebiet eine multimodale Verbindung mit Velo und ÖV.

7.1 Stossrichtung «Alltag verzahnen»

Abbildung 8 zeigt den Konzeptplan «Alltag verzahnen» auf. Die Verzahnung des Alltags findet durch die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsplanung in Pontresina statt. Siedlungsentwicklung soll in bereits gut erschlossenen Gebieten stattfinden und wenn möglich, zu keinem grösseren Verkehrsaufkommen führen. Weiter gilt es, Distanzen im Alltag kurz zu halten, was durch ein breites Angebot an essenziellen Versorgungsangeboten geschieht sowie durch eine Nutzungsdurchmischung im Raum. Pontresina soll Platz für Wohnraum, Arbeitsstandorte, Gewerbe, Dienstleistung und Freizeitaktivitäten haben. Versorgungs- und Dienstleistungsangebote gilt es im Siedlungsgebiet von Pontresina zu sichern.

Grundsätzlich gilt es hinsichtlich der Verzahnung des Alltags und der Gemeinde der kurzen Wege, das funktionale Zentrum von Pontresina zu stärken. Neben der Sicherung der Dienstleistungsangebote geschieht dies im Rahmen der Aufwertung des öffentlichen Raums in diesem Gebiet. Grundlegend dabei ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Festigung der Flaniermeile im Zentrum Pontresinas.

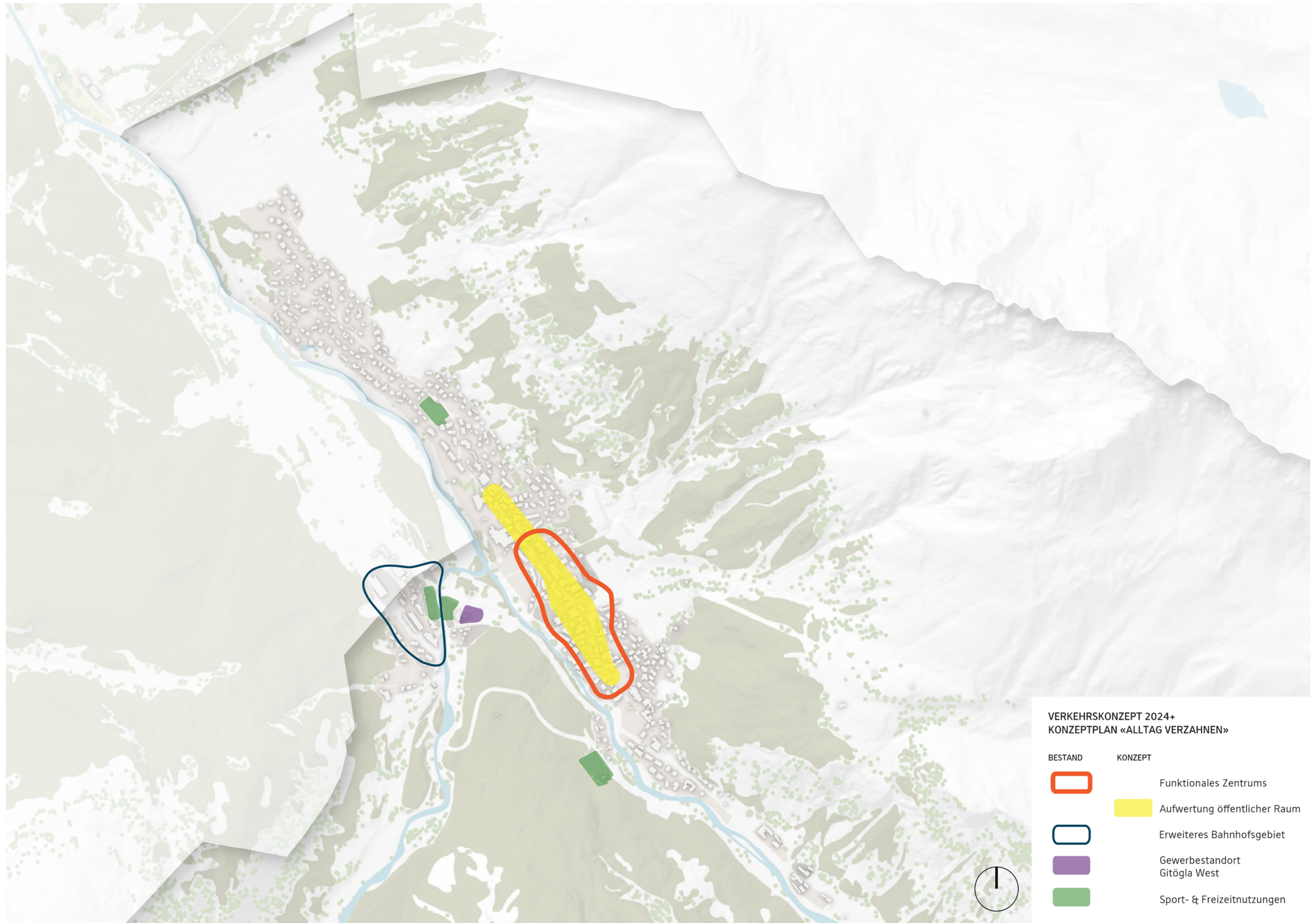


Abbildung 8: Konzeptplan
«Alltag verzahnen»

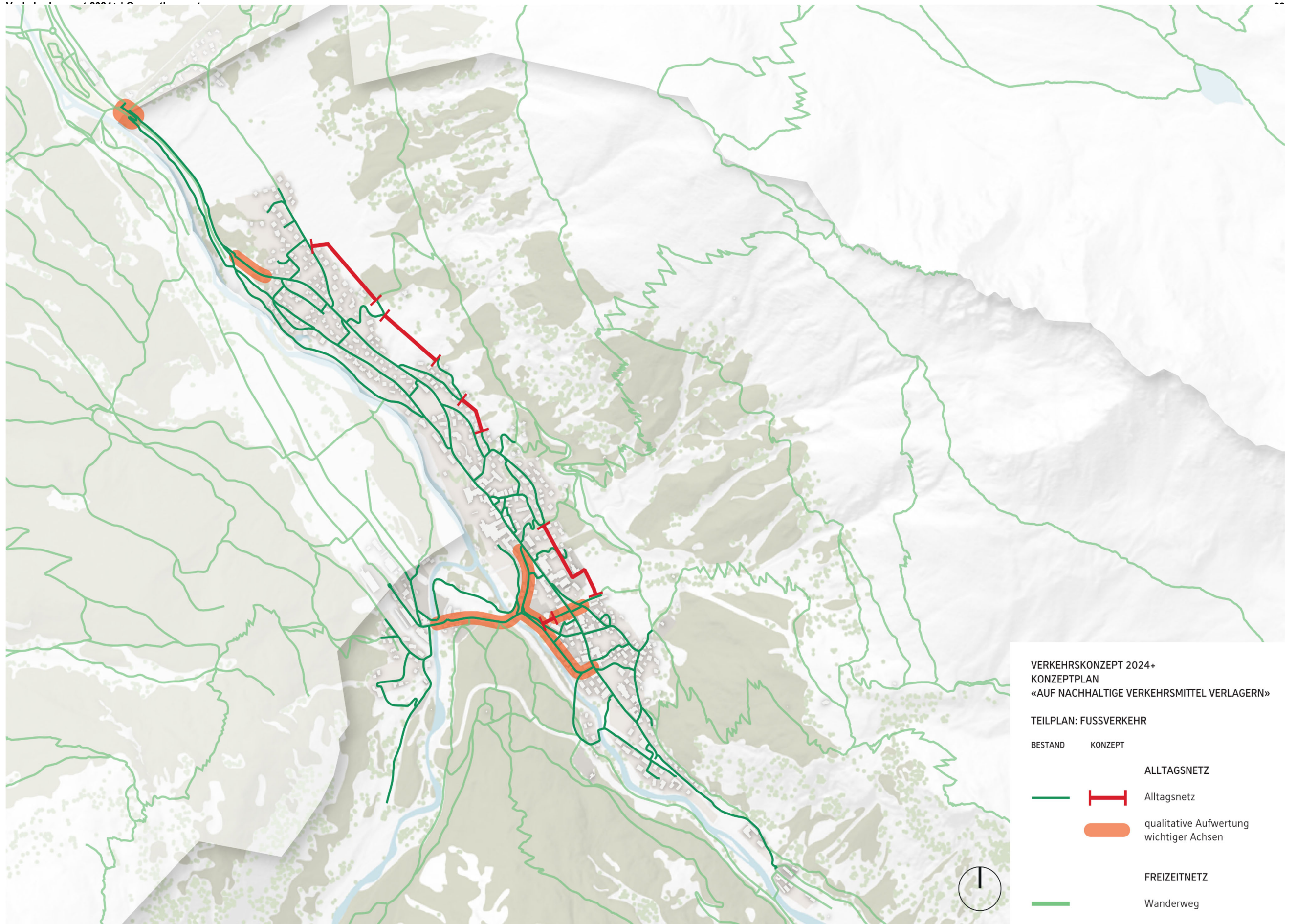
7.2 Stossrichtung «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern»

Der Verkehr soll möglichst auf nachhaltige, ressourcenschonende und flächeneffiziente Verkehrsmittel, sprich auf den Fussverkehr, den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr, verlagert werden. Diese Stossrichtung umfasst je Verkehrsmittel verschiedene Konzepte. Nachfolgend sind diese erläutert.

Fussverkehr

Ziel sind sichere, attraktive und möglichst kurze Fusswegverbindungen im gesamten Siedlungsgebiet von Pontresina. Im Rahmen des Fussverkehrs gilt es, das bereits dichte Fusswegnetz weiter auszubauen und bestehende Netzlücken zu schliessen. Weiter sollen bestehende Verbindungen für den Fussverkehr attraktiver werden. Vor allem auf der Verbindung zwischen dem Bahnhof und dem Zentrum, welche für die Zufussgehenden aktuell unattraktiv ist, soll die Fussverkehrsinfrastruktur verbessert bzw. verbreitert werden und der Strassenraum eine höhere Aufenthaltsqualität bekommen. Im Raum Punt Muragl sowie am Ortseingang von Pontresina entlang der Via Maistra fehlt es an Fussverkehrsinfrastrukturen zum einen in Form einer Querungsmöglichkeit und zum anderen eines Trottoirs. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit gilt es, die Infrastruktur zu ergänzen.

Abbildung 9 zeigt den Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» Teilplan Fussverkehr.



VERKEHRSKONZEPT 2024+
 KONZEPTPLAN
 «AUF NACHHALTIGE VERKEHRSMITTEL VERLAGERN»

TEILPLAN: FUSSVERKEHR





BESTAND	KONZEPT	
		ALLTAGSNETZ
		Alltagsnetz
		qualitative Aufwertung wichtiger Achsen
		FREIZEITNETZ
		Wanderweg

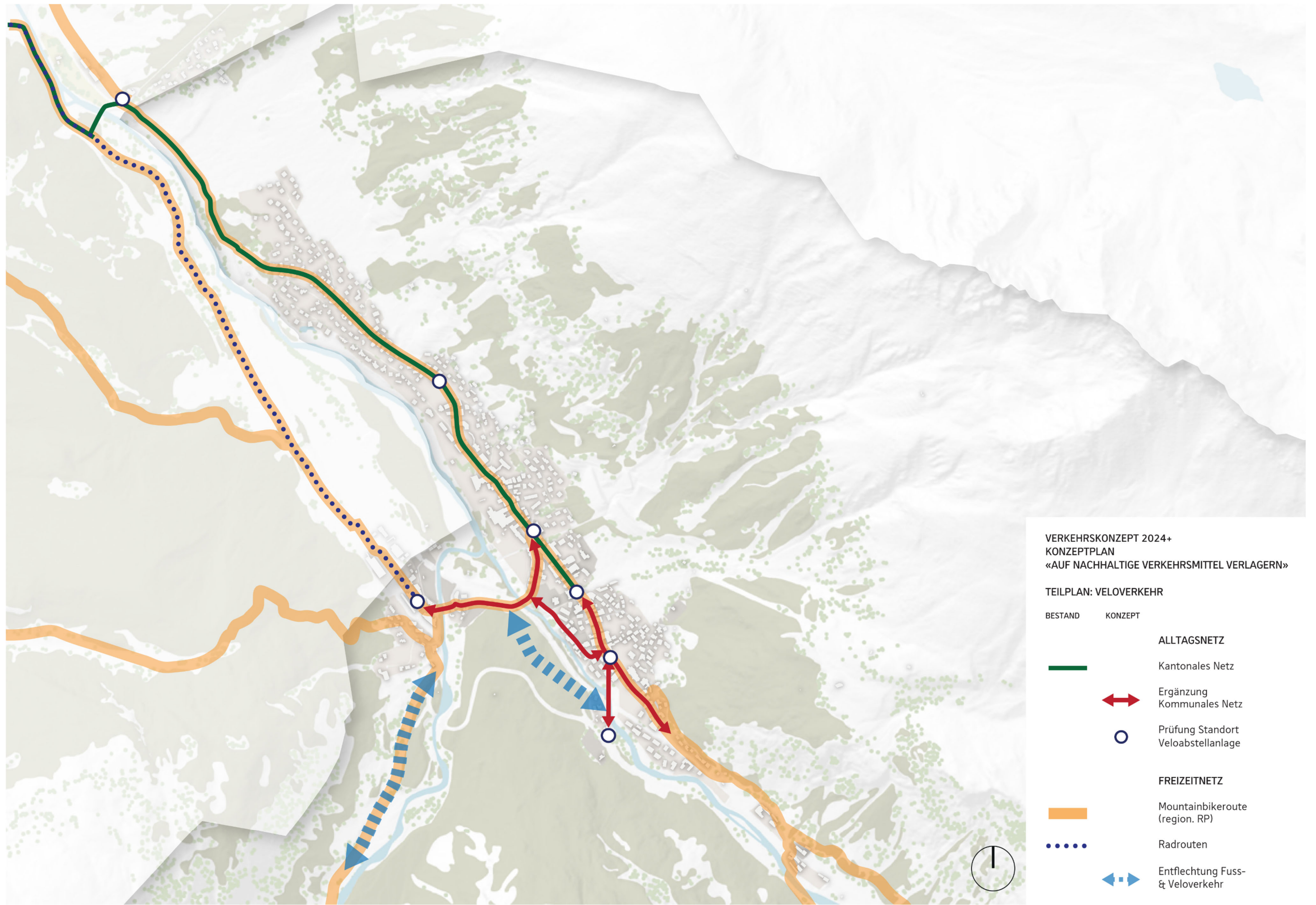
Abbildung 9: Konzeptplan
 «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» –
 Teilplan Fussverkehr

Veloverkehr

Im Bereich Veloverkehr wird zwischen Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden. Im Rahmen des Verkehrskonzepts gilt es, vor allem den Alltagsverkehr sicher und attraktiv zu gestalten und direkte Verbindungen zu schaffen. Dabei soll das gesamte Siedlungsgebiet an das Velowegnetz angeschlossen sein, was bedeutet, dass kommunale Verbindungen zwischen dem Zentrum von Pontresina und den Ortsteilen Pros da God und Girsun/ Curtins und vor allem mit den beiden Bahnhaltstellen Bahnhof Pontresina und Surovas erstellt werden sollen. Im Rahmen der Erstellung eines kommunalen Velowegnetzes gilt es zudem, die Führung des Veloverkehrs und Infrastrukturstandards zu analysieren und festzusetzen. Als Bestandteil des Velowegnetzes gilt es weiter, an wichtigen und zentralen Standorten qualitative öffentliche Veloabstellplätze in genügender Anzahl anzubieten. Veloabstellplätze bestimmen die Erreichbarkeit von wichtigen Zielorten mit dem Velo und beeinflussen die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel. Im Sinne der Multimodalität ist zudem die Erstellung von Veloabstellplätzen bei den wichtigsten ÖV-Haltestellen zentral.

Im Bereich des Freizeitverkehrs sind aktuell bereits Projekte hinsichtlich einer Entflechtung zwischen Fuss- und Veloverkehr am Laufen. Vollständigkeitshalber sind diese ebenfalls im Konzeptplan eingetragen. Grundsätzlich ist der Freizeitverkehr ausserhalb des Siedlungsgebiets nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts 2024+.

Abbildung 10 zeigt den Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» Teilplan Veloverkehr.



VERKEHRSKONZEPT 2024+
KONZEPTPLAN
«AUF NACHHALTIGE VERKEHRSMITTEL VERLAGERN»

TEILPLAN: VELOVERKEHR

BESTAND	KONZEPT
ALLTAGSNETZ	
	Kantonales Netz
	Ergänzung Kommunales Netz
	Prüfung Standort Veloabstellanlage
FREIZEITNETZ	
	Mountainbikeroute (region. RP)
	Radrouten
	Entflechtung Fuss- & Veloverkehr



Abbildung 10: Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» – Teilplan Veloverkehr

Öffentlicher Verkehr

Im Rahmen des öffentlichen Verkehrs gilt es, das Netz zu vereinfachen und für alle zugänglich zu machen. Weiter soll die Attraktivität der ÖV-Haltestellen gesteigert werden. Aktuell fährt der Bus auf dem zentralen Abschnitt der Via Maistra (Flaniermeile) nur in Richtung Süden. Auf der Verbindung in Richtung Norden fährt der Bus über die Via da la Staziun. Aufgrund der unterschiedlichen Linienführungen werden je nachdem unterschiedliche Bushaltestellen bedient. Weiter kommt es aufgrund der verschiedenen ÖV-Angebote innerhalb verschiedener Jahres- und Tageszeiten ebenfalls zur Bedienung von unterschiedlichen Bushaltestellen. Beispielsweise wird anstelle des Bahnhofs Pontresina die Haltestelle Gitögla angefahren. Grundsätzlich gilt es, die Linienführung und das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Raum Pontresina zu vereinfachen, damit auch Ortsunkundige und Personen, welche selten den ÖV nutzen, ein Verständnis bekommen.

Die Linienführung soll langfristig in beiden Richtungen über die Via Maistra verlaufen und immer die Haltestellen Rondo und Bahnhof bedienen, was zur Aufhebung der Bushaltestellen Gitögla und Punt Ota Sur führt. Weiter soll auf der Via Maistra bei der Piazza Bellavita eine zusätzliche Haltestelle entstehen. Mit der neuen Haltestelle Bellavita wird die ÖV-Erschliessungslücke im Zentrum geschlossen und die Erreichbarkeit erhöht.

Weiter gilt es, die Aufenthaltsqualität der ÖV-Haltestellen zu steigern und der hindernisfreie Zugang zu gewährleisten. Dies umfasst den Ausbau gemäss BehiG und die Aufwertung der Haltestellen hinsichtlich sozialer Sicherheit und Komfort (u.a. Beleuchtung, Witterungsschutz, Sitzgelegenheit). Zentral ist hier auch die Aufwertung des Bahnhofs von Pontresina und des ÖV-Knotens Punt Muragl als Ankunfts- und Umsteigeorte. Die Umgestaltung des Bahnhofs wird bereits im Rahmen eines Projektwettbewerbs erarbeitet und ist vollständigkeithalber im Konzeptplan eingetragen.

Abbildung 11 zeigt den Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» Teilplan öffentlicher Verkehr.

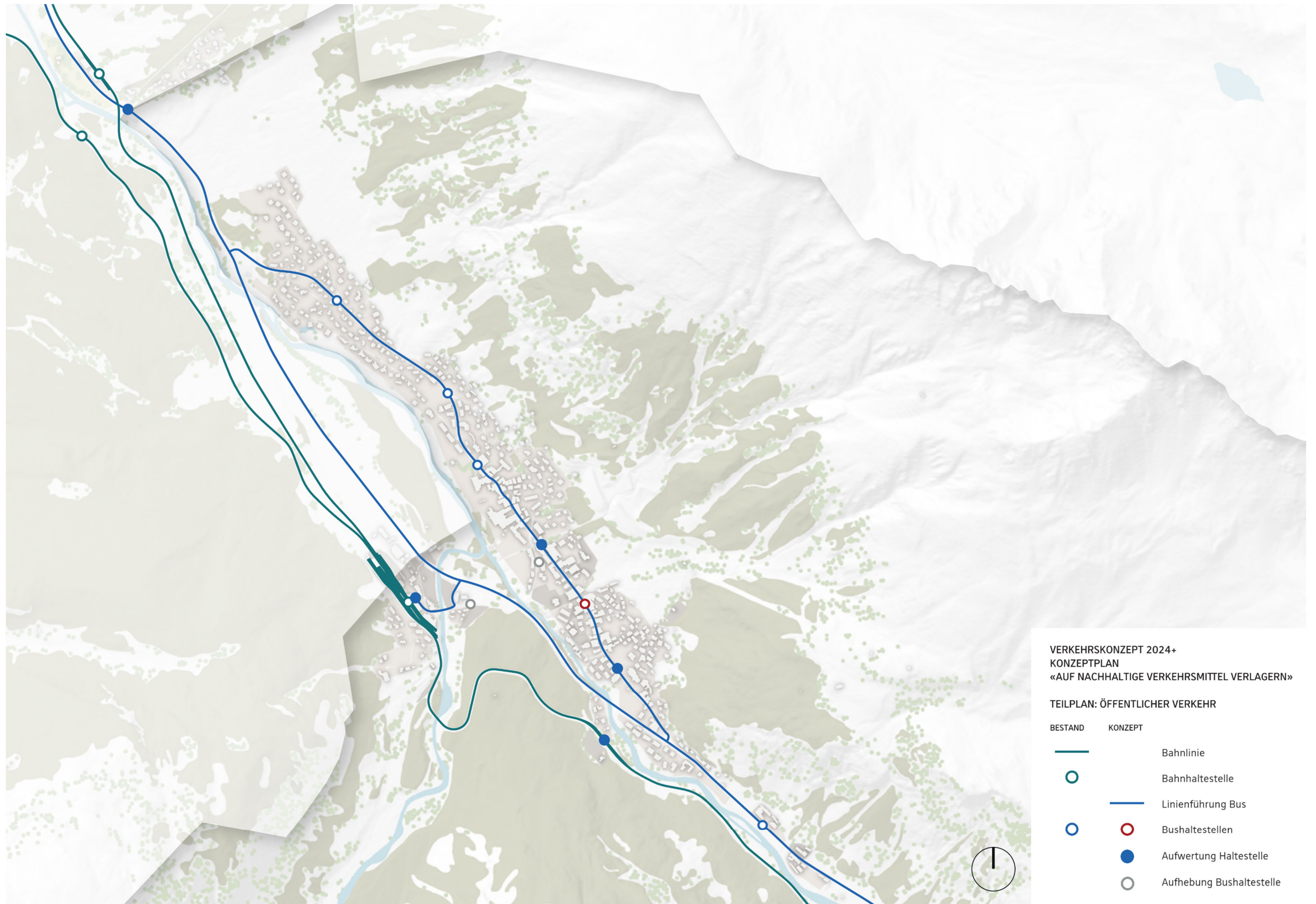


Abbildung 11: Konzeptplan
 «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» –
 Teilplan öffentlicher Verkehr

7.3 Stossrichtung «Verkehr vertraglich abwickeln»

Die umfeld- sowie umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs beinhaltet zum einen die Führung des Verkehrs und zum anderen die Ausgestaltung des Strassenraums innerhalb des Siedlungsgebiets. Grundsätzlich gilt es, den Verkehr auf dem übergeordneten Strassensystem zu führen. Das bedeutet einerseits den siedlungsunverträglichen Verkehr bzw. Durchgangsverkehr steht ausserhalb des Siedlungsgebiets auf die Kantonsstrasse zu lenken und andererseits den Verkehr innerhalb des Siedlungsgebiets so lange wie möglich auf den übergeordneten Strassen abzuwickeln. Weiter soll die Parkierung ausserhalb des Zentrums stattfinden. Stehender Verkehr im Zentrum gilt grundsätzlich als umfeldunverträglich.

Im Rahmen der Umfeldverträglichkeit gilt es, siedlungsorientierte Strassenräume zu schaffen und die Geschwindigkeiten innerhalb des Siedlungsgebiets tief zu halten. Vor allem in den Quartieren, wo die Vereinbarkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden sowie die Aufenthaltsqualität im Strassenraum wichtig sind, gilt es, die Koexistenz zu verbessern und Verkehrsberuhigungszonen wie Tempo-30- oder Begegnungszonen (Tempo 20) einzuführen. Beim Bahnhof sowie im Zentrum wird aufgrund des erhöhten Fussverkehrsaufkommens auf Tempo 20 (Begegnungszone) gesetzt. Hier hat der Fussverkehr gegenüber dem fahrenden Verkehr Vortritt.

Im historischen Ortsteil Laret besteht aufgrund der engen Platzverhältnisse keine abgesetzte Infrastruktur für den Fussverkehr. Die Verkehrssicherheit für den Fussverkehr, insbesondere für die Schulkinder, gilt es, mit der Herabsetzung der Geschwindigkeit auf Tempo 20 sowie durch die Einführung eines Einbahnregimes zu erhöhen. Die Zahl an motorisiertem Individualverkehr im Laret soll durch das Einbahnregime minimiert werden. Für den öffentlichen Verkehr ist die Strecke weiterhin in beide Richtungen befahrbar.

Die Steigerung der Siedlungsverträglichkeit der Flaniermeile bzw. die Verkehrsberuhigung der Flaniermeile erfolgt durch drei unabhängige Anpassungen im Verkehrs- und Temporegime. Zum einen wird das Tempo durch die Einführung einer Begegnungszone auf 20 km/h gesenkt und der Vortritt den Zufussgehenden gegeben. Zum anderen kann durch die Öffnung der Flaniermeile für den Gegenverkehr die Erschliessung der Stichstrassen Via Giandains und Via Seglias in beide Richtungen direkt, das heisst über den kürzeren Abschnitt auf der Flaniermeile, erfolgen. Als dritte Verkehrsberuhigungsmassnahme gilt die Prüfung der Einführung eines Fahrverbots zwischen der Via Giandains und der Via Seglias. Mit dem Fahrverbot soll der Durchgangsverkehr verhindert und der Verkehr auf die Via da la Staziun und Via da Mulin gelenkt werden. Das Fahrverbot gilt nicht für Anwohnende, Hotel- und Feriengäste sowie ÖV und Taxis (Zufahrt gestattet). Zudem ist die Anlieferung zeitlich beschränkt zwischen 9 und 11 Uhr weiterhin gestattet. Die Begegnungszone sowie das Fahrverbot wird zudem auf die Via Cruscheda bis nach der Einfahrt zur Sesselbahn Languard aufgeweitet. Durch die Verkehrsberuhigung dieses Abschnitts wird die Verkehrssicherheit um das Schulhaus gesteigert und das Gefahrenpotenzial bei der Einfahrt Languard gesenkt. Mit der Einführung des Fahrverbots werden die öffentlichen Parkplätze im Strassenraum aufgehoben. Die Erschliessung des Zentrums mit dem Auto ist weiterhin über die Parkhäuser gewährleistet.

Abbildung 12 zeigt den Konzeptplan «Verkehr vertraglich abwickeln» auf.

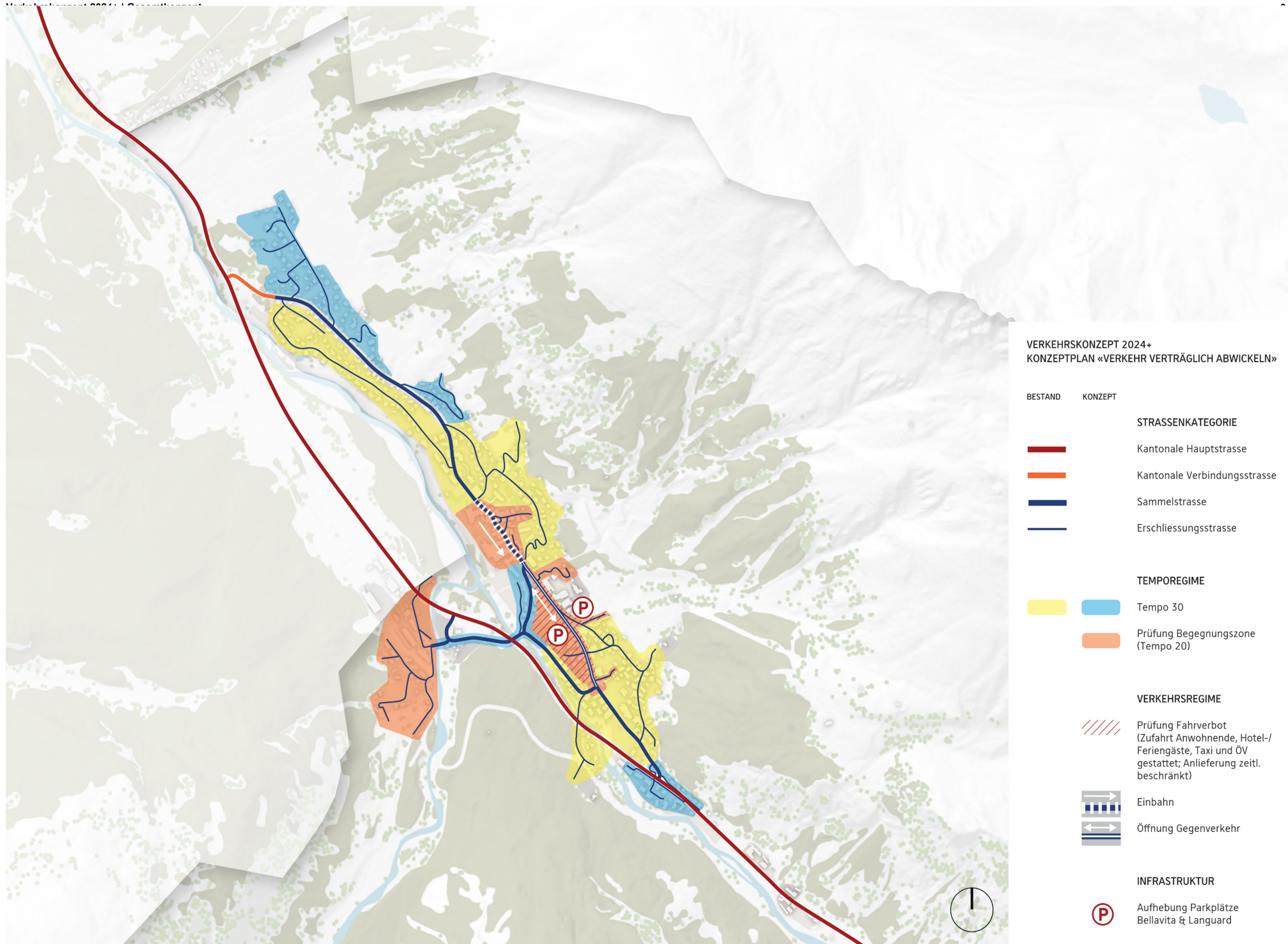


Abbildung 12: Konzeptplan
«Verkehr verträglich abwickeln»

7.4 Stossrichtung «Mobilität vernetzen»

Die Vernetzung der Mobilität umfasst einerseits die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel im Sinne der Multimodalität und andererseits die Vernetzung verschiedener Verkehrsanlagen, wie der verschiedenen Parkieranlagen in Form eines Parkleitsystems (PLS).

Durch die Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel und Wegketten entsteht ein ideales Verkehrsangebot und die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung können optimal befriedigt werden. Im Sinne der Vernetzung gilt es, die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr zu verbessern. Dabei gilt es, für den Veloverkehr Veloabstellanlagen bei zentralen ÖV-Haltestellen zu erstellen. Weiter soll die Vernetzung der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel, sprich der Umstieg zwischen Bahn und Bus sowie zwischen verschiedenen Buslinien, verbessert werden. Dies gilt insbesondere für die Umsteigehubs Punt Muragl, Bahnhof Pontresina sowie die Beziehung Surovas – Post. Zusätzlich gilt es, die zentralen Ankunftsorte Punt Muragl, Bahnhof Pontresina, Surovas und Post zu stärken.

Durch die Vernetzung der verschiedenen Parkieranlagen und die Bereitstellung eines dynamischen PLS, soll der Parksuchverkehr in Pontresina minimiert werden. Der motorisierte Individualverkehr wird gezielt zu unbesetzten öffentlichen Parkplätzen geleitet. Ins PLS integriert werden die grossen Parkieranlagen im Siedlungsgebiet von Pontresina, dazu gehören die Parkhäuser Mulin und Rondo sowie die Parkplätze Gitögla, Rusellas und Cuntschet.

Abbildung 13 zeigt den Konzeptplan «Mobilität vernetzen» auf.

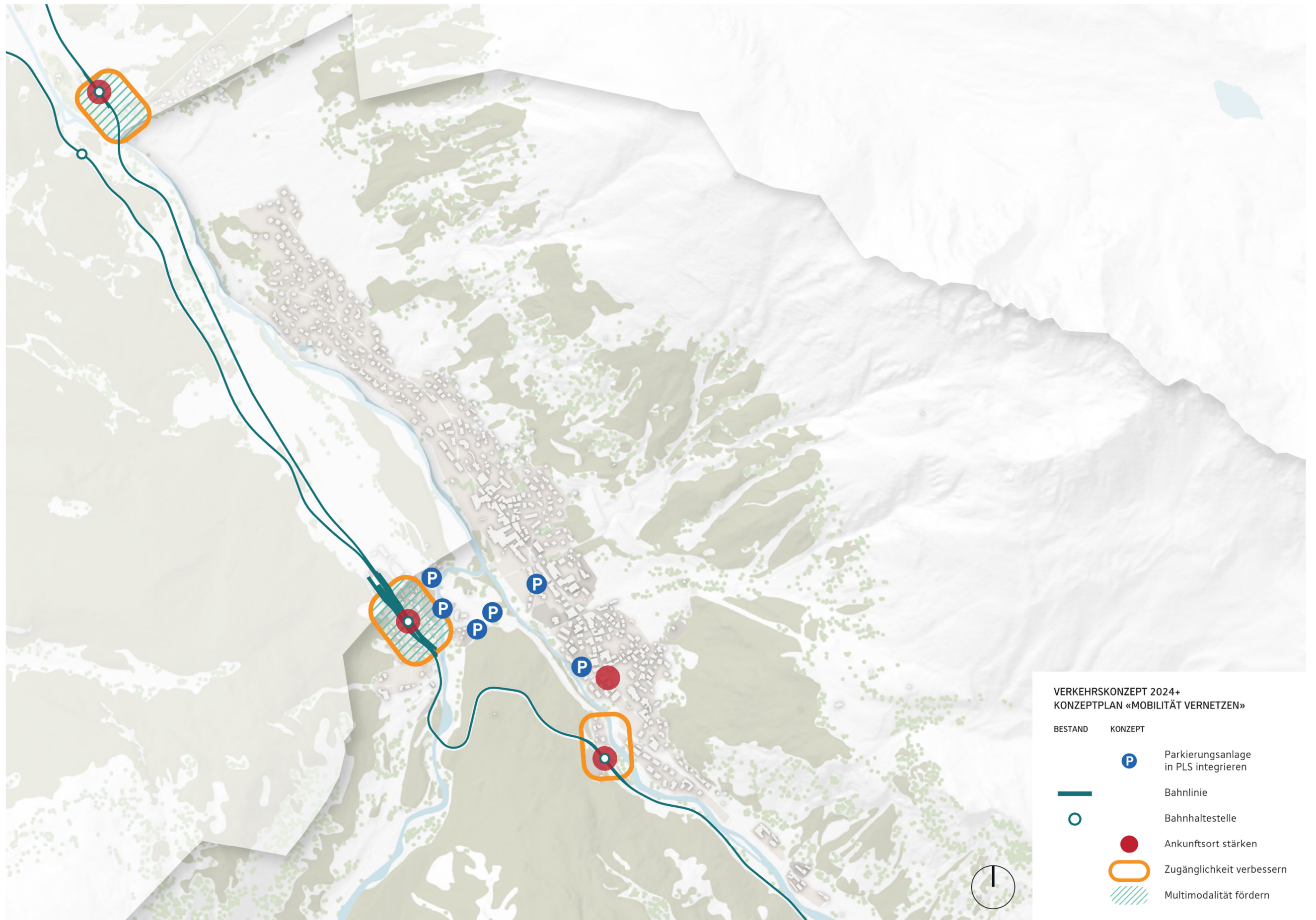


Abbildung 13: Konzeptplan «Mobilität vernetzen»

8 Massnahmen

8.1 Massnahmenübersicht

In der nachfolgenden Tabelle sind die angedachten Massnahmen sortiert nach Verkehrsträger und mit Information zu Art der Massnahme, Beitrag zur Zielerreichung, Saisonalität, Priorität, Federführung sowie weiteren Beteiligten aufgeführt.

VM_Nr.	Massnahme / Ziel	Umsetzungshorizont Massnahme	Beitrag Zielerreichung Stossrichtungen	Saisonalität	Priorität	Federführung	Weitere Beteiligte	Weitere Bemerkungen
Gesamtverkehr (GV)								
GV_01	Temporäre Aufwertung Flaniermeile – Weiterführung der Eventreihe «Viva la Via» und Pop-up Verweilfläche Piazza Bellavita – Erweiterung/Einführung zusätzlicher Pop-Ups/Events entlang Flaniermeile – Auf Saison abgestimmtes Angebot (Winter und Sommer mit unterschiedlichen Bedürfnissen) – Aufhebung von Parkplätzen auf der Piazza Bellavita zugunsten qualitativ hochwertiger öffentlicher Veloabstellplätze	Daueraufgabe / Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input checked="" type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	saisonal	mittel	Gemeinde	Lokales Gewerbe	Beachtung Parkplatzregelung Erlebnisbad und Spa Bellavita
GV_02	Optimierung Gestaltung öffentlicher Strassenraum und Gewerbe-/Bestuhlungsflächen im Zentrum – Umgang mit privaten Parzellen, Aussenbestuhlung und Verkaufsflächen im Strassenraum – Gespräch mit Läden, Hotellerie, Gastrobetrieben suchen – Klare Haltung bzgl. Mobiliar im Strassenraum entwickeln und kommunizieren – Analyse Anlieferung Flaniermeile und Laret – Prüfung Einführung zeitlicher Beschränkung oder spezifischer Anlieferflächen im Zentrum – Konsequente Handhabung mit parkierten Autos ausserhalb markierter Parkplätze (Wildparkieren)	Daueraufgabe / Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig/ saisonal	mittel	Gemeinde	Lokales Gewerbe	-
GV_03	Einführung Begegnungszone Flaniermeile / Laret – Einführung Begegnungszone auf der Via Maistra (zwischen Schlossgarage und dem Knoten Via Maistra / Via da Mulin) sowie auf der Via Cruscheda bis nach der Einfahrt zur Sesselbahn Languard – Verkehrsberuhigung von historischem Ortsteil Laret, Flaniermeile, Bereich um Schulhaus und Verbindung zur Sesselbahn Languard – Öffnung von Teilabschnitten der Flaniermeile für den Gegenverkehr (bis Via Giandains und ab Via Seglias)	Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	-	-
GV_04	Versuch Flaniermeile zweitägig nur beschränkt befahrbar – Einjähriger Testbetrieb zweitägiges Fahrverbot auf der Via Maistra zwischen Via Giandains und Via Seglias sowie auf der Via Cruscheda bis nach der Einfahrt Sesselbahn Languard – Die Zufahrt ist für Anwohnende, Hotel- und Feriengäste, Taxi sowie für den öffentlichen Verkehr weiterhin gestattet. Ebenfalls ist die Anlieferung möglich, wird jedoch auf ein Zeitfenster zwischen 9 und 11 Uhr beschränkt. – Fahrverbot wird zeitlich eingeschränkt eingeführt während Zeiten mit besonders hohem Fussverkehrsaufkommen (Freitag, 5 Uhr bis Samstag, 23 Uhr). Aufgrund des bestehenden Nachtfahrverbots kommt es ab Donnerstag, 23 Uhr bis Sonntag, 5 Uhr zu einem Fahrverbot. – Innerhalb des Fahrverbots besteht Tempo 20 (Begegnungszone im Rahmen GV_03 eingeführt). – Der Durchgangsverkehr wird unterbunden und die Aufenthaltsqualität sowie Sicherheit für Fussgänger erhöht	Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	mittel	Gemeinde	-	-
GV_05	Einführung Einbahn Laret – Einführung Einbahnverkehr für den MIV in Laret (Richtung Süden) – ÖV fährt weiterhin im Gegenverkehr – LSA weiterhin in Betrieb – Sofortmassnahme: Pfosten zur Steigerung der Verkehrssicherheit konsequent positionieren	Schlüsselmassnahme (innerhalb 5 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	-	-
GV_06	Versuch Flaniermeile ganzwöchig nur beschränkt befahrbar – Einjähriger Testbetrieb dauerhaftes Fahrverbot auf der Via Maistra zwischen Via Giandains und Via Seglias sowie auf der Via Cruscheda bis nach der Einfahrt Sesselbahn Languard – Die Zufahrt ist für Anwohnende, Hotel- und Feriengäste, Taxi sowie für den öffentlichen Verkehr weiterhin gestattet. Ebenfalls ist die Anlieferung möglich, wird jedoch auf ein Zeitfenster zwischen 9 und 11 Uhr beschränkt. – Öffnung der gesamten Flaniermeile für den Gegenverkehr (ÖV und bewilligte Fahrten) – Aufhebung aller öffentlicher Parkplätze innerhalb des Fahrverbots – Testbetrieb während mehreren Monaten (ca. 1 Jahr) damit der Effekt des Fahrverbots im Rahmen verschiedener Saisons und unterschiedlichem Personenaufkommen untersucht werden kann – Nach Testbetrieb wird mittels durchgeführten Monitorings und Controlling der Massnahme entschieden, ob eine definitive Einführung des Fahrverbots in Frage kommt – Konsequentes Monitoring bzgl. Ausweichverkehr in die Quartiere	Schlüsselmassnahme (innerhalb 5 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	mittel	Gemeinde	Kanton, Engadin Bus	-
GV_07	Dauerhafte Umgestaltung Piazza Bellavita – Umgestaltung Piazza Bellavita zu einem öffentlichen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität – Mensch im Fokus – Koordination mit Erstellung Haltestelle Bellavita / Languard – Prüfung Aufhebung Parkplätze Piazza Bellavita im Rahmen Platzumgestaltung und Steigerung der Aufenthaltsqualität	Sekundäre Massnahme (innerhalb 10 Jahren)	<input checked="" type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	mittel	Gemeinde	-	Beachtung Parkplatzregelung Hallenbad / Spa Bellavita
GV_08	Monitoring und Controlling Verkehrskonzept – Verantwortliche Person in der Verwaltung für die Umsetzung der Massnahmen («Kümmerin») – Koordinationsstelle definieren – Monitoring der Massnahmen, um Auswirkung auf die Verkehrssituation zu erkennen – Je nachdem Anpassung der Massnahmen durch Erkenntnisse aus dem Monitoring (Controlling) – Ansprechperson für Dritte	Daueraufgabe	<input checked="" type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	-	

VM_Nr.	Massnahme / Ziel	Umsetzungshorizont Massnahme	Beitrag Zielerreichung Stossrichtungen	Saisonalität	Priorität	Federführung	Weitere Beteiligte	Weitere Bemerkungen
Fuss- und Veloverkehr (FVV)								
FVV_01	Schliessung Netzlücke Bellavita – La Senda – Umsetzung Verbindung Bellavita – Brücke La Senda (Netzlücke) als 1. Abschnitt der Direktverbindung La Senda – In Koordination mit Aufwertung Piazza Bellavita (Bedeutung Zentrumsverbindung) – Machbarkeit frühzeitig klären	Schlüsselmassnahme (innerhalb 5 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	mittel	Gemeinde	-	-
FVV_02	Umgestaltung Strassenraum Via da Mulin – Umgestaltung Strassenraum Via da Mulin auf Begegnungsfall LKW-PW bei Tempo 30 – Umgestaltung im Rahmen von Sanierungszyklus – Verbreiterung Trottoir	Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	-	-
FVV_03	Umgestaltung Strassenraum Via da la Staziun – Umgestaltung Strassenraum Via da la Staziun auf Begegnungsfall LKW-PW bei Tempo 30 – Umgestaltung im Rahmen von Sanierungszyklus – Verbreiterung Trottoir – Steigerung Aufenthaltsqualität durch Bäume, Sitzgelegenheiten etc.	Sekundäre Massnahme (innerhalb 10 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	mittel	Gemeinde	-	-
FVV_04	Aufwertung Verbindung La Senda – Via da Mulin – Umsetzung der direkten Fussverbindung La Senda – Mulin (2. Abschnitt Direktverbindung La Senda) – Höhenüberwindung mit Treppe/Lift realisieren, damit Fussweg ganzjährig nutzbar (Schneeräumung)	Themenspeicher	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	tief	Gemeinde	-	-
FVV_05	Aufwertung Fussverbindung Bellavita – Languard – Verbesserung Signaletik – Ersetzen der Treppe – Attraktive Längsverbindung über Parkplatz Languard für Fussverkehr erstellen (Konfliktsituation mit MIV) – Koordination mit Ersatz Talstation Sesselbahn Languard	Sekundäre Massnahme (innerhalb 10 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	mittel	Gemeinde	-	-
FVV_06	Trottoir Godin – Erstellung Trottoir entlang Via Maistra als Direktverbindung zwischen Godin und gemeinsamen Fuss-/Radweg in Richtung Punt Muragl (endet auf kantonaler Verbindungsstrasse ohne Trottoir)	Sekundäre Massnahme (innerhalb 10 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	mittel	Gemeinde	-	-
FVV_07	Fussverbindung Oberer Schulweg – Umsetzung der im GEP festgesetzten Fussverbindung Oberer Schulweg als Parallelverbindung zur Via Maistra zwischen Godin und San Spiert/Seglias	Schlüsselmassnahme (innerhalb 5 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig / saisonal	mittel	Gemeinde	-	-
FVV_08	Förderung öffentliche Veloabstellplätze – Erstellung Übersicht öffentlicher Veloabstellplätze – Prüfung Standorte öffentlicher Veloabstellplätze – Erstellung Veloabstellplätze bei wichtigen Dienstleistungs- und Freizeitangebot sowie im Zentrum – Erstellung Veloabstellplätze an zentralen ÖV-Haltestellen (Koordination mit Aufwertung ÖV-Haltestellen)	Schlüsselmassnahme (innerhalb 5 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	-	-
FVV_09	Entflechtung Fuss- und Veloverkehr (Freizeitnetz) – Entflechtung Fuss- und Veloverkehr im Taiswald – Entflechtung Fuss- und Veloverkehr im Val Roseg – Entflechtung Fuss- und Veloverkehr im Val Morteratsch sowie Langlauf-/Fussverkehr (Gletscherabfahrt) – Massnahmen gemäss laufenden Projekten	Sekundäre Massnahme (innerhalb 10 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	saisonal	tief	Gemeinde	-	Als sep. Projekt bereits in Planung
FVV_10	Prüfung Velosharing-Angebot – Prüfung Sharing-Angebot in Zusammenarbeit mit lokalen Veloshops und Hotellerie – Prüfung möglicher Standorte Sharing-Stationen	Themenspeicher	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzen	saisonal	tief	Gemeinde	-	-
FVV_11	Fusswegnetz gemäss Konzeptplan aktualisieren – Bestehendes Fusswegnetz (gemäss GEP) mit Fussverbindung Bellavita – La Senda ergänzen – Verankerung der Fussverbindungen im GEP, Sicherung öffentliches Wegrecht über Ortsplanungsrevision	Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	-	-
FVV_12	Festlegung kommunales Velowegnetz – Kommunales Velowegnetz für den Alltagsverkehr als Ergänzung zum kantonalen Velowegnetz festsetzen – Umsetzung des kommunalen Velowegnetzes – Festlegung von Standards Veloinfrastruktur (basierend auf kantonalen Standards) – Verbesserung Veloinfrastruktur im Siedlungsgebiet in Abstimmung mit Verkehrsberuhigung	Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahre)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	-	-

VM_Nr.	Massnahme / Ziel	Umsetzungshorizont Massnahme	Beitrag Zielerreichung Stossrichtungen	Saisonalität	Priorität	Federführung	Weitere Beteiligte	Weitere Bemerkungen
Öffentlicher Verkehr (ÖV)								
ÖV_01	Aufwertung Bushaltestellen – Prüfung Haltestellen bzgl. sozialer Sicherheit und Aufenthaltsqualität: Verbesserung Beleuchtung Bushaltestellen, Verbesserung Aufenthaltsqualität Bushaltestellen durch Sitzgelegenheit und Witterungsschutz (z.B. Haltestelle Post) – Prüfung Haltestellen nach Behindertengleichstellungsgesetz / Sicherstellung Hindernisfreiheit aller/zentraler Haltestellen im Siedlungsgebiet: Bericht zur Anpassung der Bushaltestellen auf Gemeindegebiet als Grundlage nutzen – Umgestaltung Haltestelle Rondo als Fahrbahnhaltestelle inkl. Prüfung mögliche Verschiebung Haltestelle in Richtung Laret (im Zusammenhang mit neuer Haltestelle Bellavita/ Languard) – Aufwertung der Haltestellen im Rahmen Strassenraumsanierung	Schlüsselmassnahme (innerhalb 5 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	Engadin Bus	-
ÖV_02	Temporäre Aufwertung Bushaltestelle Punt Muragl (Bushaltestelle) – Verbesserung Signaletik – Verbesserung Aufenthaltsqualität Bushaltestelle durch Sitzgelegenheit und Witterungsschutz – Verbesserung Umstieg Bahn-Bus, Gewährleistung hindernisfreier Umstieg durch Befestigung des RhB-Aufgangs	Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	Engadin Bus, Samedan, Tiefbauamt Kanton Graubünden	
ÖV_03	Anpassung Linienführung Busangebot – Einführung Linienführung im Gegenverkehr auf Flaniermeile – Erstellung neuer Haltestelle Bellavita / Languard – Aufhebung Haltestellen Punt Ota Sur und Gitöglä	Koordinationspaket (innerhalb 10 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	mittel	Gemeindeverband Oberengadin	Gemeinde, Engadin Bus	-
ÖV_04	Entwicklung / Aufwertung Bahnhofgebiet – Entwicklung und Aufwertung Bahnhofareal inkl. Jugendherberge, Prasüras und Cuntschet (Projektwettbewerbe bereits ausgelöst) – Aufwertung Bushaltestelle am Bahnhof, Erhöhung Sichtbarkeit Bushaltestelle	Schlüsselmassnahme (innerhalb 5 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	RhB, Kanton	Sep. Wettbewerbe bereits am laufen
ÖV_05	Umgestaltung Drehscheibe Punt Muragl – Verbesserung Zugang Haltestelle (Fussverkehrssicherheit) – Aufwertung Punt Muragl als Ankunftsort	Koordinationspaket (innerhalb 10 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	RhB, Samedan, Tiefbauamt Kanton Graubünden	In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Samedan
ÖV_06	Aufwertung Bahnhof Haltestelle Surovas – Verbesserte Kommunikation bzgl. Zugänglichkeit Bahnhof (u.a. Hotellerie und Tourismusklienten) – Verbesserung Zugang / Signalistik Bahnhof – Aufwertung Surovas als Ankunftsort	Themenspeicher	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	tief	Gemeinde	RhB	-
ÖV_07	Prüfung On-Demand-Angebot – Prüfung On-Demand-Angebot im Rahmen Ortsbus – Untersuchung Nachfragepotenzial und Erschliessungswirkung	Themenspeicher	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	tief	Gemeinde		
Motorisierter Individualverkehr (MIV)								
MIV_01	Einführung Tempo 30 auf Via da la Staziun – Erweiterung Tempo-30-Zone auf die Via da la Staziun – Einführung Rechtsvortritt an Knoten Via da la Staziun/ Via da Mulin	Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	Kanton, Engadin Bus	-
MIV_02	Einführung Flächendeckend Tempo 30 im Quartier – Erweiterung / Einführung der Tempo-30-Zone auf alle Quartierstrassen – Gebiet Muragls/ Godin: Via d'Arövens, Via Muragls Sur, Via Godin, Via Chantatsch, Via Chinun – Via da la Resgia, Curtins	Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	mittel	Gemeinde	Kanton	-
MIV_03	Einführung Begegnungszone Pros da God – Prüfung Einführung Begegnungszone in Wohngebiet Pros da God (Via Val Roseg, Via Pros da God, Via Pros da God Sur) auf Wunsch von Anrainern – Koordination mit Einführung Begegnungszone auf Bahnhofareal/Cuntschet	Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	mittel	Gemeinde	Kanton, RhB, Engadin Bus	-
MIV_04	Einführung Begegnungszone Bahnhofareal – Prüfung Einführung Begegnungszone auf Bahnhofareal – Prüfung Einführung Begegnungszone in Cuntschet – Koordination mit Einführung Begegnungszone Pros da God möglich – Rahmenbedingung für Projektwettbewerb Umgestaltung Bahnhofareal	Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input checked="" type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	Kanton, RhB, Engadin Bus	-
MIV_05	Anpassung Strassenbreite Via da la Staziun – Verbreiterung der Strasse im Bereich der Parzelle 2594 (innerhalb Zone für öffentliche Bauten und Anlagen) – Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Queren der Strasse (Sichtweiten) / Zugang zu La Senda	Themenspeicher	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	tief	Gemeinde		

VM_Nr.	Massnahme / Ziel	Umsetzungshorizont Massnahme	Beitrag Zielerreichung Stossrichtungen	Saisonalität	Priorität	Federführung	Weitere Beteiligte	Weitere Bemerkungen
Parkierung (PP)								
PP_01	Bewirtschaftung öffentliche Parkplätze – Umfangreiche Untersuchung und Anpassung der Bewirtschaftung öffentlicher Parkieranlagen – Verbesserung Kommunikation der Bewirtschaftung Parkplätze (Einheimische und Gäste) – Thematik von Gemeindevorstand gewünscht	Sekundäre Massnahme (innerhalb 10 Jahren)	<input checked="" type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	mittel	Gemeinde	-	-
PP_02	Einführung Parkleitsystem – Grosse Parkieranlagen und Parkhäuser in dynamisches Parkleitsystem integrieren – Parksuchverkehr reduzieren – Prüfung separates PLS für PP beim Morteratsch	Sekundäre Massnahme (innerhalb 10 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	-	-
PP_03	Erstellung von Abladezone bei der Sesselbahn Languard – Aufhebung öffentlicher Parkplätze bei der Sesselbahn Languard – Erstellung von beschränkter Ablade-/Ausladezonen (u. a. für Personentransporte) – Verbesserung Fussverbindung zwischen Treppe und Lift Languard – Evtl. Koordination mit Aufwertung Fussverbindung Bellavita – Languard	Sofortmassnahme (innerhalb 2 Jahren)	<input type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input checked="" type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	hoch	Gemeinde	Bergbahn Alp Languard	
PP_04	Erstellung/ Erweiterung Parkhaus Cuntschet – Im Rahmen Wettbewerb Entwicklung Bahnhofsgelände	Sekundäre Massnahme (innerhalb 10 Jahren)	<input checked="" type="checkbox"/> Verzahnen <input type="checkbox"/> Verlagern <input checked="" type="checkbox"/> Verträglich gestalten <input type="checkbox"/> Vernetzen	ganzjährig	tief	Gemeinde	-	In Koordination mit Entwicklung Gesamtverfahren Bahnhofgebiet (Cuntschet)

8.2 Umsetzung

Um die Umsetzung des Verkehrskonzepts 2024+ angesichts beschränkter Ressourcen schrittweise und effizient anzugehen, werden die festgesetzten Massnahmen zu verschiedenen Paketen geschnürt. Dabei wird zum einen die Priorität und Federführung bzw. Planungshoheit beachtet. Zum anderen wird berücksichtigt, dass einige Massnahmen von anderen abhängig sind und erst nachgelagert umgesetzt werden können sowie, dass gewisse Massnahmen im Rahmen von anderen Projekten in Planung sind bzw. angestossen wurden, beispielsweise die Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs im Taiswald oder die Umgestaltung des Bahnhofplatzes.

Es wird unter folgenden Massnahmen- bzw. Umsetzungspakete unterschieden:

Sofortmassnahmen

Dieses Paket enthält Massnahmen, die im Sinne von Quick-Wins ohne grössere Planung durch die Gemeinde umgesetzt werden können. Die Umsetzung soll sofort ausgelöst werden bzw. in den nächsten zwei Jahren stattfinden.

Schlüsselmassnahmen

Dieses Paket umfasst die wichtigsten Schlüsselmassnahmen mit Planungshoheit bei der Gemeinde. Die Umsetzung soll prioritär angegangen werden und in einem kurz- bis mittelfristigen Zeithorizont (innerhalb der nächsten zehn Jahre) stattfinden.

Sekundäre Massnahmen

Dieses Paket beinhaltet weitere Massnahmen mit Federführung bei der Gemeinde, welche in zweiter Priorität (oder falls sich bereits früher die Gelegenheit ergibt) umgesetzt werden sollen. Der Zeitrahmen für die Umsetzung dieser Massnahmen wird auf mittel- bis langfristig (fünf bis über zehn Jahre) gesetzt.

Koordinationspaket

Das Koordinationspaket enthält prioritäre Massnahmen, bei denen die Federführung jedoch nicht bei der Gemeinde liegt. Die Gemeinde stösst bei diesen Massnahmen die Umsetzung an und setzt sich in der Zusammenarbeit für ihr Interesse ein. Die Umsetzung der Massnahmen soll, wie bei den Schlüsselmassnahmen, kurz- bis mittelfristig stattfinden.

Themenspeicher

Die Massnahmen im Themenspeicher sind von untergeordneter Priorität, die Umsetzung soll zu einem späteren Zeitpunkt geprüft werden. Der Zeithorizont der Umsetzung wird auf über zehn Jahre festgesetzt. Falls sich im Rahmen eines anderen Projekts eine günstige Gelegenheit ergibt (beispielsweise im Rahmen der ordentlichen Strassensanierung), können diese Massnahmen auch früher angegangen werden. Der Themenspeicher dient als Grundlage für den Anstoss weiterer Projekte. Er beinhaltet Themen, welche im Sinne des Verkehrskonzepts 2024+ sind und bei welchen sich je nachdem das Weiterdenken und Weitererarbeiten lohnt.

Daueraufgabe Planung

Dieses Paket beinhaltet Massnahmen, welche zentrale Daueraufgaben der Planung sind. Die Umsetzung dieser Massnahmen soll sofort ausgelöst werden bzw. findet laufend statt. Die Umsetzung dieser Massnahmen ist zentral.

Das Umsetzungsprinzip mit den verschiedenen Paketen und den zugehörigen Zeithorizonten ist in Abbildung 14 illustriert.

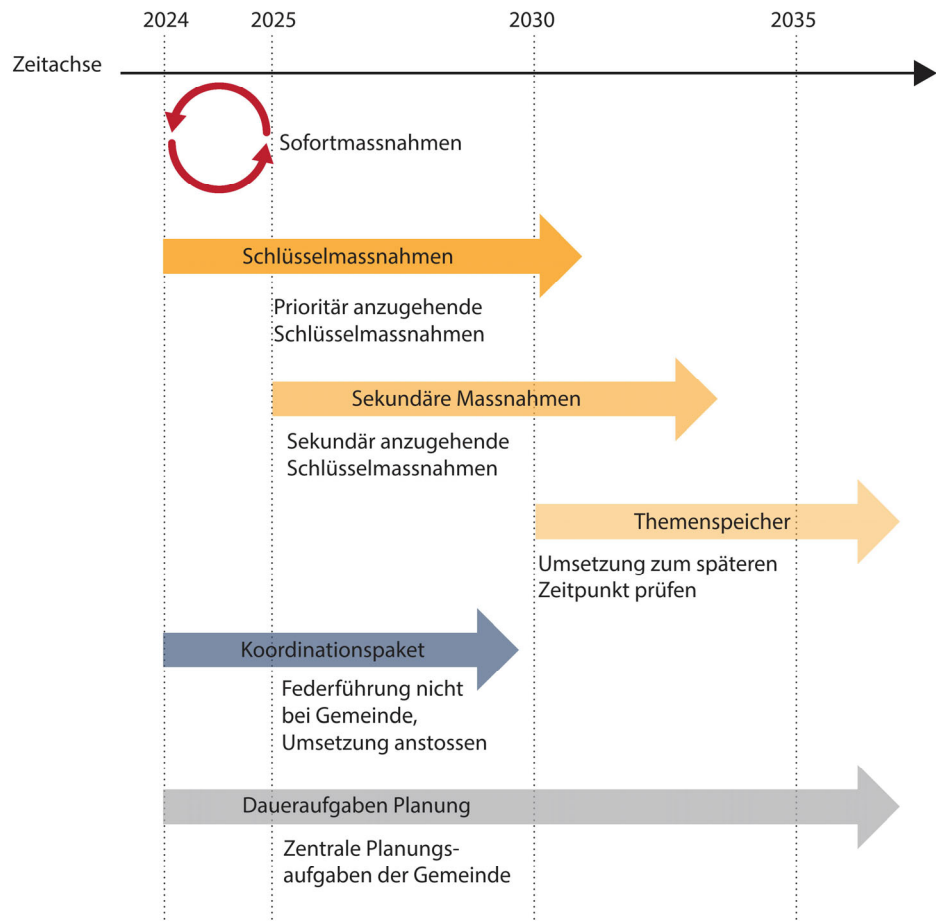


Abbildung 14: Zeitachse Umsetzung der Massnahmenpakete

Nachfolgend sind die verschiedenen Umsetzungspakete aufgeführt.

Sofortmassnahmen

Nr.	Massnahme
GV_01	Temporäre Aufwertung Flaniermeile
GV_02	Optimierung Gestaltung öffentlicher Strassenraum und Gewerbe- / Bestuhlungsflächen im Zentrum
GV_03	Einführung Begegnungszone Flaniermeile / Laret
GV_04	Versuch Flaniermeile zweitägig beschränkt befahrbar
FVV_02	Umgestaltung Strassenraum Via da Mulin
FVV_11	Fusswegnetz gemäss Konzeptplan aktualisieren
FVV_12	Festlegung kommunales Velowegnetz
ÖV_02	Temporäre Aufwertung Bushaltestelle Punt Muragl
MIV_01	Einführung Tempo 30 auf der Via da la Staziun
MIV_02	Einführung flächendeckend Tempo 30 im Quartier
MIV_03	Einführung Begegnungszone Pros da God
MIV_04	Einführung Begegnungszone auf dem Bahnhofsareal
PP_03	Erstellung von Abladezone bei der Sesselbahn Languard

Schlüsselmassnahmen

Nr.	Massnahme
GV_05	Einführung Einbahn Laret
GV_06	Versuch Flaniermeile ganzwöchig beschränkt befahrbar
FVV_01	Schliessung Netzlücke Bellavita – La Senda
FVV_07	Fussverbindung Oberer Schulweg
FVV_08	Förderung öffentliche Veloabstellplätze
ÖV_01	Aufwertung Bushaltestellen
ÖV_04	Entwicklung/Aufwertung Bahnhofgebiet

Koordinationspaket

Nr.	Massnahme
ÖV_03	Anpassung Linienführung Busangebot
ÖV_05	Umgestaltung Drehscheibe Punt Muragl

Sekundäre Massnahmen

Nr.	Massnahme
GV_07	Dauerhafte Umgestaltung Piazza Bellavita
FVV_03	Umgestaltung Strassenraum Via da la Staziun
FVV_05	Aufwertung Fussverbindung Bellavita – Languard
FVV_06	Trottoir Godin
FVV_09	Entflechtung Fuss- und Veloverkehr (Freizeitnetz)
PP_01	Bewirtschaftung öffentliche Parkplätze
PP_02	Einführung Parkleitsystem
PP_04	Erstellung/Erweiterung Parkhaus Cuntschet

Themenspeicher

Nr.	Massnahme
FVV_04	Aufwertung Verbindung La Senda – Via da Mulin
FVV_10	Prüfung Velosharing-Angebot
ÖV_06	Aufwertung Bahnhaltestelle Surovas
ÖV_07	Prüfung On-Demand-Angebot
MIV_05	Anpassung Strassenbreite Via da la Staziun

Daueraufgabe Planung

Nr.	Massnahme
GV_01	Temporäre Aufwertung Flaniermeile
GV_02	Optimierung Gestaltung öffentlicher Strassenraum und Gewerbe-/Bestuhlungsflächen im Zentrum
GV_08	Monitoring und Controlling Verkehrskonzept

Abkürzungen / Glossar

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GEP	Genereller Erschliessungsplan
GöV	Gesetz über den öffentlichen Verkehr im Kanton Graubünden
GV	Gesamtverkehr
KRL	Kommunales räumliches Leitbild
LKW	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PLS	Parkleitsystem
PP	Parkplatz
PW	Personenwagen
RhB	Rhätische Bahn
RP	Richtplan
SWOT	Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen), Threats (Risiken)
TBA GR	Tiefbauamt Kanton Graubünden
VK	Verkehrskonzept

Anhang

Anhang 1: Detaillierte Situationsanalyse

Landschaft und Siedlung

Das Gemeindegebiet von Pontresina erstreckt sich über das ganze Val Bernina von Punt Muragl bis Ospizio Bernina kurz vor der Pashöhe und umfasst neben dem Val Bernina auch weitere Seitentäler wie das Val Morteratsch, Val Minor, Val da Fain sowie den Eingang des Val Roseg. Das Gemeindegebiet ist geprägt von den hochalpinen Gebirgsmassiven und erstreckt sich bis zum Piz Bernina auf rund 4049 m über Meer. Weiter umfasst die Gemeinde zahlreiche Bergseen und Gebirgsflüsse, welche im Val Bernina zusammenfliessen, erst in den Ova da Bernina und dann in den Flaz, welche durch das Siedlungsgebiet fliesst und später ausserhalb des Gemeindegebiets im Oberengadiner Haupttal im Inn mündet. Ein Grossteil des Gemeindegebiets gehört zum Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) als Teil der Oberengadiner Seelandschaft und Berninagruppe. Zudem gehört die Bahnlinie der Berninastrecke und ihr erweitertes Umfeld zum Unesco-Weltkulturerbe RhB.

Obschon das Gemeindegebiet insgesamt 118 km² umfasst, ist es aufgrund seiner Lage mehrheitlich unbewohnt. Das Siedlungsgebiet von Pontresina konzentriert sich auf den Eingang des Val Bernina knapp 1 km südöstlich von Punt Muragl und fällt im Verhältnis zur Gemeindegrosse klein aus. Das Hauptsiedlungsgebiet liegt auf einer Geländeterrasse oberhalb des Zusammenflusses der Ova da Bernina mit der Ova da Roseg in den Flaz. Die längliche Hauptsiedlung liegt zwischen dem Fließgewässer und dem Gebirge auf der östlichen Talseite des Val Bernina. Lediglich die Ortsteile Cuntschet und Pros da God, wo sich auch der Bahnhof Pontresina befindet, liegt auf der anderen Seite des Fließgewässers auf der westlichen Talseite. Weitere von der Hauptsiedlung abgetrennte Ortsteile wie Surovas, La Resgia und Plauns Morteratsch befinden sich weiter südlich im Val Bernina. Während Surovas und La Resgia relativ nah des Hauptsiedlungsgebiet sind, befindet sich Plauns Morteratsch am Eingang zum Val Morteratsch 3 km südlich des Hauptsiedlungsgebiets. Geprägt ist das Siedlungsgebiet Plauns Morteratsch vom Campingplatz Morteratsch und ist hauptsächlich in den Sommermonaten belebt.



Abbildung 15: Gemeindegebiet Pontresina (swisstopo, 2023)

Bedeutung Pontresina

Im Zuge des Alpinismus hat sich Pontresina seit dem 19. Jahrhundert zu einem wichtigen Tourismusziel und alpinen Kurort entwickelt. Mit der Eröffnung des Skigebiets Diavolezza/Lagalb und dem aufkommenden Massentourismus hat sich die Bedeutung von Pontresina als Tourismusdestination sowohl im Winter (Ski, Langlauf) als auch im Sommer (Wandern, Klettern, Mountainbike) weiter verstärkt. Mit 60 Prozent der Logiernächte während der Sommersaison ist in Pontresina der Sommertourismus frequenzstärker als der Wintertourismus. Weiter profitiert Pontresina von der Nähe zu Samedan als Regionalzentrum sowie zu St. Moritz als Zentrum mit internationaler Ausstrahlung und ist spätestens mit dem Bau des Kongress- und Kulturzentrums Rondo zu einem etablierten und vielfältigen Veranstaltungsstandort geworden. Die Gemeinde hat sich zum Ziel gesetzt, ihre Attraktivität sowohl als Wohnort als auch Tourismusstandort weiter zu stärken (vgl. Marken- und Tourismusstrategie).

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Durch die steigende Bedeutung im Rahmen des Alpinismus hat sich Pontresina in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts von einem Bergdorf in einen wichtigen Tourismusstandort entwickelt. Während im Jahr 1864 das Siedlungsgebiet von Pontresina zweigeteilt aus den Ortsteilen Laret und Giarsun bestand, ist mit der steigenden Entwicklung das Gebiet entlang der Hauptstrasse zu einem länglichen Siedlungsgebiet allmählich zusammengewachsen. Mit der Eröffnung der Bahnlinie im Jahr 1908 hat die Bedeutung von Pontresina weiter zugenommen und ein zusätzliches Wachstum des Siedlungsgebiets nach sich gezogen. Der Bahnhof Pontresina und der Bahnhof Surovas liegen deutlich ausserhalb des Siedlungsgebiets. Mit dem Bau der Kantonsstrasse Via da Bernina hat die Gemeinde Pontresina seit dem Jahr 1965 eine Umfahrungsstrasse, welche die Siedlung vom Durchgangsverkehr befreit.

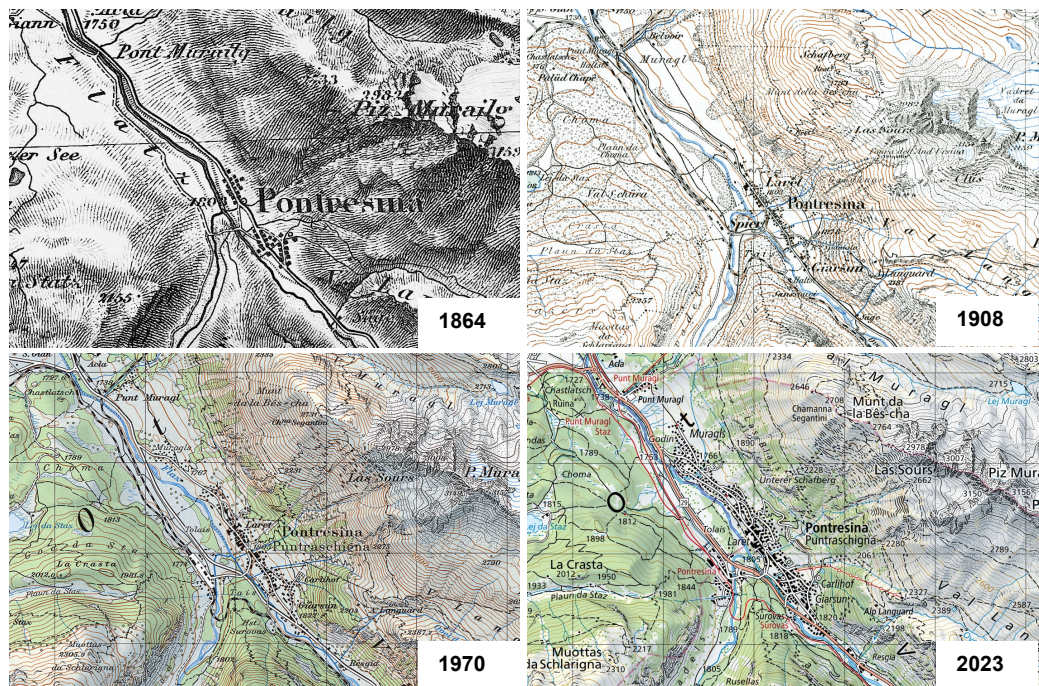


Abbildung 16: Siedlungsentwicklung Pontresina (swisstopo, 2023)

Der aktuelle Überbauungsgrad von Pontresina liegt bei 84 Prozent, wobei sich die Reserve an Bauzonen im bereits bestehenden Wohngebiet befindet. Es wird davon ausgegangen, dass das erwartete Bevölkerungswachstum mit den bereits ausgeschiedenen Bauzonen aufgenommen werden kann. Es bedarf somit keine weitere Einzonung.

Siedlungsstruktur

Das länglich gezogene Hauptsiedlungsgebiet von Pontresina liegt zwischen Gebirge und Fliessgewässer auf der östlichen Talseite des Val Bernina. Der nördliche Teil des Siedlungsgebiets besteht hauptsächlich aus Wohnzonen, während sich im südlichen Teil des Siedlungsgebiets der historische Dorfkern sowie das Zentrum befinden. Die Mehrheit der wichtigsten Quell- und Zielorte von Pontresina wie Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, Gastronomie und Hotellerie aber auch Bildungsstätten, befinden sich im Zentrum auf beiden Seiten der Hauptstrasse Via Maistra (strategische Erlebniswelt: Flaniermeile). Weitere wichtige Quell- und Zielorte befinden sich einerseits im Ortsteil Cuntschet beim Bahnhof Pontresina. Andererseits sind verschiedene interessante Orte wie Sehenswürdigkeiten, Sport- und Freizeitangebote und Hotels weiter südlich im Ortsteil Plauns Morteratsch am Eingang des Val Morteratsch vorhanden. Hier befindet sich auch der Campingplatz Morteratsch, welcher mittlerweile alleine bis zu 100'000 Logiernächte generiert, ganzjährig geöffnet und vor allem im Sommerhalbjahr ausgesprochen stark besucht ist. Weitere einzelne Ausflugsziele (Sehenswürdigkeiten und Gastronomie) liegen abseits des Hapterschliessungskorridors im Gebirge in den Ski- und Wandergebieten (strategische Erlebniswelten: Steinbock-Paradies Pontresina, Erlebnisraum Bernina Glaciers, Sportarena Pontresina).

Neben dem allgemeinen Versorgungs- und Dienstleistungsangebot verfügt Pontresina aufgrund seiner Bedeutung als Tourismusstandort über zahlreiche Hotels, Restaurants und Bars. Zudem stehen unzählige sportliche sowie kulturelle Angebote wie Ski, Langlauf, Mountainbike, Wandern, Tennis, Seilpark, Eisplätze, Erlebnisbad und Spa, Kino, Museum etc. zur Verfügung.

Einwohnende und Beschäftigte

In Pontresina leben aktuell 2'118 Personen (Stand 31.12.2021). Die aktuelle Prognose des Kantons geht von einer leichten Zunahme der Bevölkerung aus. Die Bevölkerungsstruktur zeigt einen hohen Anteil an älteren Personen. Es kann davon ausgegangen werden, dass dieser Anteil in den nächsten 15-20 Jahren weiterhin hoch bleiben oder gar noch weiter zunehmen wird.

Im Jahr 2018 zählte Pontresina 230 Betriebe und rund 1'800 Beschäftigte. Dies entspricht einem Verhältnis von 0.83 Beschäftigte pro Einwohnende. Rund 83 Prozent der Beschäftigten arbeiten im dritten Sektor, dem Dienstleistungssektor, mehrheitlich im Bereich Tourismus (Hotellerie, Gastgewerbe, Bergbahnen etc.). Der Anteil an Beschäftigten im dritten Sektor liegt über dem kantonalen Mittel und unterstreicht die Bedeutung der Gemeinde als Tourismusstandort.

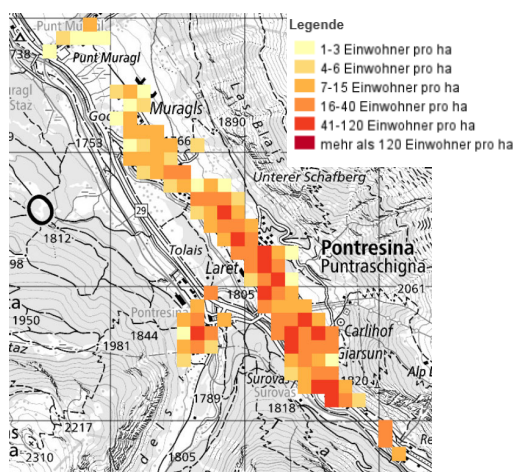


Abbildung 17: Bevölkerungsdichte Einwohnende pro Hektar (Daten 2021, map.geo.admin.ch 2023)

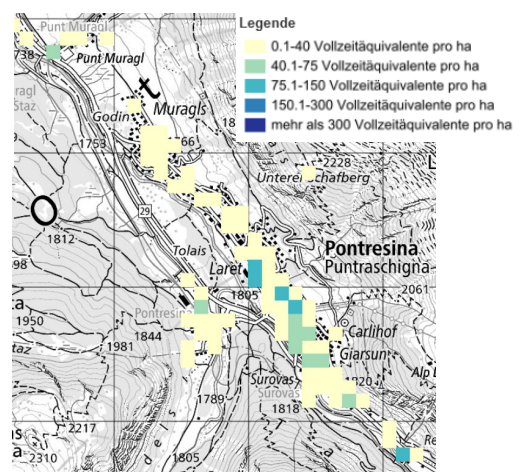


Abbildung 18: Beschäftigte Vollzeitäquivalent pro Hektar (Daten 2020, map.geo.admin.ch 2023)

Modalsplit

Für die Gemeinde Pontresina liegen aufgrund der Grösse nur beschränkt aussagekräftige Daten zum Modalsplit vor. Für die Agglomerationsprogramme des Bundes wurden im Rahmen des Mikrozensus Mobilität verschiedene Oberengadiner Gemeinden, unter anderem Pontresina, zusammen als eine kleine Agglomeration eingestuft (Agglomeration St. Moritz) und Modalsplit-Auswertungen für diesen Raum durchgeführt. Die Auswertungen zeigen, dass in der Agglomeration St. Moritz mit rund 70% ein Grossteil der gesamten Tagesdistanz, welche 38 km beträgt, mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt wird. Der Durchschnitt des MIV-Anteils in ähnlichen kleinen Agglomerationen liegt bei rund 66%, wodurch der Anteil in St. Moritz im Vergleich zu anderen kleinen Agglomerationen mit ähnlicher Ausgangslage leicht überdurchschnittlich ist.

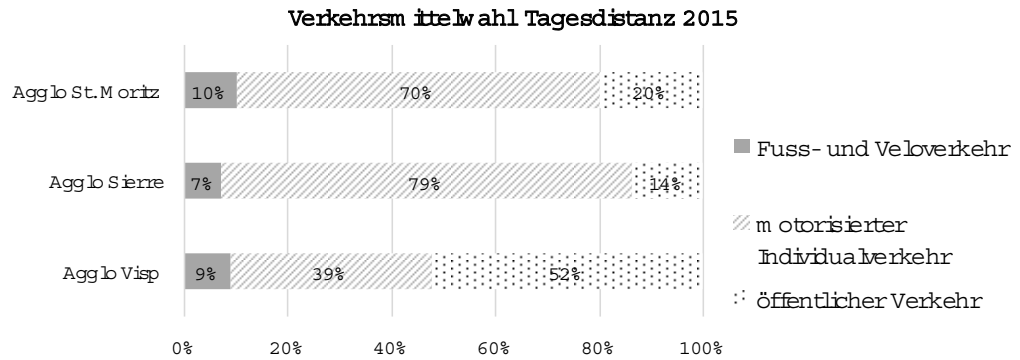


Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl nach Tagesdistanz (BfS, 2017)

Hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl einzelner Etappen liegt die Agglomeration St. Moritz mit über 50% Fuss- und Veloverkehrsanteil deutlich über dem Schweizer Mittel von 41%. Hingegen ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs mit 9 Prozent unter dem Schweizer Mittel von 14%.

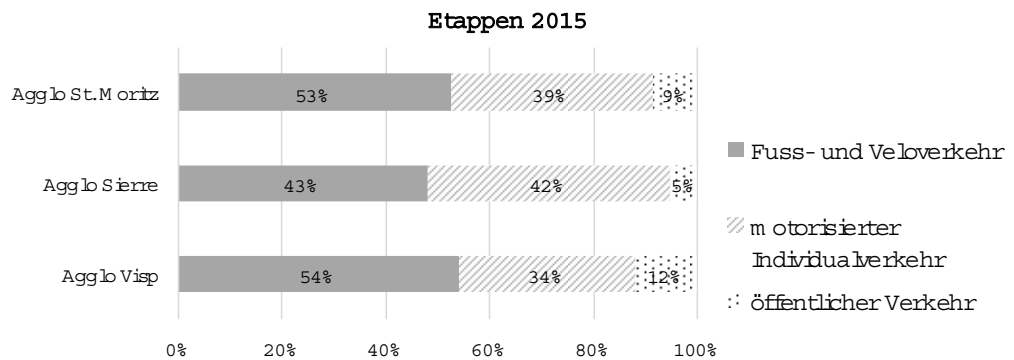


Abbildung 20: Verkehrsmittel nach Etappen (BfS, 2017)

Pendlerverhalten

Aufgrund ihrer Rolle als Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkt weist Pontresina eine starke Pendlermobilität auf, wie Daten aus dem Jahr 2018 zeigen. Im Jahr 2018 pendeln ca. 800 Personen, 470 Personen aus dem Inland und 320 Personen aus dem Ausland, für die Arbeit nach Pontresina. Dem gegenüber pendeln ca. 520 Personen aus Pontresina für ihre Arbeit weg. Demnach hat Pontresina einen klaren Pendlerüberschuss und kann als attraktiver überregionaler Arbeitsort mit Zentrumsfunktion eingestuft werden.

Die beiden nachfolgenden Abbildungen geben einen Eindruck, wie die regionalen Pendlerbeziehungen von und nach Pontresina aussehen. Die Mehrheit der regionalen Zupendelnden leben in Samedan oder St. Moritz, wobei auch Personen aus Puschlav, Celerina, Zuoz und Bever nach Pontresina pendeln. Personen aus Pontresina pendeln regional hauptsächlich nach St. Moritz, Samedan oder Celerina.

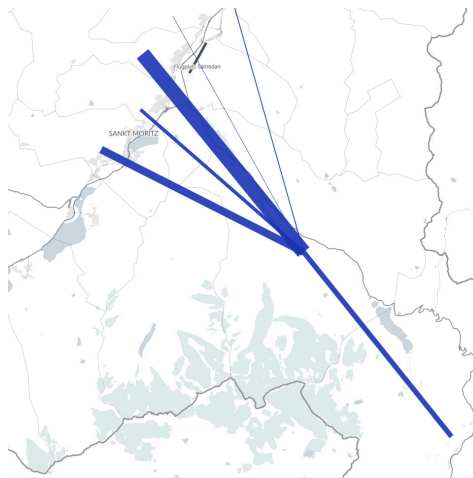


Abbildung 21: Pendlermobilität aus der Region nach Pontresina (Daten 2018, Bezug 2023)

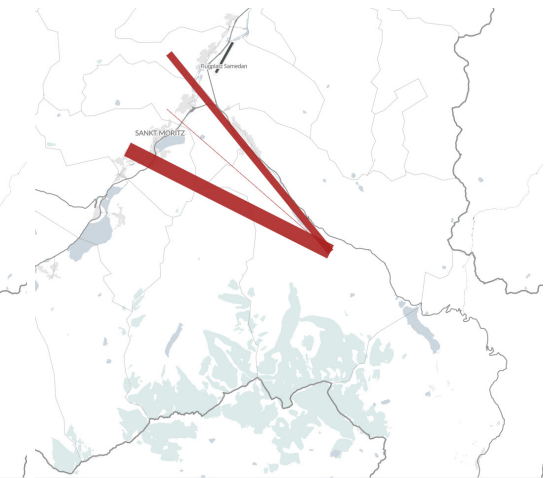


Abbildung 22: Pendlermobilität von Pontresina in die Region (Daten 2018, Bezug 2023)

Verkehrssicherheit

In den letzten fünf Jahren ist es zu 23 registrierten Verkehrsunfällen mit Personenbeteiligung auf dem Gemeindegebiet von Pontresina gekommen, wobei sich lediglich drei innerhalb des Siedlungsgebiets auf Gemeindestrassen und einer auf einem Fussweg ereigneten. Die anderen Verkehrsunfälle ereigneten sich auf der Kantonsstrasse H29 (Via da Bernina), wovon acht Unfälle mit Schwerverletzten und zwei Unfällen mit Getöteten endeten. Bei den Unfällen innerhalb des Siedlungsgebiets war abgesehen von dem Unfall auf dem Weg, welcher sich zwischen einem Zufussgehenden und einem Velofahrenden ereigneten, nur bei einem anderen Unfall ein Velo beteiligt. Bei zwei der drei Unfälle handelte es sich um Parkierunfälle.

Bei der Betrachtung der Unfälle der letzten fünf Jahre auf der Kantonsstrasse ist eine Häufung einerseits bei der Gemeindegrenze zu Celerina bei Punt Muragl erkennbar. Weiter gab es eine Häufung an Unfällen beim Kreisverkehr Via da Bernina / Via da la Staziun sowie beim Ortsteil La Resgia. Sowohl bei Punt Muragl als auch in La Resgia quert der Wanderweg die kantonale Hauptstrasse, jeweils ohne Querungshilfe. Die restlichen Unfälle ereigneten sich zwischen Morteratsch und Passhöhe, wobei bei fast der Hälfte der Unfälle Motorräder und bei zwei Unfällen Velofahrende beteiligt waren.

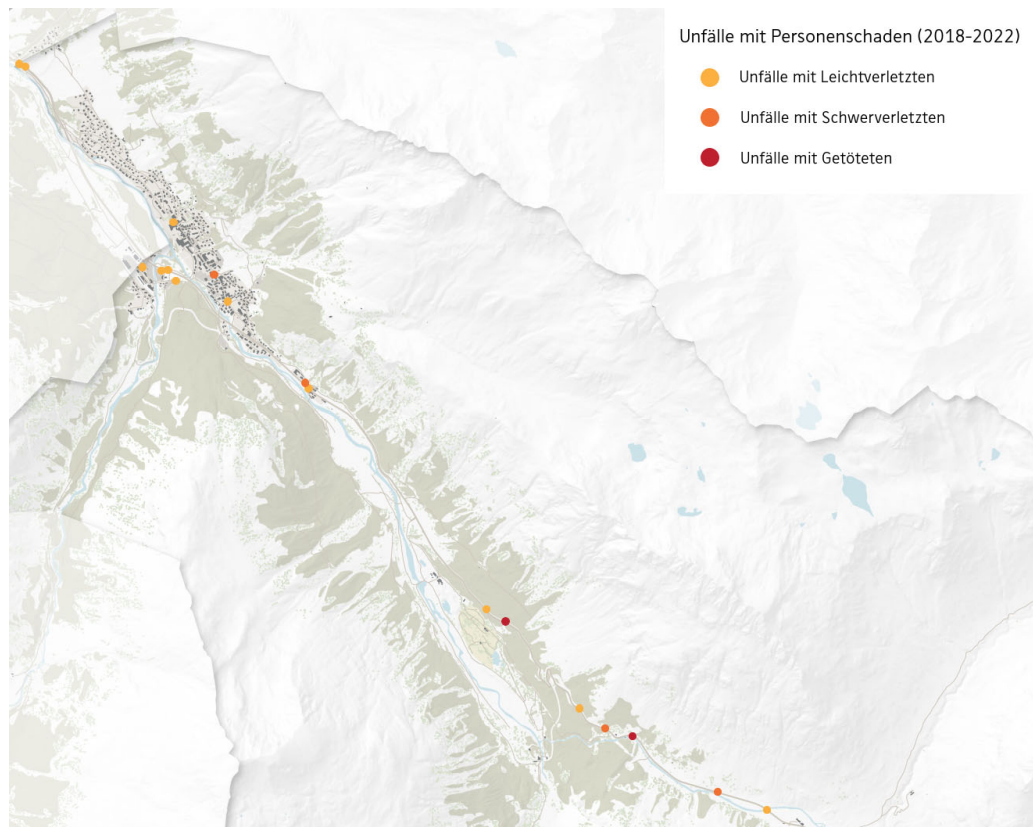


Abbildung 23: Unfälle mit Personenschaden der letzten fünf Jahre (Daten ASTRA, Bezug 2023)

Fussverkehr im Siedlungsgebiet

Grundsätzlich besteht ein dichtes Fusswegnetz in Pontresina mit zahlreichen Verbindungen entlang und quer im Siedlungsgebiet. In Abbildung 24 sind die modellierten Fussverkehrsmengen im Siedlungsgebiet ersichtlich. Der Ausschnitt zeigt, dass vor allem entlang der Hauptstrasse Via Maistra, auf den Achsen zwischen Bahnhof und Zentrum sowie auf den Verbindungen in die Naherholungsgebiete das Fussverkehrspotenzial gross ist.

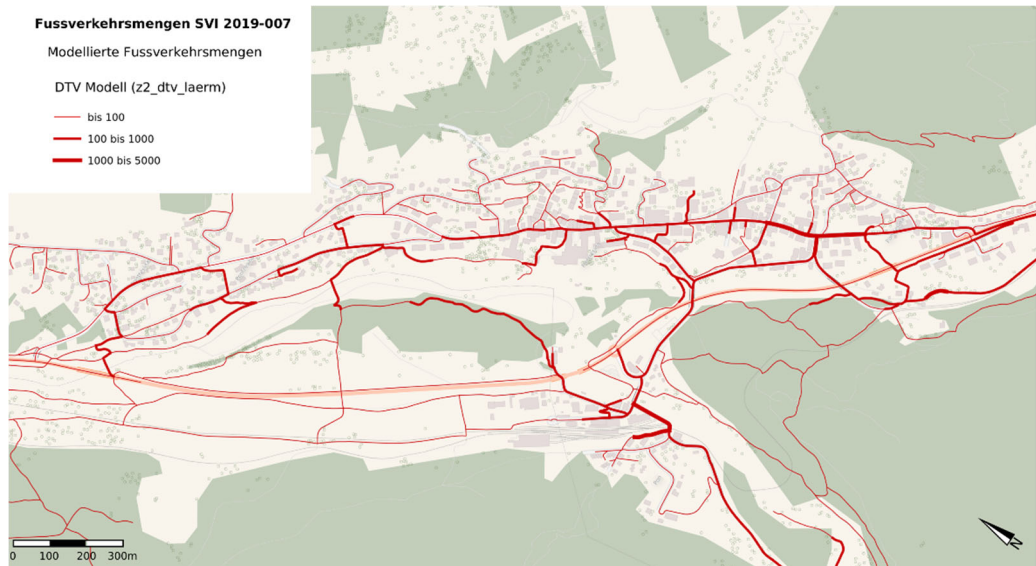


Abbildung 24: Modellierte Fussverkehrsmenge im Siedlungsgebiet von Pontresina (map.metron.ch, 2023)

Abgesehen von der Hauptstrasse Via Maistra wird der Fussverkehr innerhalb des Siedlungsgebiets mehrheitlich auf der Strasse im Mischverkehr geführt. Einzelne Ausnahmen bilden u. a. die Via d'Arövens, die Via da Mulin und die Via da la Staziun, welche jeweils ein einseitiges Trottoir für den Fussverkehr aufweisen. Entlang der Hauptstrasse Via Maistra besteht zwischen Godin / Muragls und Laret sowie zwischen Post und Curtins ein einseitiges Trottoir. In Laret wird aufgrund der engen Platzverhältnisse im historischen Ortskern der Fussverkehr mit Hilfe einer farblichen Längsmarkierung einseitig entlang der Häuserfassade geführt. Zudem sind zur Sicherheit an einzelne Engstellen Poller/Pfosten angebracht. Diese werden jedoch aufgrund der Schneerräumung regelmässig entfernt. Auf der Flaniermeile der Via Maistra zwischen der Via da la Staziun und der Via da Mulin wird der Fussverkehr ebenfalls im Mischverkehr geführt.

Vor allem im zentralen Abschnitt der Via Maistra, im Ortsteil Laret sowie auf der Flaniermeile kommt es zu Konflikten zwischen dem Fussverkehr und den übrigen Verkehrsträgern. Problematisch sind einerseits die Anlieferungen, welche u. a. auf der Fussverkehrsfläche stattfinden und andererseits der zunehmende motorisierte Verkehr, welcher den Fussverkehr auf der Flaniermeile verdrängt. Weiter sind die Trottoirs für das bestehende Fussverkehrsaufkommen und ihre Bedeutung als wichtige Fusswegverbindung oftmals zu schmal ausgestaltet, u. a. entlang der Via da Mulin oder der Via Val Roseg.



Abbildung 25: Enge Platzsituation im historischen Ortsteil Laret; der Fussverkehr wird mit farblichen Längsmarkierung geführt



Abbildung 26: Schmales Trottoir entlang der Via Val Roseg

Wanderrouuten

Auf dem Gemeindegebiet von Pontresina besteht ein dichtes und attraktives Wanderwegnetz, siehe Abbildung 27, welches dem Berninatal entlang vom Siedlungsgebiet bis in die Seitentäler und auf die Gipfel der umliegenden Gebirge reicht. Die zahlreichen Wanderrouuten tragen erheblich zur Bedeutung von Pontresina als Sommertourismusstandort bei.

Dem Val Bernina entlang kommt es zu einigen Querungen von Wanderwegen über die kantonale Hauptverkehrsstrasse Via da Bernina. Je nach Verkehrsbelastung und Wanderfrequenz kann die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden und es kommt zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

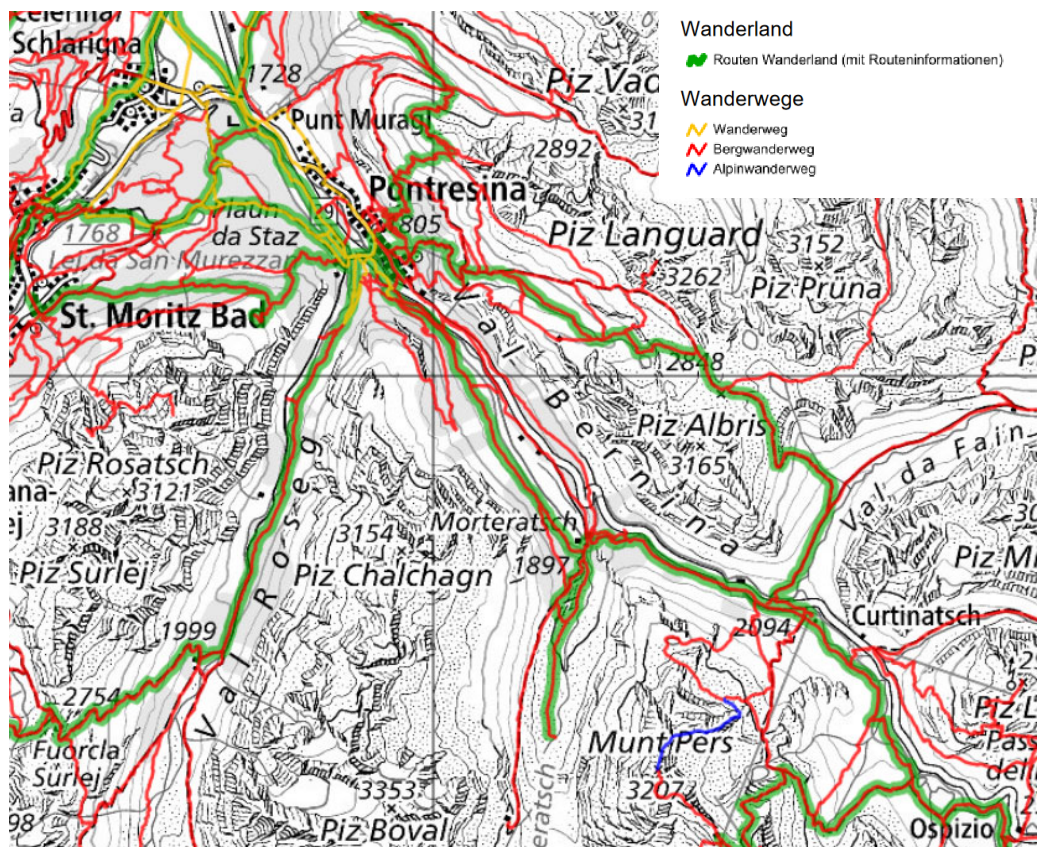


Abbildung 27: Schweizer Wanderwegnetz Ausschnitt Pontresina (map.geo.admin.ch, 2023)

Veloverkehr Alltagsnetz

Im Sachplan Velo sind Veloverbindungen (Alltagsnetz) und Velorouten (Freizeit- und Mountainbikenetz) von kantonaler Bedeutung eingetragen. Auf dem Gemeindegebiet von Pontresina besteht zwischen Punt Muragl und dem Dorfzentrum eine Verbindung im Grundnetz Alltag, siehe Abbildung 28. Diese wird ab Punt Muragl über die Kantonsstrasse Via da Bernina und weiter über die Via Maistra bis ins Zentrum geführt. Auf der eingetragenen Verbindung, wie auch innerhalb des ganzen Siedlungsgebiets allgemein, besteht keine separate Infrastruktur, das Velo wird im Mischverkehr geführt. Weiter hat der Kanton im Zusammenhang mit dem Sachplan Velo behördenverbindliche Projektierungsrichtlinien für den Alltagsverkehr erstellt.

In Pontresina besteht kein ergänzendes kommunales Velowegnetz.

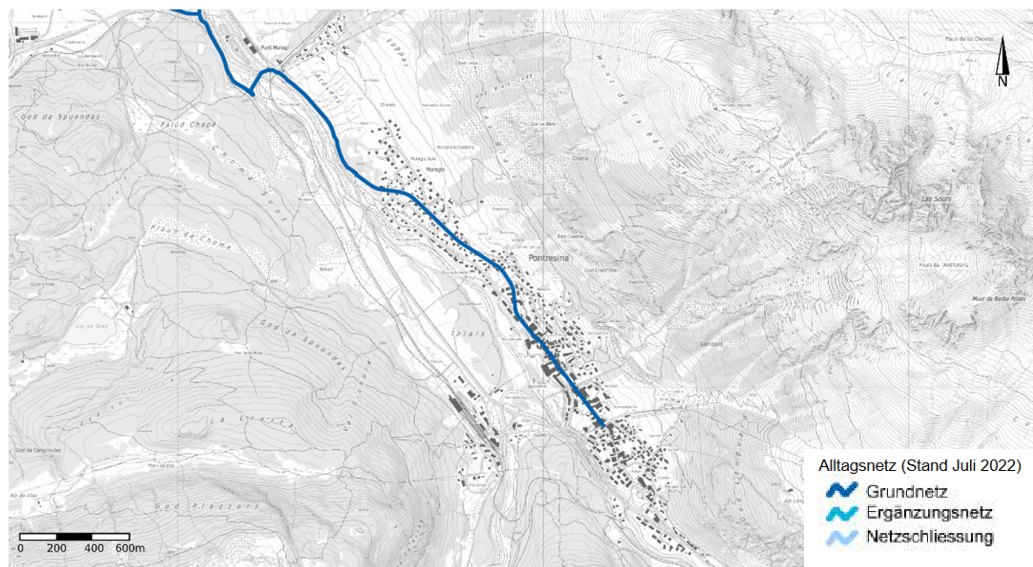


Abbildung 28: Ausschnitt Sachplan Velo Alltagsnetz (geo.gr.ch, 2023)

Im Rahmen des kantonalen Sachplan Velo wurden zahlreiche punktuelle und lineare Schwachstellen erhoben und kategorisiert. Auf der Gemeindegrenze von Pontresina bei Punt Muragl bestehen mehrere Schwachstellen, siehe Abbildung 29, welche je nach spezifischer Lage unterschiedlichen Gemeinden zugewiesen wurden (Pontresina, Samedan oder Celerina). Eine gemeindeübergreifende Betrachtung und Behebung der Schwachstellen ist sinnvoll.

Die erste Schwachstelle, welche sich als Einzige auf dem Gemeindegebiet von Pontresina befindet, umfasst die unklare Führung über den Tankstellenvorplatz, die Bushaltestelle und die Zufahrt der Parkplätze (lineare Schwachstelle LO08). Als punktuelle Schwachstelle ist die Querung ohne Querungshilfe (Mittelinsel, Velofurte) über die stark befahrene Kantonsstrasse Via da Bernina eingetragen (punktuelle Schwachstelle PO04, Gemeinde Samedan). Die beiden linearen Schwachstellen LO10 und LO11 sind aufgrund ihrer Lage auf unterschiedlichen Gemeindegebieten (Samedan bzw. Celerina) einzeln ausgeschieden, obschon es sich jeweils um eine Verbindung über den gleichen asphaltierten Fussweg handelt (fortführende Verbindung).

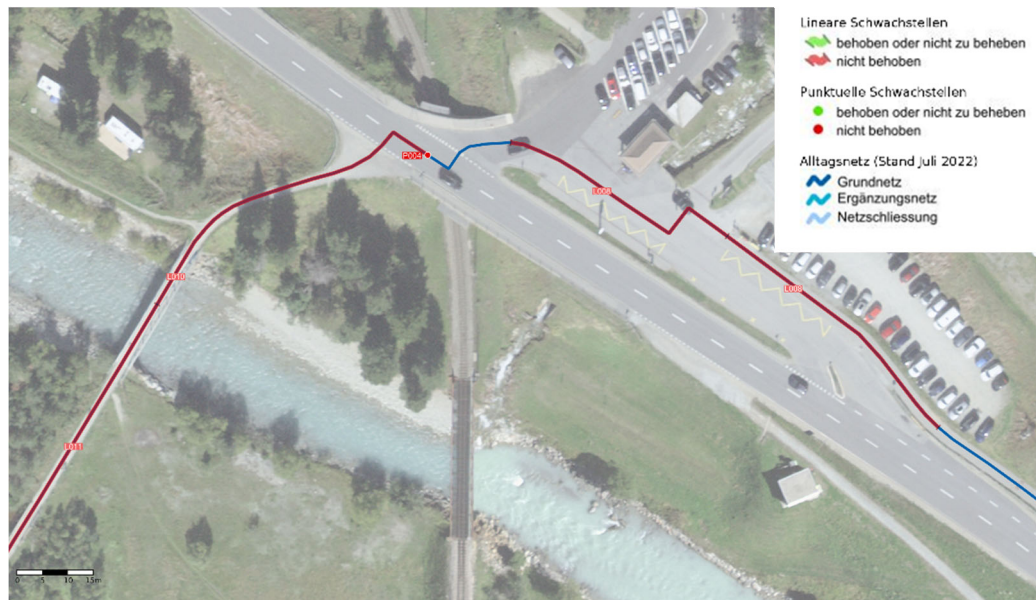


Abbildung 29: Sachplan Velo: Lineare und punktuelle Schwachstellen im Alltagsnetz bei Punt Muragl (geo.gr.ch, 2023)

Im Siedlungsgebiet sind vereinzelt Veloabstellplätze vorhanden. Bei vielen wichtigen Zielorten sowie bei den zentralen ÖV-Haltestellen (u. a. Bahnhof Pontresina, Surovas, Post etc.) bestehen keine Abstellplätze. Die vorhandenen Abstellplätze sind mehrheitlich von niedriger Qualität und ungünstig platziert. Beispielsweise befinden sich die Veloabstellplätze auf der Piazza Bellavita am Rand der Piazza hinter dem Eingang zum Hallenbad. Dadurch sind sie von der Strasse aus nicht sichtbar und nur über den Parkplatz zugänglich. Weiter sind die Abstellplätze nicht überdacht und aufgrund der Wahl des Parkiersystems sind die Velos nicht an den Abstellplätzen anschliessbar.



Abbildung 30: Standort der Veloabstellplätze (rotes Rechteck) auf der Piazza Bellavita (swisstopo, 2023)



Abbildung 31: Veloabstellplätze auf der Piazza Bellavita

Veloverkehr Freizeitnetz

Als Freizeitverkehr Velo wird der Freizeit- und Tourismusverkehr verstanden, welcher vorwiegend aus Veloland- und Mountainbikerouten besteht oder wie im Fall des Rennvelos auf dem Strassennetz abgewickelt wird. Prioritär für den Freizeitverkehr sind nicht die direkten Verbindungen zwischen Start und Ziel, sondern eine attraktive und komfortable Führung, welche mehrheitlich durch schöne Landschaften führt. Aufgrund der unterschiedlichen Ansprüche wird zwischen Velowandern und Mountainbike unterschieden.

Auf dem Gemeindegebiet von Pontresina sind weder Velolandrouten noch kantonale Freizeitrouten aus dem Sachplan Velo vorhanden. Im regionalen Richtplan des Oberengadins ist jedoch zwischen dem Bahnhof Pontresina und Samedan/Celerina ein Veloweg eingetragen. Zentral für den Freizeitverkehr in Pontresina ist auch die Via da Bernina, welche über den Berninapass und weiter ins Valposchiavo führt und bei Rennvelofahrenden beliebt ist.

Mountainbikenetz

Das Oberengadin ist eine beliebte Mountainbikeregion, welche immer mehr an Bedeutung gewinnt. Zwischen Punt Muragl und dem Berninapass führt eine der bekanntesten Schweizer Mountainbikeroute parallel zur Via da Bernina durchs Tal.

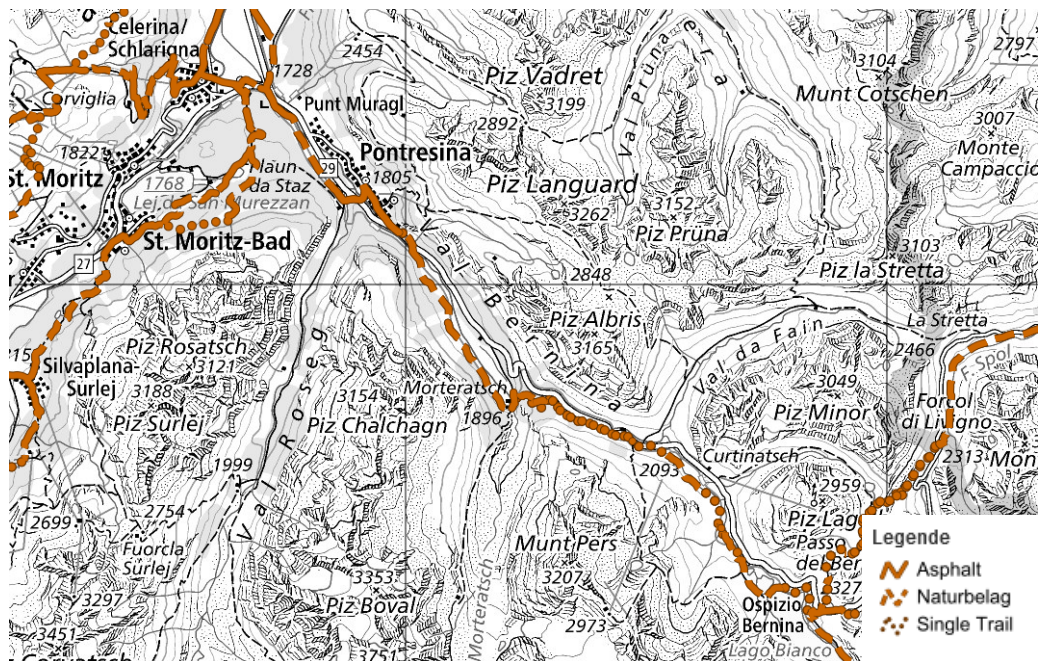


Abbildung 32: Mountainbikeland Schweiz (swisstopo, 2023)

Im Siedlungsgebiet verläuft die Mountainbikeroute vom Bahnhof Pontresina über die Via da la Staziun und weiter auf der Via Maistra durch die Zentrumszone. Aufgrund hoher Geschwindigkeiten der Biker und dem grossen Fussverkehrsaufkommen entlang der Flaniermeile kommt es zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden.

ÖV-Erschliessung

Auf dem Gemeindegebiet von Pontresina befinden sich sechs Bahn- sowie zahlreiche Bushaltestellen. Zentral für den öffentlichen Verkehr ist der Bahnhof Pontresina im Ortsteil Cuntschet, welcher der Haupterschliessung des Siedlungsgebiets dient. Gemäss ARE weist das Siedlungsgebiet von Pontresina ÖV-Güteklassen zwischen D und B auf, was einer geringen bis guten Erschliessung entspricht, siehe Abbildung 33. Auffallend ist, dass u. a. das Zentrum von Pontresina, die Flaniermeile Via Maistra, nur gering mit dem ÖV erschlossen ist.

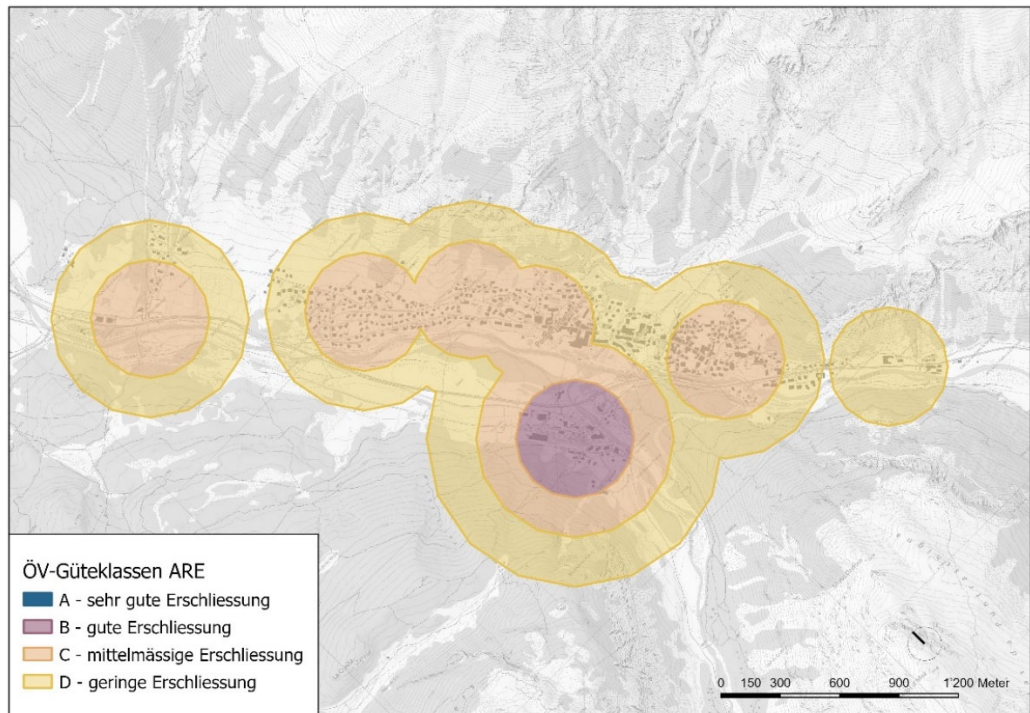


Abbildung 33: Güteklassen ÖV-Erschliessung 2023 nach ARE

ÖV-Angebot

Der Bahnhof Pontresina wird von zwei regionalen Bahnlinien angefahren, welche Pontresina in die eine Richtung einerseits mit Samedan und Scuol und andererseits mit St. Moritz und in die andere Richtung mit dem Valposchiavo und Tirano verbindet. Die Bahnverbindung zwischen St. Moritz und Tirano (Berninaexpress) ist Teil des Unesco-Welterbe RhB und bedient neben dem Bahnhof Pontresina fünf weitere Bahnhaltstellen auf dem Gemeindegebiet. Diese dienen mehrheitlich dem Tourismus bzw. Freizeitverkehr aufgrund der Anbindung an das Skigebiet Diavolezza/Lagalb sowie an zahlreiche Mountainbike- und Wanderrouten, unter anderem den Gletscherweg Morteratsch (Haltestelle Morteratsch, Bahnhof).

Auf dem Gemeindegebiet von Pontresina verkehren zahlreiche Buslinien und verbinden das Siedlungsgebiet mit den Zentren Samedan und St. Moritz sowie mit der übrigen Region Maloja und der Region Bernina. Je nach Saison und Jahreszeit kommt es zu Anpassungen in der Linienführung. Unter anderem werden die Haltestellen bei Diavolezza/Lagalb vom Bus nur im Winter angefahren.

Zusätzlich zum Bahn- und Busangebot gibt es auf dem Gemeindegebiet von Pontresina verschiedene Bergbahnen (Diavolezza, Lagalb, Languard und Muottas Muragl), die im Winter als Zubringer für die Ski- und Schlittelregionen und im Sommer der Erschliessung von Wander-, Kletter- und Mountainbikerouten dienen. Abgesehen von der Bergbahn Lagalb (nur Winterbetrieb) und der Sesselbahn Languard (nur Sommerbetrieb) verkehren alle Bergbahnen sowohl im Winter als auch im Sommer.

Im Zentrum von Pontresina auf der Flaniermeile wird der Bus analog zum MIV im Einbahnverkehr geführt. Da die Haltestelle Rondo nur in eine Richtung befahren wird, besteht eine zweite Haltestelle (Punt Ota Sur) auf der Via da la Staziun, welche das Gebiet in die Gegenrichtung bedient. Weiter besteht während der Winter-, der Sommer- sowie der Zwischensaison jeweils ein unterschiedliches ÖV-Angebot mit teilweise unterschiedlichen Buslinienführungen. So wird der Bahnhof Pontresina teilweise nicht bedient dafür die Haltestelle Gitögla in 300 m Entfernung. Vor allem für Ortsunkundige oder Personen, welche selten den ÖV in Pontresina nutzen, ist diese Inkonsistenz unattraktiv.

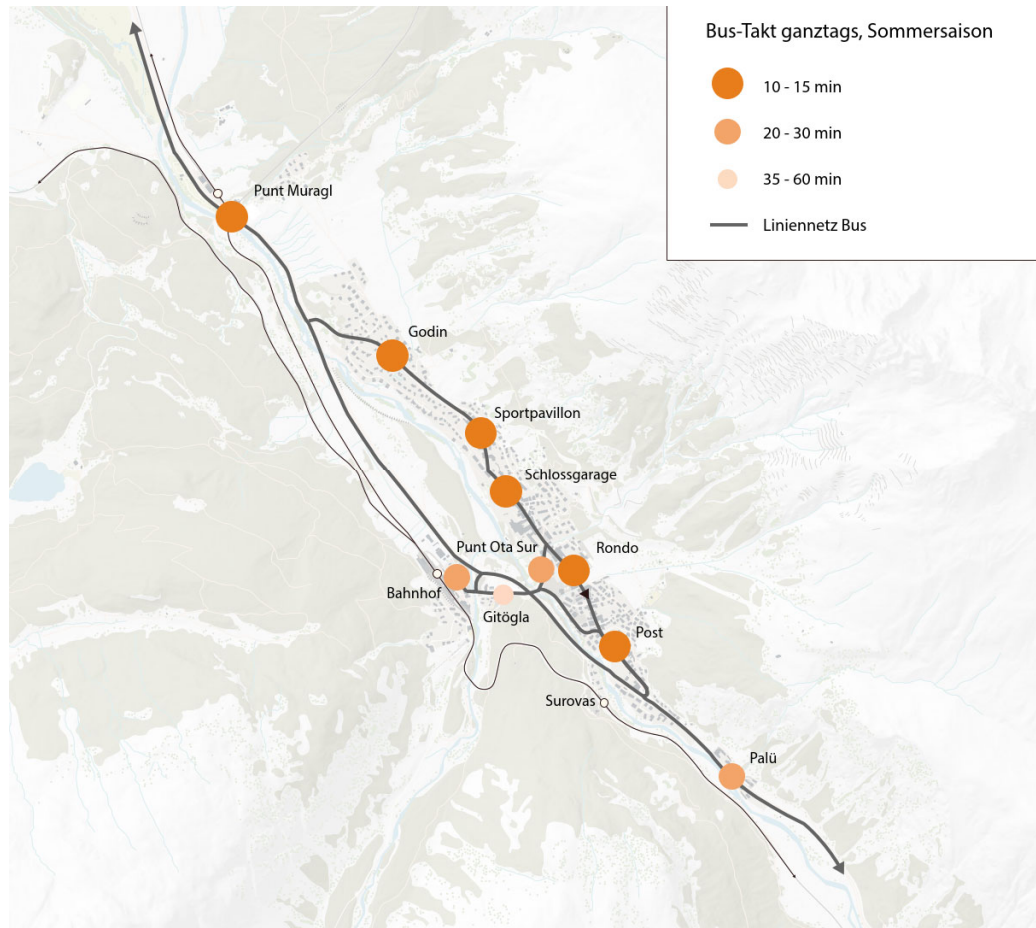


Abbildung 34: Bus-Takt Fahrplan 2023, ganztags Sommersaison

Die Bevölkerung sowie Personen mit Arbeitsplatz in Pontresina (u. a. Pendelnde) und die Tourismuskäste von Pontresina haben jeweils unterschiedliche Bedürfnisse an das ÖV-Angebot. Während für die ansässige Bevölkerung vor allem die Anbindung an die Region sowie attraktive und vor allem lange Betriebszeiten hinsichtlich Pendelmöglichkeit wichtig sind, will der Tourismuskast vor allem eine gute Anbindung an die Tourismusstandorte im Tal – lange Betriebszeiten sind eher unwichtig. Bisher ist der ÖV zumindest für Pendelnde teilweise nicht konkurrenzfähig.

ÖV-Haltestellen

Aufgrund seiner Lage abseits des Hauptsiedlungsgebiets besteht zwischen dem Bahnhof Pontresina und dem Zentrum von Pontresina eine lange Gehdistanz. Weiter ist durch die Lage der Bushaltestelle am Bahnhof (hinter dem Bahnhof, entgegen der Richtung des Zentrums) und die unklare Beschilderung, vor allem für die Ortsunkundigen, die Busverbindung zwischen Bahnhof und Zentrum wenig verständlich. Der Bahnhof

Pontresina gilt als unattraktiver Ankunftsort. Eine Neugestaltung des Bahnhofgebiets mit Aufwertung der Bushaltestelle an geeigneterem Standort ist bereits in Planung.

Punt Muragl (Gemeindegebiet Samedan) ist für Reisen von/nach Pontresina ein wichtiger Umsteigeort zwischen Bahn und Bus. Jedoch ist vor allem für Ortsunkundige sowie Tourismuskönnen mit schwerem Gepäck der Umstieg äusserst unattraktiv. Einerseits ist die Distanz zwischen Bahn- und Bushaltestelle lang, andererseits ist der Weg steil, unbefestigt und verläuft über den Parkplatz der Talstation und die Tankstelle. Zudem ist trotz der Bedeutung der Bushaltestelle diese weder beleuchtet noch überdacht.

Die Bushaltestellen im Siedlungsgebiet von Pontresina sind unterschiedlich attraktiv ausgebaut. Die Mehrheit der Haltestellen ist weder überdacht noch zusätzlich beleuchtet und bei vielen steht keine Sitzgelegenheit zur Verfügung. Gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) müssen die wichtigsten ÖV-Haltestellen hindernisfrei zugänglich, d.h. für alle Personen autonom nutzbar, ausgestaltet sein. In Pontresina sind bereits viele Haltestellen nach BehiG umgesetzt. Einzelne peripher gelegene Haltestellen müssen gemäss kantonaler Studie nicht umgebaut werden.



Abbildung 35: Enge Platzverhältnisse und wenig Sitzgelegenheit an der Bushaltestelle Post



Abbildung 36: Mangelhafter Ausbau der Bushaltestelle Gitögla

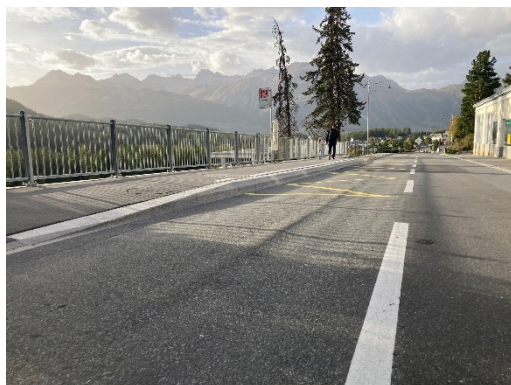


Abbildung 37: Mangelhafte Oberfläche (Rillen) bei der Bushaltestelle Schlossgarage



Abbildung 38: Mangelhafter Ausbau und ungünstige Lage der Bushaltestelle Rondo

Strassennetz

Pontresina ist durch die Via da Bernina, die das Oberengadin mit dem Valposchiavo und weiter mit Italien (Tirano) verbindet, erschlossen. Es handelt sich bei der Via da Bernina um eine kantonale Hauptstrasse (H29), die im Bereich des Siedlungsgebiets abgesetzt vom Zentrum verläuft und somit der Umfahrung von Pontresina dient. Lediglich im südlichen Abschnitt des Hauptsiedlungsgebiets durchquert die Strasse Siedlungsfläche.

Parallel zur Via da Bernina verläuft die kommunale Sammelstrasse Via Maistra. Sie durchquert das ganze Hauptsiedlungsgebiet und schliesst im Norden und Süden jeweils an die Via da Bernina an. Auf dem zentralen Abschnitt der Via Maistra, welcher als Flaniermeile dient, besteht Einbahnverkehr. Im Ortsteil Laret wird aufgrund der engen Platzverhältnis der Verkehr mit Hilfe einer Lichtsignalanlage jeweils abwechslungsweise in eine Richtung geführt. Die Via da la Staziun als weitere wichtige kommunale Sammelstrasse verbindet den Bahnhof bzw. die Ortsteile Cuntschet und Pros da God mit dem Zentrum Pontresinas.

Temporegime

Grundsätzlich besteht auf der Via da Bernina aufgrund ihrer Funktion als kantonale Hauptstrasse sowie als Umfahrungsstrasse die signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Für den Abschnitt der Kantonsstrasse zwischen der Brücke Surovas und dem Werkhof Resgia, welcher durch die Siedlung verläuft, beträgt die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 60 km/h.

Bis zum Siedlungsrand besteht auf der Via Maistra ebenfalls die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Ein Grossteil des Siedlungsgebiets inkl. dem Zentrum liegt in einer Tempo-30-Zone. Diese umfasst neben der Via Maistra auch die Kreuzungsbereiche der Via da la Staziun und der Via da Mulin sowie die angrenzenden Erschliessungsstrassen. Auf dem Abschnitt zwischen Via da la Staziun und Via da Mulin ist die Via Maistra nur beschränkt befahrbar (Einbahnverkehr). Ausserhalb der Tempo-30-Zone im Dorfzentrum sowie im Ortsteil Cuntschet bzw. zwischen Bahnhof und Dorfzentrum besteht «Generell 50».

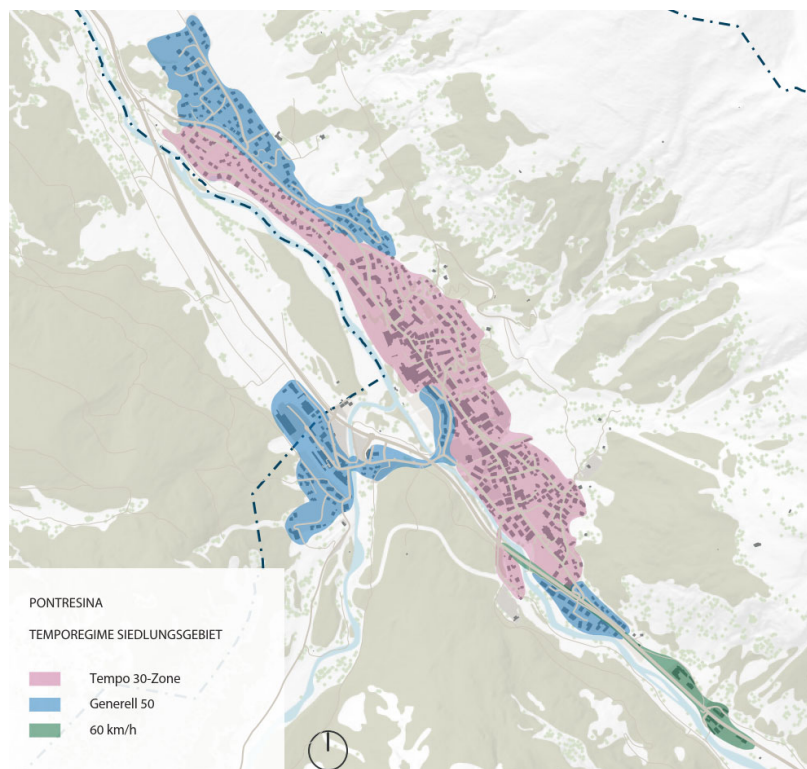


Abbildung 39: Übersicht Temporegime

Verkehrsaufkommen

Da die Via da Bernina die einzige Strasse ist, welche das Oberengadin mit dem Valposchiavo verbindet, ist das Verkehrsaufkommen auf der kantonalen Hauptstrasse hoch. Die beiden nachfolgenden Abbildungen zeigen die Verkehrsbelastung auf der Via da Bernina, einmal an der nördlichen Gemeindegrenze bei Punt Muragl und einmal kurz nach der Gemeindegrenze auf dem Berninapass.

In Abbildung 40 sind die Messdaten der kantonalen Zählstelle beim Punt Muragl aus dem Jahr 2021 und dem Jahr 2022 ersichtlich. Die Saisonalität der Verkehrsbelastung ist deutlich erkennbar und korreliert mehrheitlich mit den Tourismussaisons. Die Verkehrsbelastung 2022 fällt sowohl im Winter als auch im Sommer an Spitzentagen mit fast 13'000 bzw. 15'000 Fahrzeugen sehr hoch aus. Grundsätzlich liegen die Mittelwerte der Sommermonate jeweils über den Mittelwerten der Wintermonate. Aus dem Vergleich der Monatsmittelwerte sind gewisse Schwankungen zwischen den Jahren 2021 und 2022 erkennbar, wobei hauptsächlich die Wintermonate (Januar bis März) betroffen sind. In der Zwischensaison sowie im Sommer sind die Verkehrsbelastungen der beiden Jahre ähnlich.

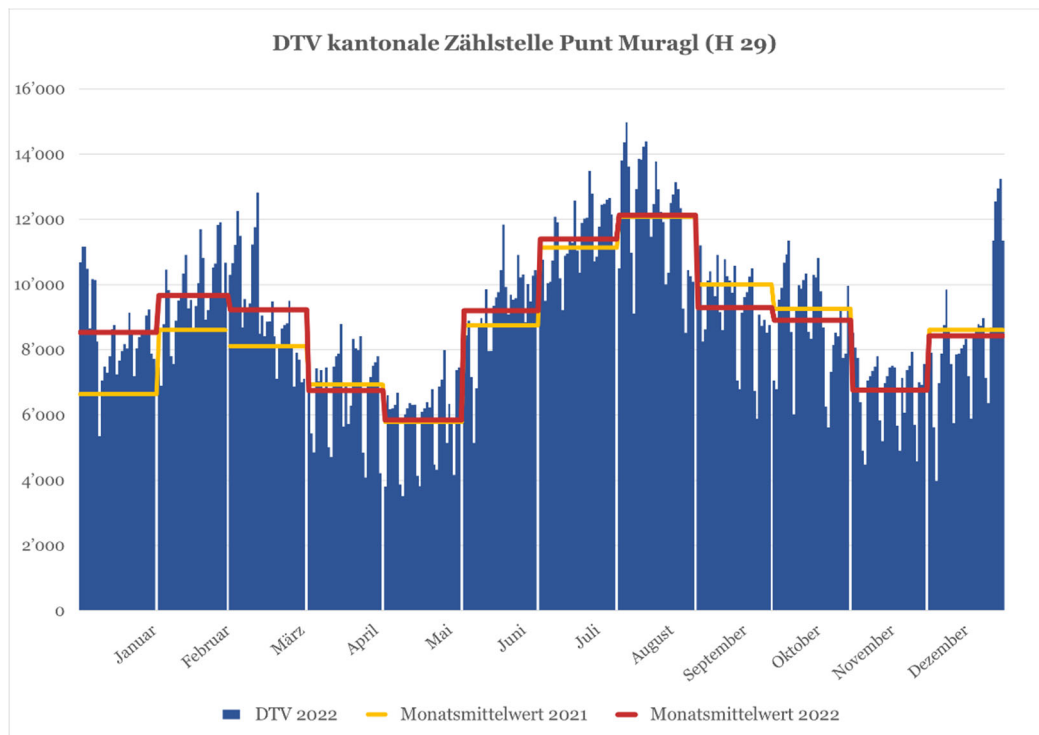


Abbildung 40: DTV 2021/ 2022 Punt Muragl (Kantonale Zählstelle, Daten von TBA GR)

Bei der nationalen Zählstelle auf dem Berninapass ist die Differenz zwischen den Verkehrsfrequenzen aus dem Jahr 2022 und dem Jahr 2021 deutlich erkennbar, siehe Abbildung 41. In beiden Jahren war die Verkehrsbelastung im Sommer jeweils deutlich über der Belastung im Winter und der Zwischensaison. Die Differenz zwischen Sommer und Winter beläuft sich beinahe auf das Dreifache. In den Sommermonaten konnte im Jahr 2022 ein Peak in der Verkehrsbelastung gemessen werden, welcher deutlich höher als im Jahr 2021 ist. Die Belastungen im Winter und in der Zwischensaison sind auch im Jahr 2022 höher als im Jahr 2021. Die Differenz blieb über die Monate jedoch stabil.

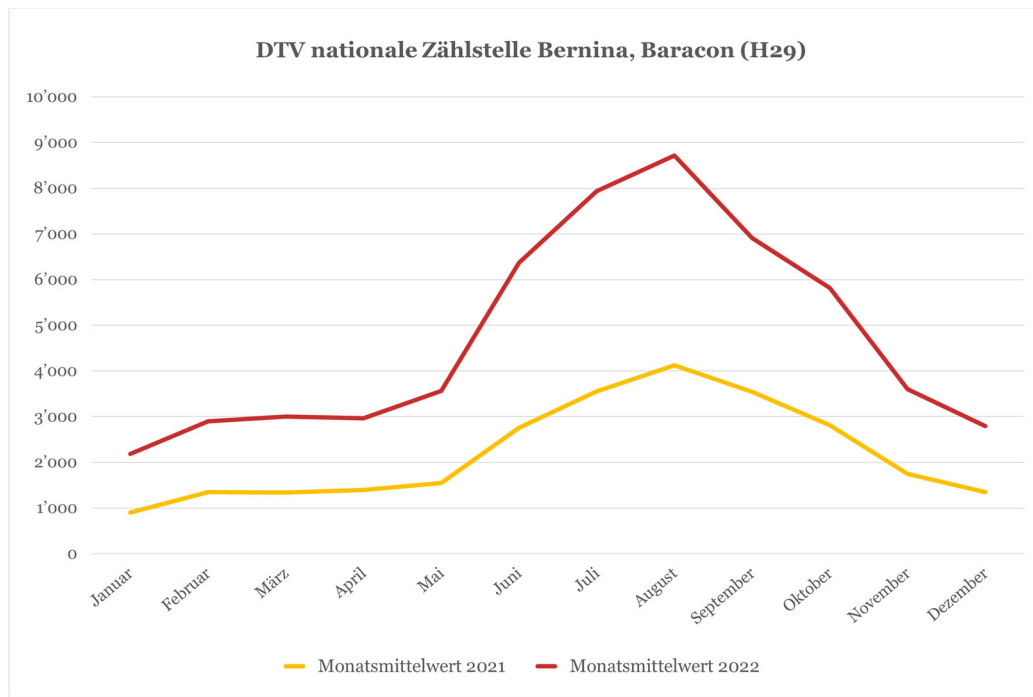


Abbildung 41: DTV 2021/ 2022 Berninapass
(Nationale Zählstelle, Daten von ASTRA)

Öffentliche Parkierung

In Pontresina ist eine Vielzahl an öffentlichen Parkplätzen vorhanden. In der Dorfzone bestehen ca. 690 gemeindeeigene Parkplätze. Dabei kann zwischen den Parkplätzen entlang der Via da la Staziun (254 Parkplätze, ausgenommen Parkplätze direkt beim Bahnhof), den Parkplätzen in den beiden Parkhäusern Mulin und Rondo (332 Parkplätze) sowie den Parkplätzen im und ums Dorfzentrum (102 Parkplätze) unterschieden werden. Bei den oberirdischen Parkplätzen im Zentrum handelt es sich abgesehen von den Coop-Parkplätzen im Parkhaus, den Parkplätzen bei der Sesselbahn Languard (24 Parkplätze) und den Parkplätzen beim Bellavita Erlebnisbad und Spa (37 Parkplätze), um vereinzelt Parkplätze im Strassenraum.

Die Parkplätze ausserhalb des Siedlungsgebiets dienen der Erschliessung des Skigebiets Diavolezza/Lagalb sowie als Ausgangspunkt für diverse Wander- und Mountainbikerouten u. a. dem Gletscherweg im Val Morteratsch. Das gleiche gilt auch für die Parkfläche Resgia, welche ausserhalb des Hauptsiedlungsgebiets beim Werkhof liegt und hauptsächlich den Ausflugsgästen dient.

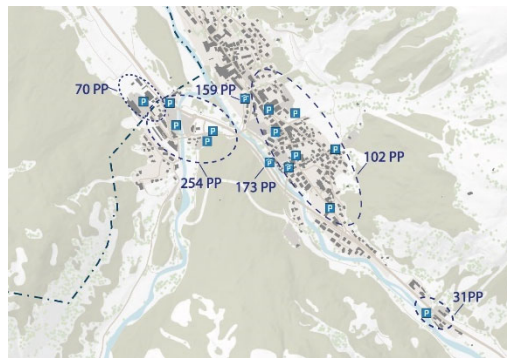


Abbildung 42: Übersicht öffentliche Parkplätze im Siedlungsgebiet



Abbildung 43: Übersicht öffentliche Parkplätze ausserhalb Siedlungsgebiets (Ortsteil Morteratsch, Skigebiet Diavolezza/Lagalb)

Die Parkplätze im Siedlungsgebiet unterscheiden sich in der Bewirtschaftung, einerseits bei den Tarifen und andererseits bei der maximalen Parkdauer. Während es sich bei den oberirdischen Parkplätzen im Zentrum um Kurzzeitparkplätze handelt, kann auf den Parkplätzen in der Nähe des Bahnhofs (Cuntschet, Resgia, Gitögla) je nach Saison zwischen 12 Stunden und 5 Tagen geparkt werden und in den Parkhäusern ist die Parkdauer gar unbeschränkt.

Es bestehen starke Schwankungen in der Auslastung der Parkplätze, zum einen während des Tages und zum anderen über das Jahr. Grundsätzlich besteht jedoch keine komplette Auslastung. Anhand der unterschiedlichen Auslastungen der Parkplätze konnte festgestellt werden, dass gewisse Parkräume beliebter sind als andere.

Im Zentrum von Pontresina (entlang der Flaniermeile) kommt es aufgrund der verschiedenen oberirdischen öffentlichen Parkplätze zu vermehrtem Parksuchverkehr. Um dem entgegenzuwirken und die Attraktivität der Parkhäuser gegenüber den oberirdischen Parkflächen im Zentrum zu steigern, hat die Gemeinde im Jahr 2023 eine Anpassung in der monetären Bewirtschaftung der Parkplätze vorgenommen. Weiter kommt es entlang der Flaniermeile vermehrt zum Wildparkieren.

Bei den Parkplätzen Languard kommt es immer wieder zu Konfliktsituationen. Einerseits aufgrund der engen Platzverhältnisse bei der Zufahrt der Parkplätze sowie im Wendebereich und andererseits aufgrund der Neigung der Parkplätze. Vor allem im Winter, wenn der Platz aufgrund des Schnees noch mehr beschränkt ist, steigt das Konfliktpotenzial massiv.

Private Parkierung

Im Baugesetz der Gemeinde Pontresina ist die Erstellungspflicht von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge geregelt. Diese umfasst die Zahl der zu erstellenden Pflichtparkplätze für Bewohnende sowie für Besucherparkplätze. Von der Pflichtzahl an Parkplätzen kann aus verschiedenen Gründen abgewichen werden. Je nachdem besteht dann die Pflicht bei einer nahegelegenen Gemeinschafts-Parkierungsanlage, eine Parkfläche zu erwerben.

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11