Verkehrskonzept 2024+

Ergebnisse öffentliche Vernehmlassung

Gemeinde Pontresina

19. Juli 2024

metron

Auftraggeberin

Gemeinde Pontresina
Via Maistra 133
7504 Pontresina

Bearbeitung

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

Titelbild: engadin.ch

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 4

2 Rückmeldungen 6
2.1 Kurzumfrage Stimmungsbild 6
2.2 Mitwirkungsbegehren 10

Anhang 11
Anhang 1: Tabelle aller eingetroffenen Mitwirkungsbegehren 11

1 Einleitung

Im Rahmen einer öffentlichen Vernehmlassung hatte die Bevölkerung der Gemeinde Pontresina während rund vier Wochen[1] die Möglichkeit sich zum vorliegenden Berichtsentwurf des Verkehrskonzepts 2024+ zu äussern. Die Vernehmlassung fand in zwei Teilen statt, einerseits wurde in Form einer Kurzumfrage das Stimmungsbild zu den erarbeiten Inhalten abgeholt. Andererseits hatte die Bevölkerung die Möglichkeit Begehren zum Verkehrskonzept 2024+ einzureichen. Die Teilnahme an der öffentlichen Vernehmlassung war sowohl digital (105 Eingaben) als auch analog (17 Eingaben) möglich. Zudem wurden 10 Rückmeldungen in Form einer Stellungnahme eingereicht. Umfrage und Begehren konnten unabhängig voneinander ausgefüllt bzw. eingereicht werden, was dazu führte, dass teilweise nur das Stimmungsbild ausgefüllt oder nur ein Begehren eingereicht wurde. Weiter beinhalteten verschiedene Eingaben mehrere Begehren, gewisse Eingaben wurden unvollständig eingereicht oder verschiedene Personen haben mehrfach teilgenommen. Insgesamt wurden 132 Eingaben und über 150 Begehren berücksichtigt.

Im Rahmen der Kurzumfrage zum Stimmungsbild wurden verschiedene persönliche Angaben abgefragt. Nachfolgende Abbildungen geben einen Überblick zur Zusammensetzung der Teilnehmenden der Kurzumfrage.

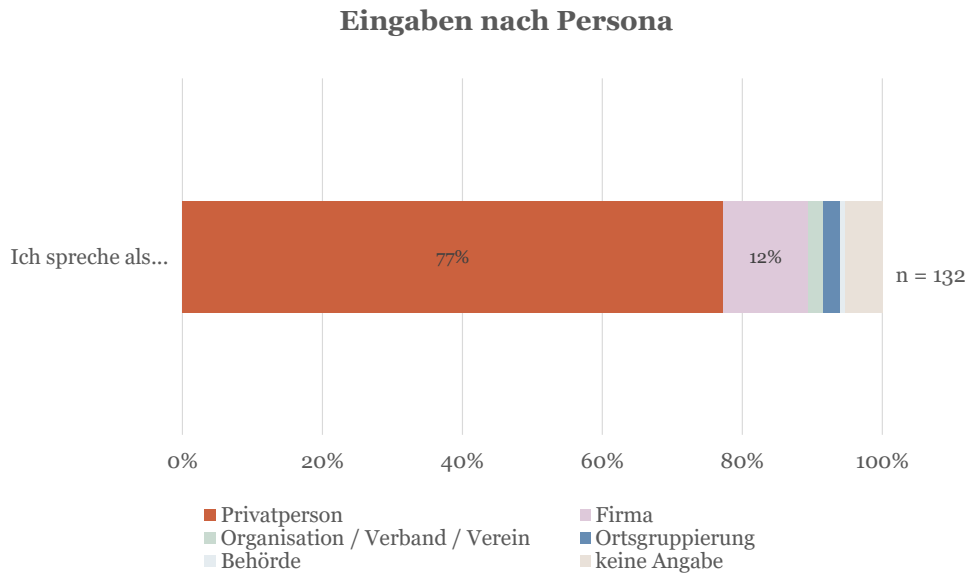


Abbildung 1: Eingaben nach «Person»

[1] Die Teilnahme an der öffentlichen Vernehmlassung war vom 5. April bis 6. Mai 2024 möglich.

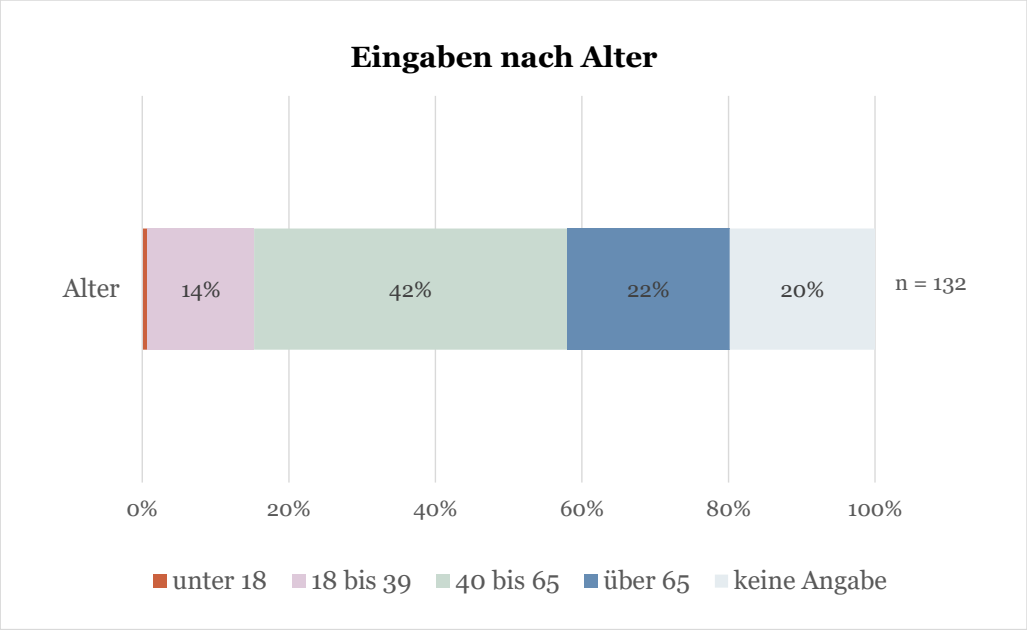


Abbildung 2: Eingaben nach Alter

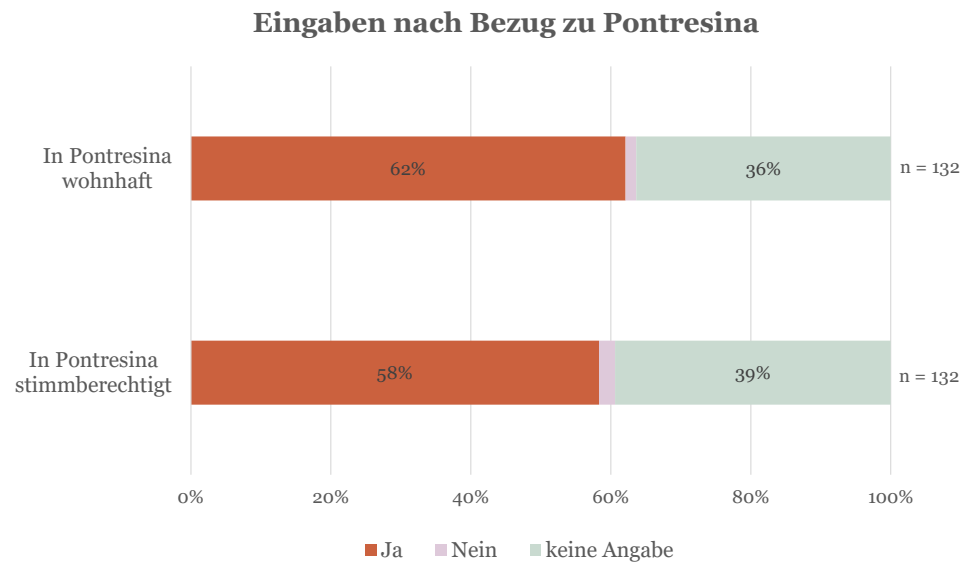


Abbildung 3: Eingaben nach Bezug zur Gemeinde Pontresina

2 Rückmeldungen

2.1 Kurzumfrage Stimmungsbild

Leitsätze

Der erste Abschnitt der Kurzumfrage Stimmungsbild befasste sich mit den im Verkehrskonzept 2024+ festgesetzten fünf Leitsätzen, welche der Konkretisierung des Zielbilds dienen. Zielbild und Leitsätze umfassen die Entwicklung der Mobilität in Pontresina und zeigen den gewünschten verkehrlichen Zustand für die Gemeinde auf. Nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick zum Stimmungsbild zu den Leitsätzen.

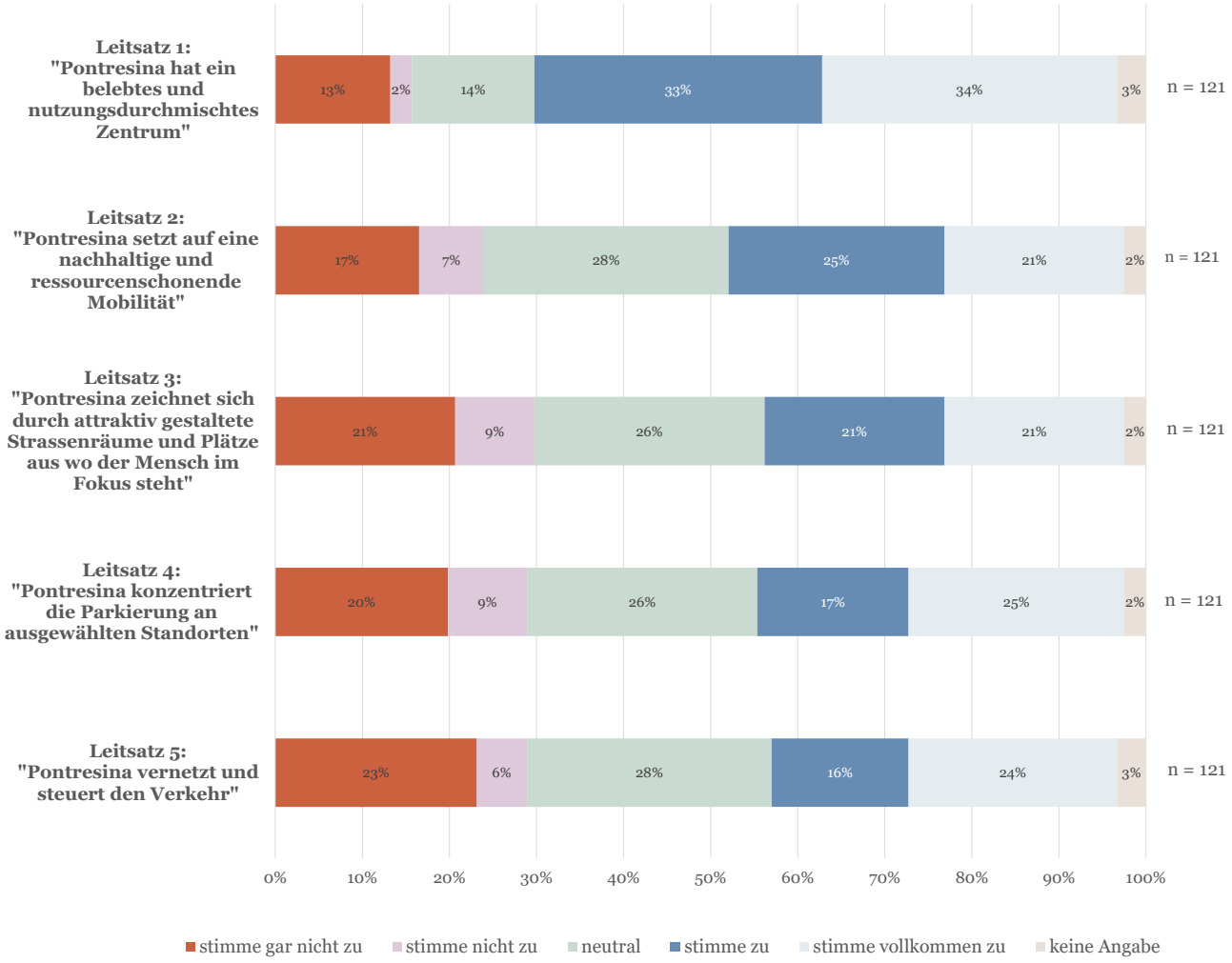


Abbildung 4: Stimmungsbild Leitsätze

Abgesehen vom Leitsatz 1 sind die Rückmeldungen zu den verschiedenen Leitsätzen ähnlich. Während zwischen 24 % und 30 % der Rückmeldungen negativ ausfallen («stimme gar nicht zu» oder «stimme nicht zu»), sind zwischen 40 % und 46 % der Rückmeldungen positiv («stimme vollkommen zu» oder «stimme zu»). Weiter fallen 26 % bis 28 % der Rückmeldungen neutral aus und 2 % bis 3 % der Eingaben blieben leer. Das Stimmungsbild zum Leitsatz 1 ist im Vergleich deutlich positiver (67 % der Rückmeldungen positiv), während lediglich 15 % der Rückmeldungen negativ ausfallen. Weiter ist auch der Anteil der neutralen Rückmeldungen mit 14 % deutlich tiefer.

Stossrichtungen

Im zweiten Abschnitt der Kurzumfrage wurde ein Stimmungsbild zu den festgesetzten Stossrichtungen abgeholt. Die Stossrichtungen bilden die Grundlage für den Strategieteil des Verkehrskonzepts 2024+ und basieren auf der 4V-Strategie. Folgende vier Stossrichtungen werden festgesetzt:

- Stossrichtung 1: «Alltag verzahnen»
- Stossrichtung 2: «Wege auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern»
- Stossrichtung 3: «Verkehr verträglich abwickeln»
- Stossrichtung 4: «Mobilität vernetzen»

Im Vergleich zum Stimmungsbild der Leitsätze weisen die Rückmeldungen zu den Stossrichtungen eine höhe Varianz auf. Die grösste Zustimmung erhielt die Stossrichtung 3 mit 61 % positiven, 16 % negativen und 22 % neutralen Rückmeldungen. Im Gegensatz dazu erhielt die Stossrichtung 2 am wenigsten Zustimmung mit 43 % positive, 24 % negative und 31 % neutrale Rückmeldungen. Das Stimmungsbild der Stossrichtungen 1 und 4 sieht relativ ähnlich aus mit jeweils 52 % positiven, 20 – 24 % negativen und 23 – 24 % neutralen Rückmeldungen. Weiter ist die totale Anzahl der eingegangenen Rückmeldungen zu den Stossrichtungen (92 Eingaben) deutlich tiefer als bei denjenigen zu den Leitsätzen (121 Eingaben).

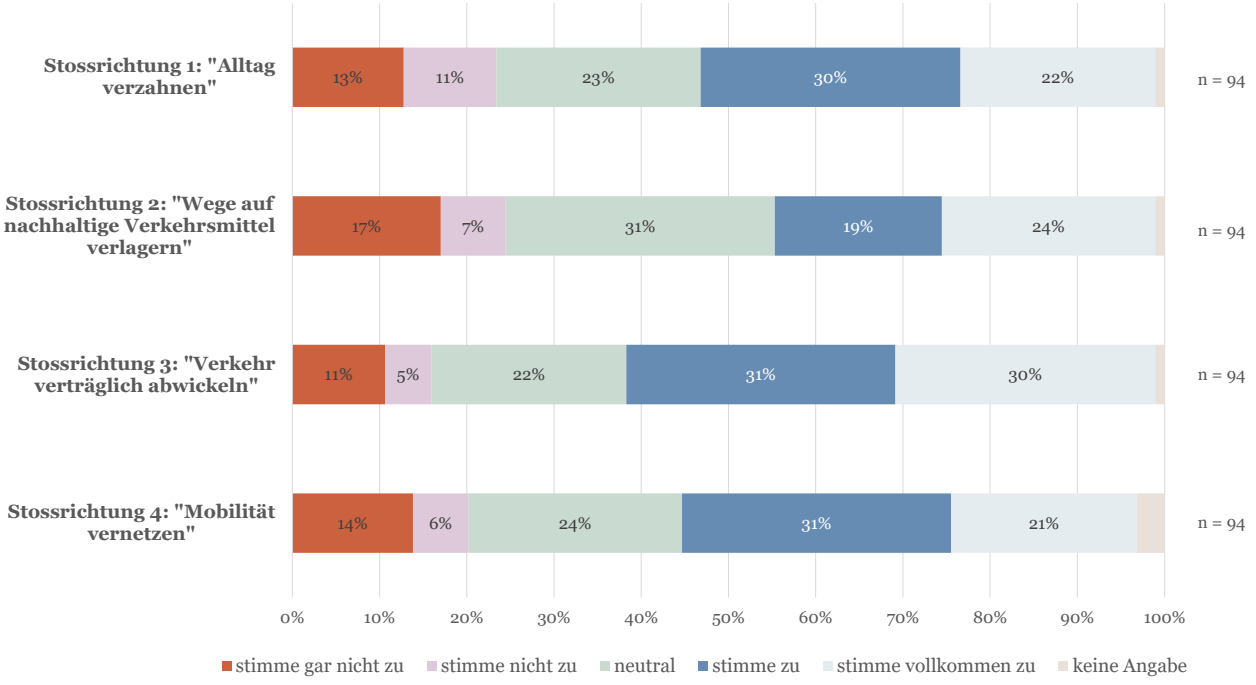


Abbildung 5: Stimmungsbild Stossrichtungen

Vertiefungen

Der dritte Teil der Umfrage befasst sich mit zwei Vertiefungen, welche im Verkehrskonzept 2024+ erarbeitet wurde. Dabei handelt es sich einerseits um die Verkehrsberuhigung im Zentrum (Vertiefung 1) und andererseits um die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots (Vertiefung 2).

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Minimierung der bestehenden Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden wird eine Verkehrsberuhigung im Zentrum angestrebt. Dabei wurden verschiedene Ansätze geprüft:

- Ansatz 1: Einführung einer Begegnungszone auf der Via Maistra zwischen Schossgarage und Knoten Maistra / Mulin sowie auf der Via Cruscheda bis nach der Einfahrt Sesselbahn Languard
- Ansatz 2: Einführung Einbahnregime in Laret auf der Via Maistra zwischen Schlossgarage und Rondo
- Ansatz 3: Einführung Fahrverbot auf Via Maistra zwischen Via Giandains und Via Seglias sowie auf der Via Cruscheda bis nach der Einfahrt Sesselbahn Languard (Zufahrt für Anwohnende und Feriengäste weiterhin gestattet)

Im Rahmen der Vertiefung 1 wurde ersichtlich, dass eine Kombination der verschiedenen Ansätze zur gesamtheitlichen Verkehrsberuhigung des Zentrums führt. Die zugehörigen Massnahmen sollen im Rahmen einer etappierten Verkehrsberuhigung umgesetzt werden.

Hinsichtlich der Weiterentwicklung des ÖV-Angebots innerhalb des Siedlungsgebiets, genauer die Feinerschliessung durch Busse, wurden verschiedene Varianten erarbeitet und bewertet. Im Rahmen der Vertiefung 2 ist als Bestvariante die Führung des Regionalbusses auf der Via Maistra im Gegenverkehr hervorgegangen. Dabei 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 die Via da la Staziun. Die beiden Haltestellen Punt Ota Sur und Gitögla sollen aufgehoben werden und dafür eine zusätzliche Haltestelle Bellavita entstehen.

Nachfolgende Abbildung zeigt das Stimmungsbild zu den beiden Vertiefungen bzw. den ausgearbeiteten Bestvarianten auf. Im Gegensatz zu den Stimmungsbildern zu den Leitsätzen oder Stossrichtungen fielen die Rückmeldungen zu den Vertiefungen deutlich negativer aus. Bei der Verkehrsberuhigung des Zentrums stimmte die Hälfte der Teilnehmenden (51 %) der Bestvariante nicht zu, während 28 % der Rückmeldungen zustimmend und 21 % neutral ausfielen. Ähnlich wenn auch nicht gleich deutlich sieht das Stimmungsbild zur Vertiefung 2 aus. Während 46 % der Teilnehmenden sich negativ zur Bestvariante Weiterentwicklung ÖV-Angebot äusserten, waren 30 % der Rückmeldungen positiv und 24 % neutral gestimmt.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die Mitwirkung in der Regel von Personen genutzt wird, die einzelne Stossrichtungen bzw. Massnahmen nicht stützen und einen Anpassungsantrag stellen. Personen, die den Festlegungen einverstanden sind, äussern sich in der Mitwirkung deutlich weniger häufig.

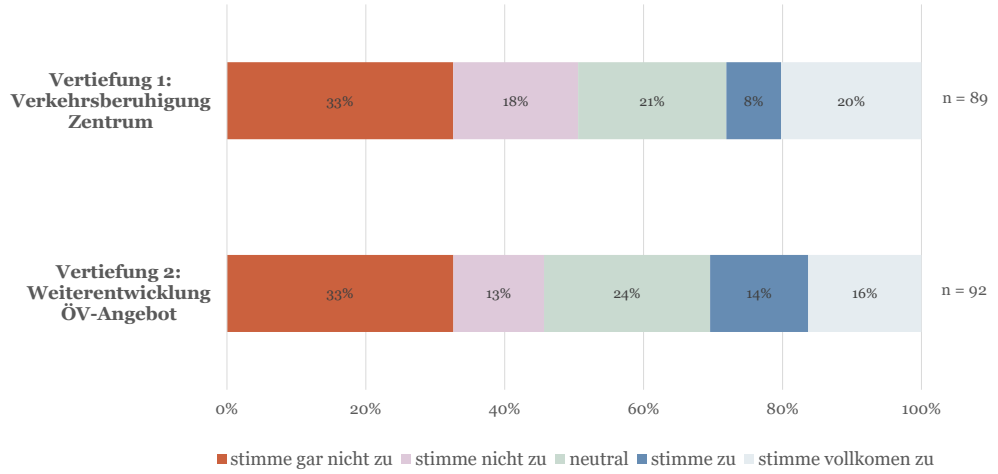


Abbildung 6: Stimmungsbild Vertiefungen

Aus den eingegangenen schriftlichen Äusserungen (Mitwirkungsbegehren siehe Kapitel 2.1) können mögliche Gründe / Meinungen für die negative oder positive Bewertungen der beiden Vertiefungen gefunden werden. Es handelt sich dabei um eine Interpretation, die Autorenschaft der Begehren und der Antworten aus dem Stimmungsbild wurden nicht verknüpft. Folgende Begründungen für die Zustimmung bzw. Ablehnung der beiden Vertiefungen sind möglich:

	Mögliche Gründe für positive Rückmeldungen (Zustimmung)	**Mögliche Gründe für negative Rückmeldungen (Ablehnung)**
Vertiefung 1	Verbesserung Verkehrssicherheit (Einbahn Laret) Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr Pro Tempo 20 Verkehrsreduktion Belebung Plazza Bellavita Aufhebung Parkplätze in Flaniermeile	Auto- und parkplatzfreies Zentrum Schwächung Handel / Gewerbe (Einkauf in Samedan / Ladensterben) Verlagerung des Verkehrs in Quartiere Kontra Tempo 20 Kapazitätsengpass in Parkhäuser Ausgrenzung von nördlichem Ortsteil Zugang Blaulichtorganisationen
Vertiefung 2	Neue Haltestelle Bellavita / Languard zur Verbesserung der Erreichbarkeit Anfahrt Bahnhof anstelle Haltestelle Gitögla	Kreuzen der Busse funktioniert nicht Verschlechterung der Verkehrssicherheit aufgrund Gegenverkehrs Grosse Fahrzeuge stören Wunsch nach Ortsbus (anstelle Regionalbus durch die Gemeinde) Führung des Busses weiterhin über die Via da la Staziun und Via da Mulin Beibehaltung der Haltestelle Gitögla

2.2 Mitwirkungsbegehren

Während der öffentlichen Vernehmlassung zum Verkehrskonzept 2024+ sind 66 Eingaben zu Begehren eingetroffen, wobei diese teilweise mehrere Begehren beinhalteten. Insgesamt sind es circa 150 Begehren. Dabei handelt es sich einerseits um Anträge zur Anpassung des Verkehrskonzept, sowohl hinsichtlich Streichung gewisser Massnahmen als auch Aufnahme zusätzlicher Massnahmen und andererseits um Hinweise zum weiteren Vorgehen oder anderem. Alle eingegangenen Begehren sind im Anhang wortgetreu aufgeführt.

Der Umgang mit den Rückmeldungen wurde einerseits innerhalb des Kernteams besprochen und andererseits mit der Verkehrskommission der Gemeinde Pontresina gespiegelt. Die zentralen Themen des Verkehrskonzepts 2024+ sowie der Umgang mit den häufigsten Begehren wurde anschliessendem dem Gemeindevorstand zur Genehmigung vorgelegt. Das Verkehrskonzept 2024+ wurde entsprechend angepasst.

Die Antwort zu allen eingereichten Begehren sowie der Umgang im Verkehrskonzept 2024+ sind im Anhang aufgeführt.

Anhang

Anhang 1: Tabelle aller eingetroffenen Mitwirkungsbegehren

Nr.	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener Teil Verkehrskonzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
1a	– Antrag Anpassung	– Kapitel 4 – Kapitel 6 – Kapitel 7 – Kapitel 8 – Konzeptplan «Alltag verzahnen» – Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» Teilplan Fussverkehr – Konzeptplan «Verkehr verträglich abwickeln»	– Betreffend Via Maistra / Flaniermeile: Pontresina ist ein Dorf, das ohne Durchfahrtsverkehr nicht funktionieren kann. Ich bin klar gegen ein Auto- und Parkplatzfreies Dorf. Unsere Gäste und Anwohner werden in die umliegenden Dörfer einkaufen gehen und unser Handel und Gewerbe im Kern von Pontresina wird nicht mehr rentieren und aussterben.		– Mit den Massnahmen wird das Dorf nicht auto- und parkplatzfrei, sondern zentrale Abschnitte werden testweise autofrei, die Zugänglichkeit mit dem Auto ist via nahegelegene Parkhäuser weiterhin gut möglich, ebenso können Zubringer sowie Anwohnende mit dem Auto zu- und wegfahren – Mit dem Verkehrskonzept sollen die Strassenräume aufgewertet werden, so dass die Gäste, die Anwohnenden und das Gewerbe davon profitieren – Am Versuch «Flaniermeile zweitägig nur beschränkt befahrbar» (GV04) soll festgehalten werden, um Erfahrungen zu sammeln, auf Basis der Erkenntnisse aus dem Versuch kann dann über eine definitive oder versuchsweise weiterführende Beschränkung (GV06) entschieden werden – Vorgängig zum Versuch im Rahmen der Massnahmen GV04 und GV06 wird ein Monitoring durchgeführt sowie Grenzwerte definiert und Abbruchkriterien festgesetzt, während dem Versuch wird das Monitoring weitergeführt; je nach Erkenntnissen ist ein Controlling der Massnahme (Anpassungen oder gar Abbruch) möglich. Der Testversuch zur Zufahrtsbeschränkung des Zentrums wird erst im Jahr 2025 gestartet.
1b	– Antrag Anpassung	– Kapitel 4 – Kapitel 6 – Kapitel 7 – Kapitel 8 – Konzeptplan «Alltag verzahnen» – Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» Teilplan Fussverkehr – Konzeptplan «Verkehr verträglich abwickeln»	– Wir sollten Anreize schaffen, wie man den Verkehr reduzieren kann, z. B. Parkhäuser mind. 1 Stunde gratis und lukrativer Preis, bessere ÖV-Verbindung innerhalb des Dorfes etc.		– Das Konzept sieht diverse Ansätze vor, um den Verkehr zu reduzieren (Verbesserung der ÖV-Erschliessung, Verbesserung des Fuss- und Veloangebots usw.) – Als Anreiz zur Nutzung der Parkhäuser soll im Rahmen der Massnahme PP05 die Bewirtschaftung der Parkplätze in den Parkhäusern Mulin und Rondo angepasst werden, wobei das Gratis-Parkieren von 0.5 auf 1h erhöht wird.
2a	– Antrag Anpassung	– Kapitel 4 – Kapitel 6 – Kapitel 7 – Kapitel 8 – Konzeptplan «Alltag verzahnen» – Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» Teilplan Fussverkehr – Konzeptplan «Verkehr verträglich abwickeln»	– Ich stelle den Antrag betreffend FVV_07 «Fussverbindung Oberer Schulweg» zu verzichten. Falls seitens der Gemeinde trotzdem am Wegrecht festgehalten wird, dieser entlang der von uns vorgeschlagenen sicheren, alternativen Wegführung unterhalb der Chesa Valetta (entlang Grundstücksgrenze 2399 und 2402) erstellt werden soll.		– An der Fussverbindung «oberer Schulweg» soll festgehalten werden, da dadurch ein sicherer Schulweg geschaffen sowie das Fusswegnetz engmaschiger und attraktiver ausgestaltet werden kann
2b	– Antrag Anpassung	– Kapitel 4 – Kapitel 6 – Kapitel 7 – Kapitel 8 – Konzeptplan «Alltag verzahnen» – Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» Teilplan Fussverkehr – Konzeptplan «Verkehr verträglich abwickeln»	– Betreffend Via Maistra / Flaniermeile: Pontresina ist ein Dorf, das ohne Durchfahrtsverkehr nicht funktionieren kann. Ich bin klar gegen ein Auto- und Parkplatzfreies Dorf. Unsere Gäste und Anwohner werden in die umliegenden Dörfer einkaufen gehen und unser Handel und Gewerbe im Kern von Pontresina wird nicht mehr rentieren und aussterben. Wir sollten Anreize schaffen, wie man den Verkehr reduzieren kann, z. B. Parkhäuser mind. 1Stunde gratis und lukrativer Preis, bessere ÖV-Verbindung innerhalb des Dorfes etc.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a und 1b

Nr.	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener Teil Verkehrskonzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
3	– Antrag Anpassung	– Kapitel 7 – Konzeptplan «Verkehr verträglich abwickeln»	– An mehreren Punkten im Entwurf Verkehrskonzept 2024+ ist festgehalten, dass im historischen Dorfteil Laret mit seinen ortsbildprägenden Häusern schwierige Verhältnisse bestehen und dadurch kritische Situationen – speziell bei der Durchfahrt von grossen Fahrzeugen – entstehen können. Gemäss ASTRA dürfen Lastwagen heute Maximalmasse von bis 18 m Länge, 2.55 m Breite und 4 m Höhe aufweisen. Ein solches Fahrzeug füllt an einigen Stellen den totalen Strassenraum und darüber hinaus. Pech für Fussgänger und Gebäudeteile. Im Sinne der Stossrichtung «Verkehr verträglich abwickeln» beantrage ich, neben der Senkung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit, Beschränkung der Fahrzeugdimensionen zu bedenken, und zwar in Länge, Breite und Höhe. Nur die ÖV-Fahrzeuge könnten ihre Grösse beibehalten (kleiner werden wäre nicht verboten), alle anderen Fahrzeuge dürfen maximal die Grösse eines handelsüblichen Fourgons aufweisen.		– Eine Beschränkung der Fahrzeugdimensionen wird als nicht erforderlich und verhältnismässig erachtet, da davon ausgegangen wird, dass grössere Fahrzeuge (grösser als ein ÖV-Bus) in Laret sehr selten verkehren und hauptsächlich ihr Ziel in Laret aufweisen
4a	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen	–	– Einbahn Laret: nicht nötig. Gegenverkehr (mit Ampeln gesteuert wie bisher) funktioniert. Reduktion Tempo von 30 km/h auf 20 km/h ist nicht spürbar und bringt nichts		– An der Einführung von Tempo 20 sowie der Prüfung von Einbahnverkehr in Laret soll festgehalten werden, da einerseits die Verkehrsbelastung reduziert und andererseits die Verträglichkeit zwischen motorisiertem Verkehr und Fussverkehr im Laret erhöht werden
4b	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen	–	– Via Maistra / Zentrum: Niemals ÖV-Gegenverkehr. Funktioniert bei Strassenengpässen Baccara / GKB absolut nicht.		– Es wird davon ausgegangen, dass das Begegnen von Bussen durch eine entsprechende Steuerung vermieden werden kann, die Busse warten jeweils an Haltestelle Bellavita oder Post bis der Abschnitt zwischen den beiden Haltestellen frei ist – Die Einführung ÖV im Gegenverkehr auf der Via Maistra soll weiterverfolgt werden, jedoch erst für den Zeitpunkt, wenn die Reduktion des Verkehrs in der Flaniermeile die ganze Woche über eingeführt wird
4c	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen	–	– ÖV-Hub Punt Muragl: Attraktivitätssteigerung notwendig – ÖV-Hub Bahnhof: Attraktivitätssteigerung notwendig		– Der Handlungsbedarf wurde im Konzept erkannt, entsprechende Massnahmen wurden festgelegt
4d	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen	–	– Bushaltestelle Rondo (bisher) und Bellavita (neu): Wären gemäss Vorschriften die Minimalabstände gegeben? Wenn es keine sinnvolle Ortsbus- oder Shuttlelösungen gibt, wäre die Bedienung und somit die Erhaltung beider Haltestellen sinnvoll.		– Wird zu Kenntnis genommen
5a	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen	–	– Via Maistra / Zentrum: Kein ÖV-Gegenverkehr da zu wenig Strassenbreite (siehe Chesa Delnon – Haus GKB etc.)		– Siehe Rückmeldung Nr. 4b
5b	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen	–	– Neue Haltestelle Bus Bellavita ist gegenüber Haltestelle Rondo zu bevorzugen.		– Wird zu Kenntnis genommen
6	– Antrag Anpassung	– -	– Die geplante Wegverbindung Via Maistra zur La Senda sehen wir aus den folgenden Gründen als nicht realisierbar. Der neue Weg verläuft neben oder sogar durch den Gewässerraum des Clüx-Canals. Ein Weg neben dem Bellavita Spa wurde schon im 2006 vor dem Bau geprüft und als nicht realisierbar eingestuft. Der Abstand vom Gebäude zum Gewässer ist zu klein, um einen zusätzlichen Durchgang zu realisieren. Der Sichtschutz und die Steinmauern wurden in aufwendiger Arbeit erstellt, damit es dem feinen Pontresina entspricht und die Nachbarschaft nicht in den Nacktbereich Einsicht hat (siehe beigefügte Bilder). Delegierte vom Gemeindevorstand von dazumal, haben in Wohnungen von Nachbarn Begehungen durchgeführt und die Einsicht in den Spa-Bereich beurteilt, dies zur ergänzenden Info. Zu erwähnen ist, dass in einer Distanz von ca. 30 Meter bei der katholischen Kirche sowie in ca. 100 Meter beim Hotel Müller Fusswege direkt auf die la Senda führen. Im Weiteren kann die La Senda im Winter maschinell nicht unterhalten werden.		– Es ist klar, dass die Machbarkeit der Wegverbindung sehr schwierig ist, insbesondere in Bezug auf den Gewässer-/Hochwasserschutz, mit der Massnahme FVV 01 soll die Machbarkeit definitiv abgeklärt werden, falls sich zeigt, dass die Verbindung nicht möglich ist, ist darauf zu verzichten

Nr.	Art des Mitwirkungs-begehrens	Betroffener Teil Verkehrs-konzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
7	– Antrag Anpassung	– Kapitel 8	– Die Anwohner- / Quartierstrasse Via Muragls Sur wird mit einem Fahrverbot belegt für Motorfahrzeuge, mit dem Ziel den motorisierten Durchgangsverkehr auf der zweispurigen (inkl. Trottoir) Via d'Arövens zu führen und damit das Wohnquartier zu beruhigen und die Sicherheit der Anwohner und der Verkehrsteilnehmer nachhaltig zu verbessern. In den letzten 15 Jahren haben wir eine stetige Zunahme des Durchgangsverkehrs auf unserer Anwohnerstrasse (Via Muragls Sur) festgestellt. Beobachtungen/Messungen durch die Anwohner haben ergeben, dass mehr als 80% des Motorfahrzeugverkehrs Durchgangsverkehr für die Via d'Arövens ist. Aus Bequemlichkeit und mit einer «Einsparung» der Fahrzeit von max. 20 sec., entscheidet sich die Mehrheit der Autofahrer, die «Abkürzung» durch die einspurige und verwinkelte Via Muragls Sur vorzunehmen. Die Via Muragls Sur wurde als Anwohnerstrasse und einspurig konzipiert, sie ist daher: a) ohne Trottoir erstellt worden und wird im Mischverkehr inkl. Personen genutzt. b) ein Kreuzen von Autos ohne das Befahren von Privatgrund oder der intakten Vegetationsflächen ist nicht möglich oder aufgrund der Strassenanlegung gar nicht möglich. c) Kreuzen eines Autos bei zwei nebeneinander gehenden Personen (selbst Eltern/Kind) ist nicht möglich. d) sie ist durch die rechtwinklige Anlegung unübersichtlich, besonders im Winter und es ist bereits zu Unfällen gekommen. In den letzten Jahren wurde bei diversen Liegenschaften an der Via Muragls/Via Godin investiert und erfreulicherweise hat die Dauerwohnbevölkerung/Erstwohnungen an unseren Strassen zugenommen. So sind vermehrt wieder Kinder und Familien auf der Quartierstrasse anzutreffen. Die leider einer erhöhten Gefahr durch regelmässig rücksichtslose Transit-Automobilisten ausgesetzt sind. Zudem ist die Via Muragls Sur eine beliebte Quartierverbindung für Fussgänger und Velofahrer (Blais Crastina – Muragls Sura – Acla Muragl) Im Sinne einer Unfallrisikominimierung und einer Anwohner-/Quartierberuhigung ist die Verkehrssituation der Via Muragls Sur gemäss Antrag zu verbessern. Unsere Ziele (nachstehend gelb hervorgehoben) decken sich mit den Zielsetzungen des Verkehrskonzeptes 2024+ optimal. Mögliche Varianten zur Umsetzung der Verkehrsbeuhigung an der Via Muragls Sur: Variante 1: Allgemeines Fahrverbot für den motorisierten Verkehr auf der Via Muragls Sur. Erlaubt ist die Zufahrt für Anwohner und Zubringer der Liegenschaften an der Via Muragls Sur und Via Godin. Variante 2: Sackgasse, keine Strasse mit Durchgangsmöglichkeit für den motorisierten Verkehr. Durchgang für Fussgänger und Velos erlaubt und möglich.		– Im Rahmen der Massnahme MIV_02 ist eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 im Quartier vorgesehen, was im Gebiet Muragls / Godin u.a. die Via Muragls Sur umfasst – Abgesehen von Ausnahmesituationen wie Baustellen wird der Durchgangsverkehr auf der Via Muragls Sur als gering erachtet und die Einführung eines Fahrverbots als nicht verhältnismässig eingeschätzt
8a	– Antrag Anpassung	– Konzeptplan «Alltag verzahnen» – Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» Teilplan Velo – Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittelverlagern» Teilplan ÖV – Konzeptplan «Verkehr verträglich abwickeln»	– Wir stellen den Antrag auf FVV_07 «Fussverbindung oberer Schulweg» zu verzichten. Dies zum einen aus Sicherheitsgründen (bereits im Mai 2014 dargelegt) und zum anderen würde ein Weg durch unsere Parzelle ev. zukünftige Bauvorhaben (Erdsondenheizung, Erhöhung BGF etc.) unmöglich machen. Sicherere Alternativen z.B. zwischen Rondo und Chesa Bezzola möglich.		– Siehe Rückmeldung Nr. 2a
8b	– Antrag Anpassung	– Konzeptplan «Alltag verzahnen» – Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagern» Teilplan Velo – Konzeptplan «Auf nachhaltige Verkehrsmittelverlagern» Teilplan ÖV – Konzeptplan «Verkehr verträglich abwickeln»	– Statt einer «Flaniermeile» sollte die Sicherheit im engen, unübersichtlichen Gebiet Laret oberste Priorität haben (z.B. mit Einbahnverkehr).		– Die Massnahme Einführung Einbahn Laret ist ebenfalls als Schlüsselmassnahme definiert und geniesst hohe Priorität
9a	– Anderes	–	– Um den Suchverkehr zu minimieren, wäre ein Parkleitsystem zu empfehlen. Wenn ich bei der Anreise sehe das z.B. beim Sessel- und Skilift kein Parkplatz mehr frei ist, brauche ich nicht hinzufahren und gehe direkt zum Parkhaus.		– Die Einführung eines Parkleitsystems wurde als Massnahme PP 02 aufgenommen
9b	– Anderes	–	– Eine verkehrsfreie Zone ist, auch tageweise, auf jeden Fall zu vermeiden. Pontresina ist keine Grossstadt.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a
9c	– Anderes	–	– Einbahnverkehr im Laret: den im unteren Dorfteil wohnenden Einheimischen und Gästen wird vermittelt, dass sie im Dorfkern nicht erwünscht sind, und werden ihre Einkäufe nicht mehr in Pontresina, sondern in den umliegenden Gemeinden tätigen		– Die Einbahn wurde bewusst so gelegt, dass man auf dem Hinweg von z.B. Godin direkt in den Dorfkern kommt, der Umweg über die Umfahrungsstrasse auf dem Rückweg wird als vertretbar erachtet, angesichts des Gewinns im Ortsteil Laret

Nr.	Art des Mitwirkungs-begehrens	Betroffener Teil Verkehrs-konzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
10a	– Antrag Anpassung – anderes	–	– Wir finden das Gesamtkonzept, so wie es jetzt ist, soweit gut. Zur Verkehrsberuhigung würden wir es begrüssen, die Strecke von der Via Giandains bis Rondo zweispurig zu gestalten (umweltfreundlicher). – Wir wohnhaft an der Via Giandains und auf das Auto angewiesen sollten nicht noch mehr Nachteile haben, da unsere Strasse eine Sackgasse ist. Zudem sind wir schon sehr benachteiligt, wenn der Laretmarkt und andere Veranstaltungen stattfinden und wir dann immer im Parkhaus parkieren müssen, weil wir nicht ausweichen können. Die Bevölkerung, die an der Via Giandains wohnt, wird ja auch nicht jünger und die Strasse ist sehr steil, um schwere Lasten hinauf- und hinunterzutragen. Es wäre schön, wenn man uns hier oben nicht immer übergehen würde.		– Im Konzept ist Einführung des Gegenverkehrs bis zur Via Giandains vorgesehen, damit weniger Umwege entstehen
10b	– Antrag Anpassung – anderes	–	– Es wäre sicher zu begrüssen, wenn der Busverkehr vom Bahnhof ins Dorf besser erschlossen wäre, was dann auch zu einer Verkehrsberuhigung führen würde. Aber auf die jetzt schon wenigen Parkplätze entlang der Via Maistra ganz zu verzichten, würden wir nicht gut finden. Da dann viele Einheimische viele Geschäfte im Dorf eher nicht mehr besuchen würden, da kaum ein hier Wohnhafter zuerst im Parkhaus parkieren würde, um in der Apotheke etwas zu holen. Dann würden die Einheimischen und sicher auch einige Touristen, die nicht mehr gut zu Fuss wären, nach Samedan mit dem Auto einkaufen gehen. – Es sollte ein Mix geben, die gewisse Verkehrskonzepte anpasst, aber die Einheimischen nicht benachteiligt, vor allem, weil wir leider an einer Sackgasse wohnen.		– Wird zu Kenntnis genommen, mit einer Verbesserung des ÖV könnten insbesondere Personen, die nicht mehr gut zu Fuss unterwegs sind und auch nicht mehr Auto fahren können, den ÖV nutzen, um beispielsweise die Einkäufe zu erledigen, deshalb soll am Versuch festgehalten werden (inkl. Aufhebung der Parkplätze) – Weiter wird im Rahmen der Massnahme PP_05 die Bewirtschaftung der Parkplätze in den zentrumsnahen Parkhäuser Mulin und Rondo angepasst in Form einer Verlängerung der gratis-Parkzeit von 0.5 auf 1h
11a	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen – Anderes	– Kapitel 8	– Laret: Hier müssten speziell an den engsten Stellen Pfosten befestigt werden. Pfosten müssen Sommer und Winter platziert sein, auch wenn dies Handarbeit beim Schneeräumen erfordert.		– Dies wird als wichtig erachtet, auf die konsequente Verwendung wird im Konzept hingewiesen
11b	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen – Anderes	– Kapitel 8	– Bemerkung beschränkte Zufahrt Flaniermeile: «Die Zufahrt ist für Anwohnende, Hotel- und Ferengäste weiterhin gestattet» - hier braucht es eine klarere Definition. Hotel- und Feriengäste könnten alle Gäste gemeint sein. Wie können die betroffenen Gäste die Skimaterialvermietung und Rückgabe händeln?		– Die Zufahrt ist nur für Gäste von Hotels und Ferienwohnungen gestattet, welche im Perimeter des Fahrverbots liegen, die genaue Signalisation ist im Zug der Umsetzung noch festzulegen. Die Skimaterialvermietung und Rückgabe kann während der Zeitdauer des Fahrverbots über die nahegelegenen Tiefgaragen, zu Fuss oder mit dem ÖV erfolgen
11c	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen – Anderes	– Kapitel 8	– Generell bin ich der Meinung, dass das aktuelle Verkehrskonzept funktioniert, Vergünstigte Parkhäuser und Parkplätze in der näheren Umgebung könnten auch zur Verkehrsberuhigung beitragen.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1b
11d	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen – Anderes	– Kapitel 8	– Massnahme FVV_07 «oberer Schulweg»: Warum Umsetzungshorizont weitere 5 Jahre? Planung ist seit über 10 Jahren pendent. Dementgegen beläuft sich der Umsetzungshorizont des Fusswegs Bellavita-La Senda auf 2 Jahre (Sofortmassnahme).		– Sowohl der «obere Schulweg» als auch der Fussweg Bellavita – La Senda sind als Schlüsselmassnahme definiert, wo eine Umsetzung innerhalb von 5 Jahren angestrebt wird, die Umsetzung des oberen Schulweges innerhalb der bestehenden Bauten ist der komplex und aufwendig, weshalb es entsprechend Zeit dafür braucht, die bisherigen Planung sind noch nicht weit fortgeschritten
11e	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen – Anderes	– Kapitel 8	– Ich habe die frühe Situation mit Gegenverkehr (Flaniermeile) in guter Erinnerung. Die aktuelle Situation mit links und rechts Platz für Fussgänger und bei Bedarf für Velofahrer finde ich gut und richtig. Auch für die Schulkinder bietet dies «Leitplanken» und somit mehr Sicherheit. – Die grossen teils langen und breiten Busse und Lenkbusse haben keinen Platz auf der Via Maistra und stören die Flaniermeile erheblich. Die Sicherheit für Fussgänger und speziell der Schulkinder wird vermindert. Aktuell können Kinder sich an die grauen Vertiefungen halten und die Zone ausserhalb als Fussgängerzone wahrnehmen.		– Siehe Rückmeldung 4b
12a	– Anderes	–	– Eine verkehrsfreie Zone ist auch tageweise auf jeden Fall zu vermeiden. Pontresina ist ein Dorf und keine Stadt.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a
12b	– Anderes	–	– Einbahnverkehr in Laret finde ich daneben, ist jetzt schon Einbahn mit dem Lichtsignal. Einwohner von Laret und Godin gehören auch zu Pontresina.		– Siehe Rückmeldung Nr. 4a
12c	– Anderes	–	– Parkleitsystem wäre eine gute Sache. So würden unsere Gäste die Parkmöglichkeiten besser finden.		– Wird zu Kenntnis genommen, die Einführung eines Parkleitsystems wurde als Massnahme PP 02 aufgenommen
12d	– Anderes	–	– Im oberen Teil vom Dorf noch die Busse im Gegenverkehr fahren lassen ist eine ganz schlechte Idee. Man hat jetzt schon Mühe im Winter mit der Schneeräumung und nachher noch mehr. – So lassen wie es ist.		– Siehe Rückmeldung Nr. 4b
13a	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen – Anderes	– Kapitel 3 – Kapitel 6 – Kapitel 7 – Kapitel 8	– Kap. 3: Die Schwächen und Risiken sind stark überbewertet und übertrieben.		– Wird zu Kenntnis genommen

Nr.	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener Teil Verkehrskonzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang: Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt / Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt / Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
13b	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen – Anderes	– Kapitel 3 – Kapitel 6 – Kapitel 7 – Kapitel 8	– Kap. 6: Keine Begegnungs- und Fussgängerzone an der Via Maistra. Die Probleme sind überrissen dargestellt. Wir haben meistens kein grosses Verkehrsproblem. Massnahmen sind ausser bei Veranstaltungen keine nötig. ÖV-Verbesserungen für Pontresina sind angesagt (Dez.). ÖV-Angebot belassen, an Randzeiten verbessern. Kein Ortsbus, Kosten enorm, Nutzen klein, Umsteigen ein Ärger. Bus im Gegenverkehr ist ein Rückschritt und für die Fussgänger und Velos eine Katastrophe, man denke nur an die Strecke Engadinerhof – GräberSport. Widerspricht sich völlig mit den Vorschlägen zur Verkehrsberuhigung. Macht der ÖV-Betreiber einen solchen Unsinn überhaut mit? Haltestelle Hallenbad, Bus im gegenverkehr ergibt zwischen Ronde und Hallenbad gemäss BehiG 4 23cm hohe Haltekanten an einer Strasse mit 5 % Längsgefälle. Heute ist eine nötig.		– An der Begegnungszone soll weiterhin festgehalten werden, da durch die Verträglichkeit und die Vereinbarkeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden erhöht werden kann – Die Führung des ÖV im Gegenverkehr wird verworfen – An der zusätzlichen Haltestelle Bellavita / Languard wird festgehalten, da die ÖV-Erschliessung deutlich verbessert wird und dies die Möglichkeit schafft, stärker auf den ÖV zu setzen – Zusätzliche BehiG-konforme Haltekanten sind in der Tat ein Nachteil für die stufenlose und hindernisfreie Via Maistra, es wird aber davon ausgegangen, dass gute Lösungen möglich sind, um diese zu integrieren.
13c	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen – Anderes	– Kapitel 3 – Kapitel 6 – Kapitel 7 – Kapitel 8	– Kap. 7: Ich behaupte keine der aufgeführten Beispiele wird auch nur annähernd eintreffen. «Der ÖV ist gut ausgebaut, die Oberengadiner bezahlen ihn und benutzen ihn nicht.» Das wird auch mit diesem Konzept so bleiben.		– Wird zu Kenntnis genommen
13d	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen – Anderes	– Kapitel 3 – Kapitel 6 – Kapitel 7 – Kapitel 8	– Kap. 8: GV_03 streichen (ausser letzten Satz), GV_05 Einbahn bringt nichts, GV_06 kein Gegenverkehr, FVV_01 völlig unnötig / nicht machbar, FVV_04 völlig übertrieben, FVV_08 zu viel des Guten, FVV_11 nein (besser umsetzen, was man schon hat), ÖV_03 streichen, MIV_02 völlig unnötig, ausser auf der Via d'Arövens kann man gar nicht über 30km/h fahren. Das ist eine Alibi-Übung mit ein paar Tafeln mehr.		– GV_03, GV_06, ÖV_03: An den Massnahmen soll festgehalten werden, siehe Begründung zu Rückmeldung 13b – GV_05: Durch die Einbahn kann der Verkehr reduziert werden, siehe Rückmeldung Nr. 4a – FVV_08: Zusätzliche Veloabstellplätze können relativ pragmatisch und ohne grössere bauliche Massnahmen angeboten werden, deshalb soll die Massnahme weitergeführt werden – FVV_11: Die Aktualisierung ist ohnehin im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung notwendig, deshalb wird an der Massnahme festgehalten – MIV_02: Die Massnahme soll weiterverfolgt werden, dadurch wird eine einheitliche Lösung erreicht: T50 auf übergeordneten Sammelstrasse mit ÖV (Via Maistra) und in den Quartieren bzw. in den Zentren generell T30 oder T20, die Signalisation der zusätzlichen Zonen sollte dabei möglichst einfach und günstig erfolgen
13e	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen – Anderes	– Kapitel 3 – Kapitel 6 – Kapitel 7 – Kapitel 8	– Fazit: Falls das Konzept wie eine Bauordnung dem Souverän vorgelegt wird, kann man es so bringen. Falls nicht bitte überarbeiten, und zwar nicht nur mit dem Kernteam.		– Das Konzept wird aufgrund der Rückmeldungen stellenweise nochmals angepasst, das Konzept wird jedoch nicht dem Souverän vorgelegt (liegt in der Kompetenz des Gemeindevorstands), die einzelnen Massnahmen werden jedoch die vorgeschriebenen Verfahren durchlaufen, wo sich der Souverän je nach Verfahren wieder äussern kann
14a	– Antrag Anpassung	– Kapitel 6	– Laret und auch vereinzelt andere Stellen in Pontresina sind sehr eng für die grossen Regionalbusse. Oft sind die Regionalbusse auch schlecht frequentiert. Ich begrüsse die Variante 2: Ortsbus Via Maistra + Regionalbus Via da Bernina. – Ich sehe keinen Vorteil, wenn die Ortsbusse auf der Via da Bernina verkehren. Die Linienführung sehe ich wie folgt: Bahnhof, Via da la Staziun, Rondo, Via Maistra (nordwärts), Via da Bernina bis Punt Muragl (Wendepunkt), retour Via da Bernina, Via Maistra (südwärts) bis Post (Wendepunkt), Via da Mulin, Via da la Staziun, Bahnhof Gegenrichtung: Bahnhof, Via da la Staziun Via da Mulin, Post (Wendepunkt), Via Maistra nordwärts bis Punt Muragl (Wendepunkt), Via da Bernina, Via Maistra südwärts, Via da la Staziun, Bahnhof		– Der Vorschlag der Haltestelle Post als Wendepunkt wird als kritisch eingestuft, die Platzverhältnisse sind beengt, das Wenden des Busses an dieser Stelle würde zu Konflikten führen – Die Führung des Regionalbusses entlang der Umfahrung wird als sehr nachteilig für die Erschliessung von Pontresina beurteilt – Der Ortsbus soll im Zusammenhang mit der Prüfung eines On-Demand-Angebots näher untersucht werden, diese Massnahme wird vom Themenspeicher in das Paket der sekundären Massnahmen verschoben
14b	– Antrag Anpassung	– Kapitel 6	– An der Kreuzung Via da Bernina / Via Maistra von Punt Muragl herkommend soll eine klare Schilderung angebracht werden, dass Pontresina Zentrum nur über Via da Bernina und Via da la Staziun zu erreichen ist.		– Wird zu Kenntnis genommen, aktuell wird an der Kreuzung Via da Bernina / Via Maistra Pontresina über die Via da Bernina beschildert, in Richtung Via Maistra wird lediglich Muragls beschildert
14c	– Antrag Anpassung	– Kapitel 6	– Von der Kreuzung Via da Bernina / Via Maistra bis Schlossgarage soll öffentlicher Verkehr gegenseitig gestattet sein. Durchfahrt Laret und von Rondo bis Hotel Bernina soll ausschliesslich für Anwohner, Taxi, Hotelgäste und Hotelbusse gestattet sein.		– Wird zu Kenntnis genommen, der ÖV wird zwischen dem Ortseingang und Schlossgarage wie bisher im Gegenverkehr geführt ebenso durch den Ortsteil Laret – Im Rahmen der Massnahmen GV_04 und GV_06 wird eine beschränkte Befahrung der Via Maistra zwischen Via Giandains und Via Seglias geprüft
14d	– Antrag Anpassung	– Kapitel 6	– Diese Variante würde mindestens 2 Ortsbusse benötigen und würde daher eher eine der teureren Lösungen sein. Will Pontresina Vorreiter sein und sich die Nachhaltigkeit was kosten lassen? Ich denke die Aufwertung würde einiges der Investitionen wieder zurückbringen.		– Die Massnahme zur Prüfung des Ortsbusses (ÖV07) wird vom Themenspeicher in die sekundäre Massnahmen verschoben

Nr.	Art des Mitwirkungs-begehrens	Betroffener Teil Verkehrs-konzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
15a	–	–	– Ansatz 2: Einbahn Laret – ÖV im Gegenverkehr Grundsätzlich befürworten wir die Einführung eines Einbahnregimes. Das Konzept sieht vor, dass die Einbahn zwischen der Schlossgarage und dem Rondo Richtung Süden eingeführt werden soll. Wir sind der Ansicht, dass eine Einbahn zwischen dem Gebäude Via Maistra 100 und dem Rondo ausreichend und sogar vorteilhaft ist. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Eigentümerin der Parzelle Nr.1712 (ENGASIM SA / Schlosshotel) beabsichtigt, eine Tiefgarage im Bereich zwischen den Parzellen Nr. 2244 und 1712 zu erstellen. Gemäss unseren Informationen ist ein entsprechendes Baugesuch zwischenzeitlich eingereicht. Die Tiefgarage hätte in Verbindung zur vorgesehenen Einbahn zur Folge, dass sämtlicher Individualverkehr, welcher durch das Hotel generiert wird, durch den Dorfteil Laret über die Via da la Staziun Richtung Süden abgeleitet wird. Unserer Ansicht nach führt dies im Dorf zu einer deutlichen Zunahme des Individualverkehrs in südliche Richtung. Ausserdem ist die Übersichtlichkeit zwischen der Liegenschaft Via Maistra 100 und der Schlossgarage gegeben. Die Verkehrsführung im unteren Teil könnte mittel Vorfahrtsrecht des in südliche Richtung fahrenden Verkehrs erfolgen. Um den Verkehrsfluss bei einem Einbahnregime zu verbessern, schlagen wir ausserdem vor, dass die LSA nur aktiv ist, wenn ein öffentliches Verkehrsmittel in entgegengesetzter Richtung fährt.		– Das Anliegen wird grundsätzlich unterstützt, es soll im Rahmen der Umsetzung der Massnahme geprüft werden, ob die Einbahn verkürzt und der Quell-/Zielverkehr im betroffenen Abschnitt im Gegenverkehr geführt werden kann – Die LSA wird nur aktiv sein, wenn ein Bus im Gegenverkehr fährt
15b	–	–	– Ansatz 3: Fussgängerzone / Fahrverbot: Die Einführung eines (temporären) Fahrverbots ist unserer Ansicht nach nicht zielführend und für das lokale Gewerbe möglicherweise sogar nachteilig. Detailhandelsgeschäfte werden durch Grossverteiler und Onlineshops massiv unter Druck gesetzt. Bei einer Einführung eines Fahrverbots muss befürchtet werden, dass dieser Trend weiter verstärkt wird und die Detailhandelsbetriebe der Gemeinde Pontresina den Betrieben der umliegenden Gemeinden benachteiligt werden. Als zielführende Massnahme schlagen wir vor, in den Parkhäusern der Gemeinde eine kostenlose Parkzeit von einer oder zwei Stunden einzuführen und so den Individualverkehr im Dorf zu reduzieren. Die Einführung einer Begegnungszone mit einer Höchstgeschwindigkeit von Schritttempo erachten wir aufgrund der ausreichenden Platzverhältnisse als unnötig.		– Wird zu Kenntnis genommen, siehe Rückmeldung Nr. 1a – Aufgrund der geltenden Höchstgeschwindigkeit von Schritttempo in einer Fussgängerzone wird die Einführung einer Fahrverbotszone der Fussgängerzone vorgezogen, dies vor allem aufgrund der Reisezeitverluste des öffentlichen Verkehrs. Bei Einführung des Fahrverbots gilt das bestehende Geschwindigkeitsregime weiterhin, was mit der Umsetzung der Massnahme GV_03 (Einführung Begegnungszone Flaniermeile / Laret) der Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h entspricht
16	–	–	– Einbahn in Laret – ÖV im Gegenverkehr: Das Konzept sieht vor, dass die Einbahn zwischen der Schlossgarage und dem Rondo Richtung Süden eingeführt werden soll. Wir sind der Ansicht, dass eine Einbahn ausschliesslich ab dem Gebäude Via Maistra 100 bis zum Rondo vorteilhaft ist. Die ENGASIM AG, aufgrund einer ausgewogenen Einigung mit den Nachbarn zu dem Projekt Ausbau des Wellnessaussenbereiches (wesentlich für die Entwicklung des Schlosshotels), ist verpflichtet, eine Tiefgarage im Bereich zwischen den Parzellen Nr. 2244 und 1712 zu erstellen und hat ein entsprechendes Baugesuch zwischenzeitlich eingereicht. Die Tiefgarage hätte in Verbindung zur vorgesehenen Einbahn zur Folge, dass sämtlicher Individualverkehr, welcher durch das Hotel generiert wird, durch den Dorfteil Laret über die Via da la Staziun Richtung Süden abgeleitet wird. Überdies hätte die Einführung der Einbahn gemäss dem aufgelegenen Verkehrskonzept die Folge, dass jeder Gast der von der Schlossgarage aus irgendwelchem Grund (Zum Beispiel Aufladen von Personen bzw. Koffer) zum Hoteleingang fährt, danach in Richtung Süden durch das Dorf fahren muss, anstatt in Richtung Norden umzukehren können. In diesem Sinn würde die vorgesehene Einbahn zwischen der Schlossgarage und dem Rondo im Dorf zu einer deutlichen Zunahme des Individualverkehrs in südliche Richtung führen. Da die Übersichtlichkeit zwischen der Liegenschaft Via Maistra 100 und der Schlossgarage, gegeben ist, könnte die Verkehrsführung im unteren Teil (grüne Linie im Bild) mittel Vorfahrtsrecht des in südliche Richtung fahrenden Verkehrs erfolgen. Um den Verkehrsfluss bei einem Einbahnregime zu verbessern, schlagen wir ausserdem vor, dass die LSA nur aktiv ist, wenn ein öffentliches Verkehrsmittel in entgegengesetzter Richtung fährt.		– Siehe Rückmeldung Nr. 15a
17	–	–	– Sachverhalt: Der Motorfahrzeugverkehr hat an der Via Muragis Sur in den letzten Jahren massiv zugenommen. Dabei hat die Anzahl der Anwohner nur geringfügig zugenommen. Aufgrund meiner persönlichen Beobachtungen ist die Fahrzeugfrequenz an der Via Muragls Sur deutlich höher als an der deutlich besser ausgebauten Via d'Arövens. Die Strasse wird von vielen Motorfahrzeuglenkern als Verbindungsstrasse zwischen der Via Maistra und dem oberen Teil der Via d'Arövens genutzt. Zwei Fahrzeug können i.d.R. nicht ordentlich kreuzen; dies ist nur möglich über das Ausweichen auf Privatgrundstücke. Die Via d'Arövens ist für den Gegenverkehr wesentlich besser ausgebaut als die Via Muragls Sur. Zudem gibt es im Gegensatz zur Via d'Arövens auch keinen Gehweg für die Fussgänger. Aus der Sicht der Anwohner ist dieser unnötige Ausweichverkehr sehr störend und meines Erachtens völlig unnötig. Zudem führen die Navigationsgeräte auch die Feriengäste mit dem Ziel «oberer Abschnitt Via d'Arövens» über die Via Muragls Sur, was noch zusätzlichen Verkehr generiert. Antrag: Die Via Muragls Sur soll verkehrsberuhigt werden, durch z.B. ein begrenztes Fahrverbot (Strasse nur für Anwohner oder Zubringer), ev. Sackgasse, Intervention betreffend der Fahrzeugnavigation, so dass Nichtanwohner über die Via d'Arövens geführt werden, ev. alternative verkehrstechnische Möglichkeiten. – Die Einführung einer Tempo-30-Zone in allen Wohnquartieren begrüsse ich sehr. Dies habe ich für die Via Muragls Sur vor ca. 15 Jahren beantragt, blieb aber leider unberücksichtigt.		– Siehe Rückmeldung Nr. 7

Nr.	Art des Mitwirkungs-begehrens	Betroffener Teil Verkehrs-konzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
18	–	–	– Die Via Maistra verbindet die einzelnen Ortsteile von Pontresina für Bus, Autoverkehr, Velos und Fussgänger. In der Hanglage oberhalb der Via Maistra erschliesst ein vielfältiges Strassen- und Wegnetz die Quartiere, vor allem hangaufwärts, direkt von der Via Maistra aus. Eine hangparallele Verbindung, insbesondere vom Laret über den Giandainskanal zum Schulhausareal und weiter zur Languardwiese fehlt jedoch. Seit der Neuerstellung der Wegverbindung Giassa Stipa zur Via dals Ers oberhalb der Cascade Überbauung hat sich das Bedürfnis nach einer direkten Verbindung zur Schule verstärkt: Täglich, Sommer und Winter, überqueren Schulkinder unerlaubterweise in grosser Zahl unterhalb unserer Liegenschaft den Giandainskanal. Dabei steigen die Kinder in den Kanal hinab und auf der anderen Seite wieder hoch. Dass dies kein Zustand sein kann, liegt auf der Hand. Insbesondere stellt sich die Haftungsfrage bei einem Unfall. Aber nicht nur die Schulkinder, sondern auch Passanten, Feriengäste und Wanderer suchen oftmals nach einer direkten, hangparallelen Verbindung über den Giandanskanal zum oberen Dorfteil, ohne auf die Via Maistra hinunterzulaufen. Aufgrund dieses Sachverhalts sind wir der Auffassung, dass eine Wegverbindung Via dals Ers — Via Giandains über den Giandainskanal einem öffentlichen Bedürfnis entspricht und dringend zu realisieren ist. Erste Versuche für eine Verbindung wurden von der Gemeinde bereits unternommen (Baugesuchsauflage für Wegabschnitt Via dals Ers — Schulhaus des Fussweges «Arövens — Carlihof», April 2014), jedoch ohne Erfolg, wie zu vernehmen ist. Wir möchten deshalb Sie und den Gemeindevorstand bitten, sich dieser Sache nochmals ernsthaft anzunehmen. Dabei würde uns interessieren, wie der Gemeindevorstand sich zu diesem Anliegen stellt und ob er auch der Meinung ist, dass eine Wegverbindung über den Giandainskanal an dieser Stelle baldmöglichst zu erstellen ist. Auch würden wir gerne erfahren, welche Hindernisse zu überwinden sind und bis wann mit einer Realisierung dieser Verbindung zu rechnen ist. Zudem beschäftigt uns die Haftungsfrage, zu der Sie sich auch äussern könnten. Die Bereitstellung von zweckmässigen Wegverbindungen steht im öffentlichen Interesse und gehört zum Aufgabenbereich der Gemeinde.		– Der Handlungsbedarf wurde im Konzept erkannt, die Verbindung zwischen Laret und Schule für den Fussverkehr ist im Rahmen der Massnahme FVV_07 «Fusswegverbindung Oberer Schulweg» vorgesehen
19a	– Antrag Anpassung	–	– Ich finde es wichtig, die Situation für Fussgänger und Velofahrer und öffentlicher Verkehr zu verbessern – Kapitel 4: Es wäre wichtig, dass der Bahnhof mit dem Dorf durch öffentlichen Verkehr besser verbinden wäre, aber auch der Bahnhof Samedan zu den Wohngebieten Muragls bis ins Dorf. Es ist schlecht in Samedan vom Zug auf den Bus umzusteigen, vor allem im Winter, da es keinen Warteraum mehr gibt, da müsste sich Pontresina wehren. Die Leitsätze von Kapitel 4 sind für den Sommer evtl. sinnvoll, aber nicht im Winter. Z. B. keine Parkplätze vor den Geschäften. Für ältere Personen ist es wichtig auch mit dem Auto, vor allem im Winter, alle Geschäfte erreichen zu können. Sofern alle Parkplätze aufgehoben würden, müsste zwingend ein Gratisortsbus fahren, der an möglichst vielen Orten anhält oder aufgehalten werden könnte. Der Bus ist aber teuer und wenn schon, lieber mit mehr Frequenzen als Halbstundentakt. – Leitsatz 1: Wäre ja schön, Läden in der Nähe zu haben, aber vermutlich ist das schwierig umzusetzen. Wir suchen für den Weltladen eine Lösung, sofern wir aus dem Engadinerhof müssen. Praktisch unmöglich, etwas zu finden und schon gar nicht bezahlbar. Im Winter will man nicht flanieren, sondern gute Fussgängerwege haben, die gut geräumt sind.		– Wird zu Kenntnis genommen, Pontresina hat wenig Möglichkeit / Einfluss auf die Planung in anderen Gemeinden – Die Prüfung des Ortsbusses soll im Rahmen der Massnahme ÖV_07 erfolgen, welche neu als sekundäre Massnahme angedacht ist – Im Rahmen der Massnahme ÖV_08 wird die Prüfung einer Vergünstigung des ÖV für die Pontresiner Bevölkerung empfohlen
19b	– Antrag Anpassung	–	– Das Hallenbad würde Kundschaft verlieren, wenn der Hallenbadplatz autofrei würde. Vor allem im Winter möchte man mit Kindern nicht noch weit laufen. Die umliegenden Gemeinden würden nach ST. Moritz ausweichen. Im Sommer könnte man Hallenbadplatz eventuell autofrei machen. Im Winter ist ein Begegnungsort auch weniger attraktiv als im Sommer. – Ansatz 3 Fahrverbot: Die Reglung diskriminiert ältere Personen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Es ist wichtig, dass alle Bewohner Zugang zum Dorfzentrum und den Geschäften hat. Dies gilt vor allem für den Winter, wo die Strassen sehr rutschig sind. Evtl. könnte man nur ein Fahrverbot für den Sommer einführen, wo der Mehrwert durch vermehrtes Flanieren gegeben ist. Bei einem Fahrverbot ist es aber zentral, einen Ortsbus mit regelmässiger Frequent und vielen Haltestellen einzuführen. Die Begegnungszone auf dem Rondoplatz attraktiver gestalten. Es ist schwierig zu kontrollieren, wer eine Ausnahmebewilligung hat. Z.B. bei Hotelgästen? Auch wenn Neubauten oder Umbauten gemacht werden, müssen Handwerker zufahren können. Im letzten Jahr war das Schwierigste für Velofahrer und Fussgänger der Bau des Hotel Maistra.		– Wird zu Kenntnis genommen, an dem Testversuch des Fahrverbots auf der Flaniermeile wird jedoch festgehalten, nach dem Testversuch wird je nach erworbenen Erkenntnissen die dauerhafte Einführung entschieden, erst bei einer dauerhaften Einführung erfolgt die dauerhafte Aufhebung der Parkplätze Bellavita – Auf Basis des Versuchs soll auch entschieden werden, zu welchen Jahreszeiten die Beschränkung zielführend ist, grundsätzlich soll der Zugang für ältere Personen (die z.B. auch nicht mehr Autofahren können) durch ein besseres ÖV-Angebot verbessert werden, zudem ist das Zentrum gut über die angrenzenden Parkhäuser erschlossen – Die Erschliessung des Hallenbads soll mit einer zusätzlichen Haltestelle verbessert werden – Weiter soll durch die Anpassung der Bewirtschaftung der zentrumsnahen Parkhäuser Rondo und Mulin die gratis-Parkzeit verlängert und so ein Anreiz zur Parkierung in den Parkhäusern geschaffen werden
19c	– Antrag Anpassung	–	– Es wäre sinnvoll, einen breiten Fussgängerweg zu haben, nur einseitig. Zurzeit ist es schwierig, auf beiden Seiten zu laufen, für Velos noch gefährlicher mit der Rinne. Bei Fähndrich immer alle Velos auf dem Fussgängerbereich. Wirklich auf der Strasse zu flanieren, wenn Velos von allen Seiten kommen, Busse auf und herunterfahren. Vor allem fehlt ein Velostreifen / Velobereich auf der Via Maistra.		– Aufgrund der beidseitigen Nutzungen entlang der Flaniermeile ist ein beidseitiger Fussgängerbereich erforderlich – Aufgrund der Breite des Strassenraumes wird auf die Einführung einer separaten Veloinfrastruktur verzichtet, mit Einführung einer Begegnungszone soll das Konfliktpotential zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden gemindert werden
19d	– Antrag Anpassung	–	– Im Sommer wird die Via Maistra ja schon manchmal geschlossen, für Laretmarkt, solche Anlässe sind sinnvoll. Sonstige Anlässe, wie alle Starts von Laufrennen mit Lautsprechern sind für das umliegende Wohngebiet lästig. Wenn Flaniermeile verbessern, dann nicht mit Anlässen mit zu viel Musik und Lärm, vor allem nicht an den Wochenenden.		– Wird zu Kenntnis genommen

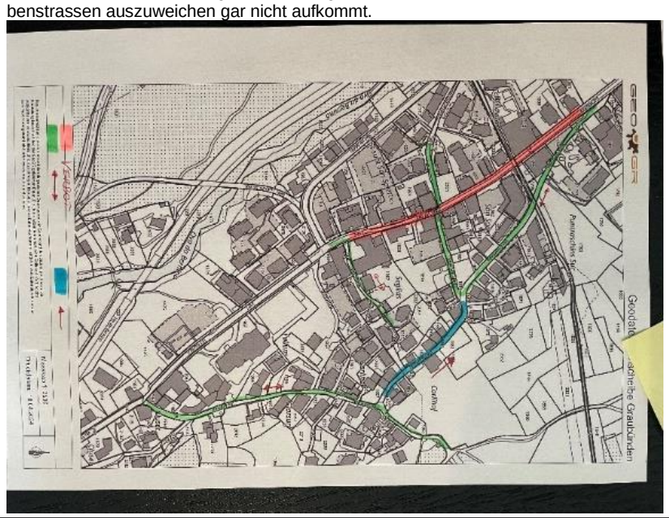
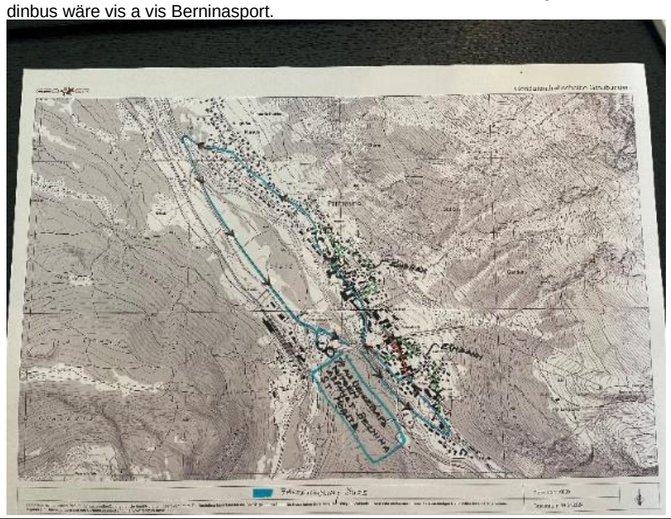
Nr.	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener Teil Verkehrskonzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang: Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt / Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt / Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
19e	– Antrag Anpassung	–	– 4.2 Bushaltestelle am Hallenbad sehr sinnvoll. Bin mir nicht sicher, ob sinnvoll Busse auf und runter auf Via Maistra fahren zu lassen. Verkehr von nur einer Seite ist sicherer und belästigt die Passanten weniger, vor allem wenn die Passanten sich im Fahrverbotzone führen. Die jetzigen Haltestellen sind verwirrend, kompliziert, aber man könnte dies eventuell durch gute Signalisation verbessern. – Variante 1: Ortsbus on top ist zwingend nötig, wenn Parkplätze im Dorfzentrum aufgehoben werden, eventuell nur im Sommer, im Winter Parkplätze lassen auf Hallenbad. Im Winter wäre es sehr notwendig einen Skibus, der zur Languard fährt einzuführen. – Variante 2: Umsteigen umständlich, Regionalbusse müssten genau dem Ortsbus angepasst werden, nicht sinnvoll. – Variante 3: Haltestelle Bellavita sinnvoll. Ortsbus im Gegenverkehr sehe ich für «Flaniermeile» nicht so sinnvoll. Bestehende Wege lassen, aber besser signalisieren.		– Zum ÖV im Gegenverkehr siehe Rückmeldung Nr. 4b – Zum Ortsbus siehe Rückmeldung Nr. 14d
19f	– Antrag Anpassung	–	– 7.2: sinnvoll – 7.3: Tempo 30 nur bis Sportpavillon, danach bis Einfahrt Umfahrungsstrasse Tempo 50. Vor allem in der Zwischensaison ist Tempo 30 nervenraubend für die Einheimischen.		– Auf der Via Maistra zwischen Ortseingang und Schlossgarage bleibt das aktuelle Verkehrsregime bestehen, was zwischen Sportpavillon und Ortseingang 50 km/h bedeutet und zwischen Schlossgarage und Sportpavillon einer Tempo-30-Zonen entspricht
19g	– Antrag Anpassung	–	– Skilift Languard: Situation muss verbessert werden. Es ist aber schwierig, mit kleinen Kindern von Parkhäusern bis zum Languard hinaufzulaufen. Es wäre eventuell sinnvoll, einen Skibus (sofern es keinen Ortsbus gibt) vor Beginn der Skischule und am Ende der Skischule zu organisieren. Den grossen öffentlichen Bus dort durchfahren zu lassen, belastet die Strasse. Vor allem im Winter braucht es Kurzzeitparkplätze beim Skilift Languard. Familien müssen die Möglichkeit haben, die Kinder in der Skischule mit dem Auto bringen zu können. Z. B. mit drei Kinder am ersten Tag der Skischule, mit dem ganzen Material ist es sehr wichtig, denn am zweiten Tag, wenn die Skis über Nacht, bei der Languard in der Skischule deponiert werden können, kann man sehr gut zu Fuss oder mit dem Skibus anreisen, egal wie gut das ÖV-Angebot ist. Diese würden dann einfach die Kinder in der Skischule nach Celerina fahren. Es ist aber sehr wichtig, einen Fussgängerweg / Treppe neben den Parkplätzen bis zum Lift einzurichten. Eine Option wäre einen fahrenden Teppich wie bei der Bergbahn Diavolezza. Das würde, das zu Fuss anreisen attraktiver machen, wenn die letzten Meter nicht so streng und rutschig sind. Wenn die Parkplätze beim Skilift gestrichen werden, sind die Parkplätze beim Hallenbad umso wichtiger. Im Sommer könnte man die Parkplätze aufheben, man könnte von den Parkhäusern hinauflaufen.		– Bei den Parkplätzen der Sesselbahn Languard kommt es aufgrund enger Platzverhältnisse vor allem im Winter häufig zu gefährlichen Situationen, um das Gefahrenpotential zu minimieren, sollen im Rahmen der Massnahme PP_03 die Parkplätze aufgehoben werden und beschränkte Ablade- / Ausladezonen (u. a. für den Personenverkehr) neu markiert werden, gleichzeitig mit der Neumarkierung soll die Fussinfrastruktur zur Sesselbahn Languard verbessert werden, sodass auch im Winter eine sichere Verbindung für den Fussverkehr besteht – Das Einsetzen eines Skibusses könnte zweckmässig sein, dies müsste jedoch im Lead der Skischule vertieft werden
19h	– Antrag Anpassung	–	– Allgemein gibt es noch zu viele Dorfstrassen ohne Trottoir z.B. Via dals Ers. Es bräuchte einen durchgehenden Fussgängerweg vom Rondo bis zur Sonnenterrasse. Ein Ausbau des Trottoir ist einem Fahrverbot vorzuziehen. Vor allem bräuchte die Via Cruscheda einen Fussgängerweg. Vor allem beim Carlihof ist es zu eng, deshalb wäre ein Weg über die Wiese die die Via Cruscheda mit der Kirche Santa Maria sinnvoll. – Bis zum Bahnhof grösserer Fussgängerbereich		– Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Strassenraum Via dals Ers kann keine separate Infrastruktur für den Fussverkehr erstellt werden, der Fussverkehr wird im Mischverkehr auf der Strasse geführt, bei tiefen Geschwindigkeit und geringen Verkehrsfrequenzen wird dies als verträglich erachtet, auch beim Carlihof – Ein breiterer Fussgängerbereich bis zum Bahnhof wird im Rahmen der Massnahmen FVV03 und FVV04 weiterverfolgt
19i	– Antrag Anpassung	–	– Kapitel 5: Grundsätzlich sind alle Massnahmen, die den Fussverkehr verbessern wichtig, aber nicht ein ganzes Fahrverbot. AM wichtigsten wäre es, im Winter die Fussgängerstreifen gut zu räumen, zu splitten, Wanderwege gut zu erhalten, dass man im Winter sie begehen kann, ohne auszurutschen.		– Wird zu Kenntnis genommen, das Anliegen zur besseren Schneeräumung der Fussverkehrsinfrastruktur wird dem Werkdienst weitergeleitet – Hinsichtlich dem Versuch eines Fahrverbots mit Zubringerdienst wird auf die Rückmeldung Nr. 1a verwiesen
19j	– Antrag Anpassung	–	– Antrag: Ein neuer Fussgängerweg zwischen Rondo und den Häusern oberhalb Via dals Ers. Die Via dals Ers ist für Fussgänger sehr gefährlich und weit. Wenn die Via Maistra verkehrsberuhigt wird, fürchte ich ein Mehrverkehr auf der Via dals Ers. Schon jetzt laufen die Leute über die Wiese bei den Parkplätzen Hotel Saratz an der Via Rondo und über Privattreppen der Häuser. Die Gemeinde baut ein Haus für Einheimische an der Via Rondo. Bei der Planung soll ein Fussgängerweg mitgeplant werden, der das Rondo mit den oberen Häusern verbindet. Sinnvoll wäre auch eine Brücke über den Kanal, der den neuen Fussgängerweh der Via dals Ers mit der Schule verbindet. Diese Brücke ist schon lange in Diskussion. – Veloverkehr. Massnahmenvorschläge sind sinnvoll, evtl. noch Möglichkeiten schaffen E-Bikes aufzuladen.		– Im Konzept ist mit der Umsetzung der Massnahme FVV_07 «Fussverbindung oberer Schulweg» ein Fussweg zwischen der Via dals Ers und der Schule vorgesehen – Grundsätzlich besteht auf der Via dals Ers bereits ein Fahrverbot mit Ausnahme der Anwohnenden und Zubringerdienst, welches den Durchgangsverkehr abhalten sollte, während des Testversuchs des Fahrverbots auf der Via Maistra wird mittels Monitorings und Controlling möglicher Ausweichverkehr auf der Via dals Ers untersucht und je nachdem entsprechende flankierende Massnahmen umgesetzt
20	–	–	– Die Via Muragls Sur wird von zahlreichen Autofahrern als Abkürzung respektive Durchfahrtsstrasse genutzt. Erstwohnsitzer in unserer Strasse berichten, dass von 10 gezählten Fahrzeugen 9 dem Transitverkehr zuzuordnen sind, Dies auf einer Strasse, welche ohne Trottoir erstellt wurde und dadurch im Mischverkehr genutzt wird, ein Kreuzen von Autos ohne das Befahren von Privatgrund nicht möglich ist oder aufgrund der Situation gar nicht möglich ist, Passieren eines Autos bei zwei nebeneinander gehenden Personen (selbst Eltern / Kind) nicht möglich ist. Inzwischen wurde die Gefährlichkeit durch einen Unfall bestätigt, wobei glücklicherweise kein Personenschaden entstanden ist. Wir Anwohner beantragen im Sinne einer Unfallrisikominimierung, die mehrheitlich als Transitstrasse genutzte Via Muragls Sur nur für Anwohner und Zubringer (Fahrverbot, Zubringerdienst gestattet) zu belegen. Für die Erschliessung des westlichen Quartiers soll die zweispurige und mit einem Trottoir ausgestattete Via d'Arövens dienen.		– Siehe Rückmeldung Nr. 7

Nr.	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener Teil Verkehrskonzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
21a	–	–	– Der MIV darf in meinen Augen nicht aus dem Dorf genommen werden. Der ÖV kann nie das Bedürfnis der Einheimischen und Gästen abdecken. Ohne Zufahrt zu den Geschäften wird mehr auswärts eingekauft und dann sterben die Geschäfte weg.		– Wird zu Kenntnis genommen, siehe Rückmeldung Nr. 1a
21b	–	–	– Der Einbahnverkehr ist ein gutes Mittel zur Verkehrssicherheit, kann ich mir für Laret vorstellen. Ich sehe es nicht, dass die Busse auf der Flaniermeile kreuzen. Lieber Bushaltestelle Punt Ota Sur aufwerten inkl. Signalisation.		– Wird zu Kenntnis genommen, mit der Einführung der Bushaltestelle Bellavita / Languard kann die ÖV-Erschliessung des Zentrums verbessert werden – Betreffend Kreuzen: Siehe Rückmeldung Nr. 4b
21c	–	–	– Begegnungszone mit Tempo 20 finde ich gut. – Gerne Tempo 30 auf allen Gemeindestrassen		– Wird zu Kenntnis genommen
21d	–	–	– Bessere Anbindung vom Bahnhof finde ich super. Momentan ist die Anbindung von und nach Samedan mit Bus Nr. 1 attraktiver und führt die Gäste an den Pontresiner Bahnhöfen vorbei.		– Wird zu Kenntnis genommen
21e	–	–	– Velokonzept schön und gut, ist aber etwas für die warme Jahreszeit ohne Eis und Schnee. Nicht alltagstauglich.		– Wird zu Kenntnis genommen
21f	–	–	– Vorschlag: Als Test ob die Parkhäuser eine echte Alternative wären, 2 Stunden gratis machen so ist genug Zeit um Einkaufen zu Fuss.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1b
21g	–	–	– Weitere Gedanken: Wie sollen unsere Kinder den Umgang mit dem Verkehr lernen, wenn keiner da ist? Wenn die Geschäfte mal weg sind, kommen sie nicht mehr zurück (Samedan Dorf). ÖV gratis machen (das neue Ticketsystem Venda schreckt viele ab.		– Es wird weiterhin Verkehr geben, einfach bei tieferer Geschwindigkeit und reduzierter, die Kinder profitieren von einer höheren Verkehrssicherheit, die Situation in Pontresina kann mit Samedan nicht verglichen werden – Im Rahmen der Massnahme ÖV_08 wird die Prüfung einer Vergünstigung vom ÖV für die Bevölkerung von Pontresina vorgeschlagen
22	– Antrag Anpassung – Hinweis weiteres Vorgehen	– Kapitel 4 – Kapitel 5 – Kapitel 7 – Kapitel 8 – Konzeptplan «Alltag verzahnen» – KP Fussverkehr – Veloverkehr – Mobilität vernetzen	– Es sei auf die Schlüsselmassnahme FVV_07 Fussverbindung Oberer Schulweg zu verzichten. Eventuell sei die Fussverbindung Oberer Schulweg im Bereich der Parzellen Nun. 2400 und 2399 an der Via dals Ers entlang der südwestlichen Grenze dieser Parzellen zu führen (und nicht entlang der nordöstlichen Grenze von Parzelle Nr. 2400 und mitten durch die Parzelle 2399).		– Siehe Rückmeldung Nr. 2a
23a	–	–	– Schliessung Netzlücke Bellavita la Senda: Für mich ist das keine Netzlücke, da bestehende Fusswege in nächste Nähe situiert sind. Sowohl bei der katholischen Kirche (Distanz 25m) wie beim Hotel Müller (Distanz 100m) führen Fusswege direkt auf die la Senda. Die geplante Wegverbindung sehe ich aus folgenden Gründen ebenfalls als problematisch an; neuer Weg verläuft durch den Gewässerraum des Clüx-Canals. Der Weg ist zum Bellavita Spa (Nacktbereich) derart nahe, dass Sichtschutzmassnahmen ergriffen werden müssen. Treppe/Lift utopisch! Bauwerk käme in der Erstellung und späterem Unterhalt zu teuer. Ich könnte jedoch eine neue Streckenführung im steilen/unteren Bereich der la Senda unterstützen. Möglich wäre eine Linienführung traversierend zur heutigen Böschung in Richtung Chesa Sassella (gelbes Doppelhaus) und da hinunter zur Via da la Staziun. Durch den neuen Anschluss käme auch der Übergang der Via da La Staziun etwa 30m weiter in richtung Norden zu stehen. Die Richtlinien für die Strassenüberquerung könnten dadurch besser eingehalten werden und es könnte eine Wegverbindung geschaffen werden, welche auch im Winter nutzbar wäre.		– Siehe Rückmeldung Nr. 6
23b	–	–	– Via Maistra ÖV auch im Gebiet Rondo bis Hotel Bernina im Gegenverkehr: Eine solche Massnahme würde zeitweise zum Kollabieren des ÖV, insbesondere im Teilstück Hotel Bernina-Hotel Müller führen. Die Via Maistra ist in diesem Teilstück nicht genügend breit für das Kreuzen von zwei Gelenkbussen. Dies insbesondere auch bei Berücksichtigung des Fussgängerverkehrs. Ein solches Chaos würde nicht zum „Feinen" Pontresina passen. Im Weiteren ist für mich die Aussage falsch, dass lediglich die Bushaltestelle Bellavita neu geschaffen werden müsste. Jede Haltestelle müsste beidseitig mit einer behindertengerechten Haltekante ausgestattet werden. Diese sind nicht nur in der Erstellung, sondern auch im Unterhalt wesentlich teurer als der heutige Zustand. Zudem ist die Erstellung der Behindertengerechten Bushaltestellen bereits im jetzigen Regime problematisch.		– Siehe Rückmeldung Nr. 4b – Zusätzliche BehiG-konforme Haltekanten sind in der Tat ein Nachteil für die stufenlose und hindernisfreie Via Maistra, es wird aber davon ausgegangen, dass gute Lösungen möglich sind, um diese zu integrieren.
24	– Hinweis weiteres Vorgehen	– Kapitel 6	– Kapitel 6.2, dort tabellarische Zusammenfassung der Bewertungen: Angesichts des jährlichen Pontresiner Gemeinde-Budgets verstehe die Bedeutung des Kostenarguments gegen die Variante 2 sehr gut: +/-5% des jährlichen Budgets für eine Ortsbuslinie aufwenden, dass muss man wollen. Die anderen Argumente gegen die Variante 2 könnte man möglicherweise entschärfen durch eine Kombination mit Regionalbussen gemäss Variante 3 zu den Stosszeiten, z.B. im Winter morgens hin zu den Skigebieten und nachmittags zurück. Mittags und abends braucht es die unmittelbare Anbindung an die Region vielleicht weniger		– Wird zu Kenntnis genommen, die Massnahme zur Prüfung des Ortsbusses wird vom Themenspeicher in den Umsetzungshorizont der sekundären Massnahmen verschoben, die vertiefte Prüfung soll innerhalb der nächsten 10 Jahren stattfinden

Nr.	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener Teil Verkehrskonzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang: Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt / Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt / Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
25a	– Antrag Anpassung	–	– Umsteige-Hub Punt Muragl: Dieser besitzt als Ankunfts- und Umsteige-Hub zugunsten Pontresina überaus zentrale Funktion. Eine entsprechende Attraktivitätssteigerung beurteilt der Tourismusrat hier als besonders prioritär zu verfolgendes Handlungsfeld. Aktuell gibt dieses Eingangstor punkto Aufenthalts-/Umsteigequalität eine unwürdige Visitenkarte ab („Der feine Genuss der Hochalpen"?). Es besteht hier in Koordination mit der Gemeinde Samedan und dem kantonalen Tiefbauamt dringlicher Handlungsbedarf (Unterstand, Beleuchtung, Belag Fussweg Bahnstation etc.). Die aus Sicht Tourismusrat optimalste Variante wäre, an diesem überaus relevanten Multimobilitäts-Knotenpunkt sowie entsprechend frequenzstarken Hub (MIV, öV, Velo und Fussverkehr), gar die Verfolgung einer Langsamverkehr-Unterführung zugunsten gesamtregionaler Mobilität. Zugunsten Oberengadiner Zentrums-Dreieck St. Moritz/Celerina-Samedan-Pontresina). Zugunsten einer gefahrlosen Anbindung aller Bike- und Wanderwege im Gebiet. Gleichzeitig ebenso zugunsten der RhB Haltestellen Punt Muragl-Punt Muragl Staz als auch des Campings Punt Muragl. Laut Kanton stehen für solche Projekte, die den nichtmotorisierten Alltagsverkehr stärken (Pendeln mit Velo) des Weiteren auch kantonale Gelder zur Verfügung. Anmerkung: Aussage stammt von Regierungsrätin Carmelia Maissen, anlässlich der Fachtagung Langsamverkehr 2023.		– Der Handlungsbedarf wurde im Konzept erkannt, im Rahmen der Massnahme ÖV_05 soll die Drehscheibe Punt Muragl umgestaltet werden, wobei vor allem der Zugang der Haltestelle für den Fussverkehr verbessert werden soll (Verkehrssicherheit) und Punt Muragl als Ankunftsort aufgewertet werden, wobei im Rahmen der Umgestaltung sicherlich auf die Querung über die Kantonsstrassen (Schwachstelle aus Sachplan Velo) miteinbezogen werden soll, für die Umgestaltung gilt es ein Projekt gemeinsam mit der Gemeinde Samedan, der RhB und dem Tiefbauamtes des Kantons Graubünden auszulösen
25b	– Antrag Anpassung –	–	– Einbahn Laret: Der Tourismusrat unterstützt die von der unterstützt die von der Verkehrskommission favorisierte Einbahnlösung Laret und erachtet die Variante mit Einbahn in Richtung Dorfzentrum (Flaniermeile) als sinnvoll.		– Wird zu Kenntnis genommen
25c	– Antrag Anpassung –	–	– Bushaltestelle Plazza Bellavita: Der Tourismusrat spricht sich zugunsten Rayon Bellavita und Talstation Languard (inkl. Familienskigebiet) dezidiert für die Schaffung einer Bushaltestell bei der Plazza Bellavita und die Aufhebung der Bushaltestelle Rondo aus.		– Im Konzept ist die Aufhebung der Bushaltestelle Rondo nicht vorgesehen, sondern allenfalls eine Verschiebung in Richtung Laret, der Haltestellenabstand wird als vertretbar erachtet, jedoch gilt es im Rahmen eines Buskonzept-Projekt gemeinsam mit Engadin Bus die genaue Linienführung und Haltestellenstandorte zu untersuchen
25d	– Antrag Anpassung –	–	– Flaniermeile/Zentrum: Er verweist ebenso auf die damit entstehenden Chancen zugunsten der Optimierung der Gestaltung des öffentlichen Strassenraums und das Potenzial für attraktivere Bestuhlungsflächen. Für den vielfrequentierten Perimeter Via Maistra/Flaniermeile sei zumindest mittelfristig ein geeignetes Shuttle-Verkehrsmittel als Zielsetzung im Konzept aufzunehmen und durch die Verkehrskommission im Rahmen der Massnahmenetappen näher zu prüfen (denkbar: selbstfahrender Kleinbus oder autonomes Tram/Shuttle etc.).		– Die Prüfung des Ortsbus ist im Zusammenhang eines On-Demand-Angebots vorgesehen, es wird vorgeschlagen, diese Massnahme vom Themenspeicher in das Paket der sekundären Massnahmen zu verschieben, auch im Kontext mit der Prüfung des Regionalbusses im Gegenverkehr sowie der zusätzlichen Haltestelle Bellavita
25e	– Antrag Anpassung	–	– Der Tourismusrat spricht sich auf der Flaniermeile hingegen dezidiert gegen die Führung der Buslinien im Gegenverkehr aus. Die erhoffte Vereinfachung der Orientierung (simplere Linienführung) überwiegt die Nachteile nicht. Sich an der Flaniermeile kreuzende Busse erhöhen die Aufenthaltsqualität nicht.		– Siehe Rückmeldung Nr. 4b
25f	– Antrag Anpassung	–	– Die Aufhebung der Bushaltestelle Punt Ota hat seines Erachtens keine Priorität und ist keine notwendige Stossrichtung.		– Wird zu Kenntnis genommen, die Aufhebung wäre erst bei einer definitiven Einführung des Gegenverkehrs vorgesehen
25g	– Antrag Anpassung	–	– Er spricht sich für die vorgesehene Testphase „Versuch Flaniermeile zweitägig nur beschränkt befahrbar" aus. Hierfür empfiehlt er seinerseits jedoch die pragmatischeren Saisonzeiten von Mitte Juni bis Mitte Oktober sowie von Mitte Dezember bis Ende März. Zu touristischen Randzeiten/Zwischensaison sind die Beschränkungen andernfalls kaum begründbar, oder gar kontraproduktiv und spielen Kritikern eines solchen Versuchs in die Karten. Er erachtet zudem eine Limitierung der Beschränkung auf den meistfrequentierten Zeitraum zwischen 15.00-19.00 Uhr als absolut ausreichend. Nach 19.00 Uhr ist die Flaniermeile in der Regel ziemlich leer (Essenszeiten in Hotels/Restaurants) und eine Beschränkung nicht sinnvoll, bzw. ebenso kontraproduktiv.		– Eine pragmatischere Festlegung der Zeiten übers Jahr wird als sinnvoll erachtet, die Limitierung auf einen kurzen Zeitraum von 15-19 Uhr wird jedoch als schwierig beurteilt (geringer Nutzen, schwierig verständlich, Schulwege weniger sicher) – Es wird vorgeschlagen, den Versuch auf die genannten Zeiträume von Mitte Juni bis Mitte Oktober sowie von Mitte Dezember bis Ende März zu beschränken
25h	– Antrag Anpassung	–	– Allgemeine Bemerkungen: Der Tourismusrat ermuntert die Verkehrskommission auch in Zukunft mutig an innovativen Ideen zu feilen, unbedingt die technologische Entwicklungen im Auge zu behalten und mittel- bis langfristige Chancen für Pontresina zu prüfen (u.a. Potenzial neuer Mobilitätsformen, autonomer Shuttle usw.) Auch mit Blick auf die strategisch vom KrL übergeordnet vorgegebene Zielsetzung die Verbindung Bahnhof-Flaniermeile zu verbessern, ermuntert der Tourismusrat mit Nachdruck mutige Optimierungsmöglichkeiten weiterzuverfolgen (Stichwort: auch Ortsbus-/Shuttle-Optionen näher prüfen). Zugunsten attraktiver Wohn- aber auch Arbeitsort Pontresina ruft er punkto öV zudem dazu auf die Pendlerinteressen fortlaufend im Auge zu behalten. Gerade mit Blick auf die gesamtregionale Fahrplan-Komplexität und mögliche Fahrzeiten-Verkürzungen ab Pontresina in die Oberengadiner Hubs (Ziel: Konkurrenzfähigkeit gegenüber MIV steigern).		– Das Anliegen wird grundsätzlich unterstützt, es wird vorgeschlagen, die Massnahme zur Prüfung eines On-Demand-Angebots vom Themenspeicher in das Paket der sekundären Massnahmen zu verschieben
26	– Antrag Anpassung	– Kapitel 3	– Keine 20er Zone machen		– An der Verkehrsberuhigung durch Begegnungszone wird festgehalten, da durch die Konflikte reduziert und die Sicherheit erhöht werden kann
28a	– Antrag Anpassung	– Kapitel 5 – Alltag verzahnen	– Im Sinne der Behebung der bestehenden Netzlücken des Fussverkehrs ist - trotz juristischer Gegenwehr bis von Bundesgericht - endlich der Fussgängerweg gegen den Hang bis zur Schule fertigzustellen. Dies gilt insb. für die Verbindung mit Brücke zwischen Via Dals Ers Chesa Pizzet und Giandains. Dies würde für alle im Kindern und auch Touristen den Weg zur Schule bzw. zu Languard vereinfachen und somit den Strassenverkehr plus Gefahren teilweise bannen. Allenfalls ist ein runder Tisch mit allen betroffenen Grundeigentümern aufzusetzen.		– Wird zu Kenntnis genommen, die Massnahme zur Realisierung dieses Weges wird weiterverfolgt

Nr.	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener Teil Verkehrskonzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang: Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt	Umgang: Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt	Umgang: Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
28b	– Antrag Anpassung	–	– Ich finde die Bewertung der drei Varianten unter Ziff. 6.2. ein wenig zu einfach und pauschal ohne tiefergehende Begründung. Ortsbus (Variante 1) und Ortsbus und Regionalbus (Varianten 2) bieten auch sehr viele Vorteile. Eine Feinverteilung durch einen kleinen, elektrisch betriebenen Ortsbus in der Gemeinde z.B. mit Stops auch an der oberen Via dals Ers, Mengiots, Via da La Botta, Via d'Arövens, Via Giarsun und Curtins könnten z.B. verschiedene Touristen dazu bewegt werden mit dem Zug anzureisen, sofern das Angebot allenfalls in Hochsaisonzeiten sogar nachgedoppelt wird mit Unterstützung weiterer (privater) Busse und auf den Zugverkehr abgestimmt ist. Zudem könnte die Stelle als teilzeitstelle im Jobsharing z.B. für Hausfrauen und Hausmänner oder pensionierte Personen mit gutem Augenlicht ausgeschrieben werden, da gewisse Zeiten aussen vor elassen werden können. Die Kosten sind aber sowieso tragbar und eigentlich Standard im Vergleich zu anderen Tourismusdestinationen.				– Die vertiefte Prüfung der Einführung eines Ortsbusses wird nicht ausgeschlossen. Die Vorteile innerhalb der Gemeinde sind nicht zu negieren, jedoch kommt es durch die Einführung eines Ortsbusses zu hohen Mehrkosten. Grundsätzlich soll die regionale ÖV-Anbindung keine Verschlechterung erhalten, die Prüfung des Ortsbusses ist im Rahmen der Prüfung eines On-Demand-Angebots enthalten, diese Massnahme soll neu als sekundäre Massnahme angegangen werden, was bedeutet, dass eine vertiefte Prüfung innerhalb der nächsten 10 Jahren durchgeführt werden soll
29a	– Anderes	–	– Kapitel 4 -Ziele Leitsatz4: "zentrumsnahes Parkieren soll in den Parkhäusern stattfinden". Ist die Parkhauskapazität während der Saison gewährleistet? Wie gedenkt man behinderten Personen gerecht zu werden? Mögliche Lösung: Wenige, reservierte Parkplätze in der Kernzone.				– Grundsätzlich weisen die Parkhäuser behindertengerechte Parkplätze auf, welche für diese Personengruppen reserviert sind, entsprechend ist die Zugänglichkeit gewährleistet – Die Auswertung der Auslastung der Parkhäuser zeigt, dass das Angebot mit Ausnahme von einigen Spitzentagen ausreicht, die Kapazität wird somit als ausreichend erachtet, eine Auslegung auf die absoluten Spitzenbelastungen ist nicht zielführend
29b	– Anderes	–	– Kapitel 7- Gesamtkonzept 7.2 Fussverkehr: Das Trottoir zwischen Bahnhof und Zentrum wird aktuell oft (verbotenerweise) zu dem Unmut der Fussgänger von Velofahrer benützt. Teilweise recht rücksichtslos unter zurufen "Achtung" oder klingeln. Wie gedenkt man diesem Zustand entgegenzuwirken?				– Mit der Erweiterung der Tempo-30-Zone auf die Via da la Staziun sowie der gesamten Via da Mulin wird die Situation für den Veloverkehr verbessert. Ziel ist, dass der Veloverkehr im Mischverkehr auf der Strasse geführt wird.
29c	– Anderes	–	– Kapitel 4-Ziele Leitsatz 4:"Zentumsnahes Parkieren soll in den Parkhäusern stattfinden" – Ist die Parkkapazität in diesen während der Saison gewährleistet?				– Siehe Rückmeldung Nr. 29a
31a	– Antrag Anpassung	–	– ÖV_03: Linienbusse: Warum sollten die Linienbusse nicht auf der Via da Mulin-via da la Staziun fahren, statt auf der Via Maistra zwischen dem Rondo und dem Hotel Bernina? Die Haltestelle auf der Höhe des Bellavita-Zentrums könnte in der Via da Mulin eingerichtet werden, mit einer Verbindung über Rolltreppen und einen Schrägaufzug zur Via Maistra. Diese Lösung würde den bei Einheimischen und Touristen beliebtesten Strassenabschnitt noch attraktiver machen. Grosse Busse werden von der Via Maistra verdrängt, so dass mehr Veranstaltungen auf der oben genannten Strecke stattfinden können, ohne dass die Haltestellen jedes Mal verlegt werden müssen, wenn eine Veranstaltung den Strassenabschnitt sperrt. Diese Lösung ist zwar kostspielig, ermöglicht es aber Fussgängern, Behinderten und Müttern mit Kinderwagen, den zentralen Teil der Flaniermeile bequem zu Fuss vom Bahnhof aus zu erreichen.				– Neben den hohen Kosten wird bei dieser Variante die weniger direkte Erschliessung des Zentrums als negativ erachtet, die direkte Führung entlang der Via Maistra wird als zentraler Erfolgsfaktor für die Flaniermeile beurteilt
31b	– Antrag Anpassung	–	– ÖV_03: Die Busse, die auf der Via Maistra zwischen dem Rondo und dem Hotel Bernina in beiden Richtungen verkehren, empfinde ich als klare Verschlechterung der Sicherheit und der Lebensqualität für alle auf diesem Streckenabschnitt. Schon heute gibt es bei der Einbahnregelung für alle (mit Ausnahme der Fahrräder) kritische Momente zwischen den Fahrrädern (die mit erheblichen Geschwindigkeiten abwärts fahren) und allen anderen Verkehrsteilnehmern. Mit der vorgeschlagenen Lösung wird die Situation noch schlimmer (arme Busfahrer!). Ausserdem ist das Kreuzen dieser grossen Fahrzeuge nicht auf der ganzen Strecke möglich. Stellen Sie sich einmal vor, was mit Linienbussen passiert, wenn ein Touristenbus vor dem Eingang eines der Hotels Touristen auslädt oder ein Lastwagen Waren bei einem der Unternehmen auf der Strecke ablädt.				– Siehe Rückmeldung Nr. 4b
31c	– Antrag Anpassung	–	– Einführung einer verkehrsberuhigten Zone mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auf der Via Maistra, wobei der Einbahnverkehr zwischen dem Rondo und dem Hotel Bernina beibehalten wird. Der Verkehr auf diesem Streckenabschnitt muss eingedämmt werden: Alle Massnahmen in dieser Richtung sind willkommen. – Mehrere in der Studie enthaltene Vorschläge, die im Moment zu belastend erscheinen, könnten dank der rasanten technologischen Entwicklung bald realisierbar werden. – Elektrisch betriebene Transportmittel für Personen oder Güter und vielleicht auch selbstfahrende Fahrzeuge werden morgen Realität sein. Warum nicht rechtzeitig in die Zukunft blicken und bereits eine mögliche Ausbeutung dessen voraussehen, was sicherlich kommen wird? – Wir könnten uns selbstfahrende kleine Elektrobusse vorstellen, die mit einem geeigneten Managementsystem (KI!) Einwohner und Touristen rund um Pontresina und auf Abruf transportieren. Diese würden an verschiedenen (2 oder 3) Ladestationen stationiert, die über das gesamte Gebiet verstreut sind. Diese Fahrzeuge könnten auch Hotel-Shuttles ersetzen. – Man könnte sich ein Zentrum zum Entladen von Waren ausserhalb des Zentrums vorstellen. Die Waren werden auf selbstfahrende klein Elektrotransporter verladen, die dann die verschiedenen Hotels und Geschäfte im Zentrum beliefern. Auf diese Weise würden schwere Fahrzeuge nicht mehr durch das Dorfzentrum fahren.				– Die technologische Weiterentwicklung soll laufend beobachtet werden, die Prüfung eines On-Demand-Angebots ist im Themenspeicher aufgeführt

Nr.	Art des Mitwirkungs-begehrens	Betroffener Teil Verkehrs-konzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
32a	– Anderes	–	– Der Dorfteil Laret sollte gesamthaft verkehrsberuhigt mit Ampelbetrieb sein, d.h. Fahrerlaubnis nur für alle Anlieger/Hotels/Ferienwohnungen oder für direkte Nutzung der Betriebe wie z.B. Besuch der Arztpraxis Campell. Diese Beruhigung hätte dann auch Auswirkungen fürs ganze Dorf. Einbahnverkehr von unten gibt eigentlich keine grosse Änderung zum Status von jetzt, da der Hauptteil vom Verkehr jetzt schon so fliesst. Der obere Via Maistra Teil sollte weiterhin ein Einbahnverkehr auch für den ÖV sein. ÖV im Gegenverkehr ist eine enorme Verkehrsbelastung zusätzlich vor allem im Winter und ohne Ausweichräume. Es wären alle halbe Stunde 4 z.T. grosse Gelenkbusse unterwegs. Aus Erfahrung vom Laret oft ein grosses Chaos obwohl eine Ampel dies noch regelt. Wir hatten das nicht nur einmal, dass sich je 2 Busse von unten und von oben in der Höhe Einfahrt Chantun Sur und unserem Haus gegenüberstanden und längere Zeit nichts mehr ging weder vor und zurück.		– Mit der Einbahn kann die Verkehrsführung deutlich vereinfacht werden, was eine Aufwertung ermöglicht, der Effekt eines Fahrverbots mit Zubringerdienst gestattet wird als relativ gering erachtet, zudem ist die Durchsetzbarkeit schwierig, siehe Rückmeldung Nr. 4a – Betreffend Kreuzen: Siehe Rückmeldung Nr. 4b
32b	– Anderes	–	– Der ÖV-Bus sollte im Dorfkerngebiet von Pontresina gleichzeitig als Ortsbus für jedermann gratis benutzt werden können. So würde vielleicht manch einer aus dem Gebiet Godin mit dem Bus ins Dorf fahren und nicht mit dem Auto, auch die Schulkinder könnten so den Bus benutzen. Die Kontrolle der Tickets müsste dann erst wieder vor Punt Muragl oder vor Morteratsch erfolgen. Die Gemeinde sollte die Kosten der entfallenden Tickets für den Engadinbus übernehmen, dies ist sicher viel günstiger als einen eigenen Ortsbus zu stellen.		– Im Rahmen der Massnahme ÖV_08 soll die Vergünstigung der ÖV-Nutzung innerhalb der Gemeinde für die Bevölkerung von Pontresina geprüft werden
33a	– Anderes	–	– Allgemein: Das Verkehrskonzept und die Umfrage sind zu umständlich. Die Fragen sind nicht klar formuliert und pro Fragen sind zu viele Unterfragen!! Es ist verwirrend. Nicht alle haben einen ETH Masterabschluss in Verkehrsplanung und können dem Konzept und er Umfrage folgen.		– Wird zu Kenntnis genommen, es wurde versucht, die Umfrage möglichst einfach zu gestalten, aufgrund der Komplexität des Themas waren einige Unterfragen nicht vermeidbar
33b	–	–	– Konkret: für das Gewerbe ist es wichtig, dass es auch in Zukunft Parkplätze im Dorf und auch ein Durchgangsverkehr hat. Eine Verkehrsfreie Via Maistra und Laret ist nicht sinnvoll und unbedingt zu vermeiden. Das Dorf ist zu lange, um Verkehrsfrei zu sein. Eine Verkehrsfreie Via Maistra hat für das Gewerbe und die Anwohner sehr negative Folgen. Der Verkehr würde nicht abnehmen, sondern es gibt eine Verlagerung in die kleinen umliegenden Quartierstrassen und vielen Einheimische würden Pontresina meiden und in die Einkaufszentren nach Samedan ausweichen.		– Wird zu Kenntnis genommen, siehe Rückmeldung Nr. 1a
33c	–	–	– Eine Reduktion des Verkehrs ist anzustreben. Ein Parkleitsystem wäre zu prüfen. Der Suchverkehr soll beschränkt werden. Eine Verkehrsberuhigung (Zone 20) ist ebenfalls eine denkbare Möglichkeit. Der Ausbau des ÖV (Ortsbus) ist auf jeden Fall sinnvoll. Eine Reduktion der Parkhausgebühren (Rondo und Mulin) würde viel Verkehr aus der Via Maistra halten.		– Der Handlungsbedarf wurde im Konzept erkannt, die Einführung eines Parkleitsystem ist im Rahmen der Massnahme PP_02 bereits vorgesehen – Die Verkehrsberuhigung durch Einführung einer Begegnungszone im Zentrum ist im Rahmen der Umsetzung der Massnahme GV_03 vorgesehen – Im Rahmen der Massnahme PP_01 ist eine Untersuchung und evtl. Anpassung der Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze bereits vorgesehen, weiter soll im Rahmen der Massnahme PP05 die kostenlose Parkzeit von 0.5 auf 1h erhöht werden
33d	–	–	– Pontresina ist ein Durchgangsdorf. Eine Verkehrsfreie Zone ist auf jeden Fall zu vermeiden!! Auch einzelne verkehrsfreie Tage sind zu vermeiden.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a
34a	– Antrag Anpassung	–	– Fahrtrichtung Laret vom Schlosshotel in Richtung Rondo ist ausfolgenden Gründen grundlegend falsch: die Zufahrten zu den privaten Tiefgaragen ist nicht gewährleitet. Hauptproblem Gegenverkehr für die Schüler welche Richtung Muragls mit hohem Tempo fahren bleibt bestehen. Fazit die Fahrtrichtung muss vom Rondo in Richtung Schlosshotel sein. 		– Die Einbahn in Richtung Flaniermeile wurde bewusst so gewählt, damit die Flaniermeile aus dem Gebiet Godin weiterhin direkt erreichbar ist. – Durch die Einführung einer Begegnungszone sollen die Geschwindigkeiten weiter reduziert werden – Im Rahmen einer vertieften Machbarkeitsstudie soll die Erschliessung der privaten Parzellen / Parkplätze bei Einbahnverkehr geprüft und je nach Erkenntnisse Lösungen gesucht werden, falls keine verhältnismässigen Lösungen gefunden werden, wird die Einführung der Einbahn in Laret verworfen

Nr.	Art des Mitwirkungs-begehrens	Betroffener Teil Verkehrs-konzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
34b	– Antrag Anpassung	–	– Wenn man das Zentrum von Pontresina verkehrsfrei haben will - und die Nebenstrassen nicht noch zusätzlich belasten will, muss man aus meiner Sicht das Dorfzentrum auf den Bereich Hotel 160 - Hotel Engadinerhof beschränken und die Nebenstrassen möglichst auf den Einspurig befahren, sowie sämtliche mögliche Parkmöglichkeiten eliminieren so dass der Anreiz auf die Nebenstrassen auszuweichen gar nicht aufkommt.  –		– Die flankierende Einführung von Einbahnen auf den Nebenstrassen wird als nicht notwendig erachtet, da keine attraktive Ausweichrouten bestehen, sollte sich während des Versuchs zeigen, dass dies dennoch der Fall ist, soll im Rahmen des Versuchs entsprechend darauf reagiert werden
34c	– Antrag Anpassung	–	– Mit der Route Ortsbus bekommt man kein Verkehrsfreies Pontresina hin. Mein Vorschlag wäre dass der Engadinerbus einmal durch das Dorffährt und wieder zurückfährt zum Ausgangspunkt (Vis a Vis Berninasport) und anschliessend entweder nach St.Moritz oder in Richtung Bernina fährt. Alternative der Dorfbus fährt die Route durchs Dorf und die einzige Haltestelle für den Engdinbus wäre vis a vis Berninasport.  –		– Die Linienführung in einem Einbahnring wird als nicht attraktiv beurteilt, da in die Gegenrichtung längere Reisezeiten entstehen, deshalb wurde diese Variante im Rahmen der Konzeptentwicklung bereits verworfen
35	–	–	– Dringend sollten die 2 Parkhäuser für 2 Stunden gratis zur Verfügung gestellt werden und der Privatverkehr muss besser in die Parkhäuser geleitet werden.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1b
36	–	–	– Die Aufhebung der Parkplätze und der Durchfahrt auf der Via Maistra im Ortszentrum wird dem örtlichen Handel grosser Schaden zugeführt. Die Folge werden Umsatzeinbussen und die Abwanderung von Geschäften und Läden sein. Die Durchfahrt und Parkplätze müssen unbedingt erhalten bleiben und ich könnte einer Temporeduktion auf 20 km/h zustimmen.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a – Die Temporeduktion auf 20 km/h (Einführung Begegnungszone) ist im Rahmen der GV_03 angedacht

Nr.	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener Teil Verkehrskonzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang: Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt / Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt / Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
37	–	–	– Verkehrsberuhigung ab Rondo bis Hotel Bernina / allgemeines Fahrverbot ausgenommen Zubringerdienst, Anwohner und Engadin Bus		– Es wird an den Zwischen Rondo und Hotel Bernina ist im Rahmen der Massnahme GV_03 die Verkehrsberuhigung in Form von der Einführung einer Begegnungszone vorgesehen. Weiter soll im Rahmen der Massnahmen GV_04 und GV_06 zwischen der Via Giandains und der Via Seglias die Einführung eines Fahrverbots ausgenommen Anwohnende, Zubringerdienst und dem ÖV getestet werden, wobei zwischen Rondo und Via Giandains und Via Seglias und Hotel Bernina soll weiterhin Tempo 20 gelten.
38a	– Hinweis zum weiteren Vorgehen	–	– Belebung des Hallenbaddaches in der Sommersaison: Mit dem Erstellen der Lounge (wie 2023), sollte der ganze Parkplatz für die Sommersaison aufgehoben werden. Ich stelle mir einen öffentlichen Spielplatz mit 3 Tischtennistischen für die Jugendlichen und einem abgegrenzten Raum für die Kleinen vor. Ideen: Verkehrsparcour für Dreirad, Laufvelo, Trottinett, Rollerblades usw. Ergänzt könnte der Platz mit Spiel- und Picknicktischen werden, wenn möglich beschattet. Dies unter dem Motto: Der schönste Aussichtsspielplatz Graubündens.		– Wird zu Kenntnis genommen, im Rahmen der Aufhebung der Parkplätze Bellavita soll die Plazza Bellavita umfunktioniert und aufgewertet werden, zuerst temporär und zu einem späteren Zeitpunkt durch die Umgestaltung des gesamten Platzes (Massnahme GV_07), wobei noch unklar ist in welcher Form die Umnutzung stattfinden wird
38b	–	–	– Anschlusssicherung zwischen RHB und Engadin Bus: Die Absprachen zwischen den beiden Unternehmen müssen verbessert werden. Der eine spricht nicht mit dem anderen. Leidtragend sind die Fahrgäste. Kommunikation ist das Ein und Alles. Viele Feriengäste und Einheimische wurden in den letzten Jahren vergraulet, weil man sie stehen liess. Die Visitenkarte beginnt bei den Bahnhöfen! Das sollten sich beide Unternehmen hinter die Ohren schreiben.		– Wird zu Kenntnis genommen. – Der Bahnhof Pontresina wird in den kommenden Jahren umgestaltet und aufgewertet.
39	– Antrag Anpassung	–	– öV ergänzende E-Velostationen (inkl Cargo/Familyanhänger Vélotyp) an allen öV Hubs sowie bei Post/Bellavita//Rondo/Muragl Sur (ohne Anspruch auf Vollständigkeit)		– Der Handlungsbedarf wurde im Konzept erkannt, im Rahmen der Massnahme FVV_10 soll ein Velosharing-Angebot in Pontresina geprüft werden
40	– anderes	–	– Schulhaus: Strasse von Hotel Rosatsch bis Languard unbedingt 20er Tempo… Kinder rennen teilweise über die Strasse (von rechst und links des alten Schulhauses), während viele Autos die via Cruscheda hoch rasen. Evtl. auch eine Barriere/Schranke auf der linken Strasse (links vom alten Schulhaus)…		– Im Rahmen der Massnahme Gv 03 soll auf der Via Cruscheda bis nach der Einfahrt Languard eine Begegnungszone eingeführt werden. – Barriere/ Schranke ist aktuell nicht vorgesehen.
41	– Anderes	–	– Zu dem Entwurf: Einbahn im Laret: Es ist nicht nachhaltig, wenn man von z.B Rondo nach Godin muss und den ganzen Umweg über die Umfahrung auf sich nehmen muss. So ist die Feinstaubbelastung (Reifenabrieb, Kraftstoffverbrauch / Energieverbrauch beim Elektroauto) enorm höher als wenn man durch das Laret fahren kann. Eine Einbahn führt unweigerlich zu einem Ausweichverkehr über die Via Dals Ers. Dies ist nicht im Sinne der Nachhaltigkeit. Zudem sind die Einfahrten der Privatanlieger zu berücksichtigen: Man kann unmöglich von Schloss Richtung Rondo fahrend in die Einfahrt Tiefgarage der Chesa D'Inmez einbiegen. Dies geht nur vom Rondo herabfahrend. Die Momentane Lösung mit den Ampeln sehe ich als Anwohner als Optimal für das Laret. Eine Kopfsteinpflasterung im Laret wäre zu überprüfen. Dies führt automatisch dazu, dass der Verkehr langsamer rollt. Siehe: Samedan, Zuoz, S-Chanf Es wäre eine Verkehrstechnische und Optische Aufwertung für den Historischem Ortsteil Laret.		– Siehe Rückmeldungen 4a und 34a – Die Materialisierung der Via Maistra im Abschnitt Laret (z.B. Kopfsteinpflasterung) ist im Rahmen der ordentlichen Sanierung des Strassenabschnitts zu überprüfen, grundsätzlich erscheint eine Kopfsteinpflasterung prüfenswert
42a	– Hinweis weiteres Vorgehen	–	– Die Umfrage ist zu kompliziert geschrieben und vielfach sind pro Frage zu viele Unterfragen aufgeführt. Es ist sehr verwirrend formuliert.		– Wird zu Kenntnis genommen
42b	–	–	– Wenn der Dorfteil Laret einen Einbahnverkehr bekommt, schliesst man einen ganzen Dorfteil aus. In diesem wohnen sehr viele Einheimische. Diesen wird vermittelt, ihr seid im Dorfkern nicht erwünscht. Jemand vom Godin wird nicht mehr in Pontresina seine Einkäufe tätigen, sondern in die umliegenden Gemeinden ausweichen.		– Siehe Rückmeldung Nr. 4a
42c	–	–	– Eine verkehrsfreie Via Maistra dreht vielen lokalen Gewerben den Schlüssel. Mit einer Verkehrsberuhigung, sprich Tempo 20, könnte man allenfalls noch tätig sein. Ebenfalls können die Geschäften mit den Sommeranlässen wie VIVA LA VIA und Laretmarkt weitermachen, wobei bei diesen Anlässen auch jedes Mal die Umsätze einbrechen.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a
42d	–	–	– In meinen Augen ist es wichtig, den ÖV zu verbessern. Insbesondere vom Bahnhof zum Dorf hinauf. Dafür ist es essenziell wichtig, dass die Haltestelle Gitöglia bestehen bleibt.		– Es wird weiterhin an der Aufhebung der Bushaltestelle Gitögla festgehalten, aktuell wird die Haltestelle lediglich in der Zwischensaison und nur sporadisch (nur in Richtung Post und wenn der Bahnhof nicht angefahren wird) bedient, die Anpassung der Linienführung mit stetiger Anfahrt des Bahnhofs und Aufhebung der Haltestelle Gitögla wird als eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung erachtet
42e	–	–	– Um den ganzen Suchverkehr zu minimieren, wäre ein Parkleitsystem zu empfehlen. Wenn man bei der Anreise bereits sieht, dass es z. B. auf dem Hallenbad oder beim Skilift keinen Parkplatz hat, dann gehe ich da auch nicht suchen und direkt ins Parkhaus.		– Ein Parkleitsystem ist im Rahmen der Massnahme PP_02 angedacht

Nr.	Art des Mitwirkungs-begehrens	Betroffener Teil Verkehrs-konzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
42f	–	–	– Anreize mit Gratisparkplätze am Rande der Gemeinde wäre ebenfalls eine Option, um die Autos aus dem Dorfkern zu bekommen. Oder die Parkhäuser massiv günstiger als die Aussenplätze anbieten. Auch eine Idee wäre es, die Parkhäuser eine Stunde gratis anzubieten. Eine verkehrsfreie Zone ist auf jeden Fall zu vermeiden. Auch nicht tageweise. Es kann nicht sein, dass eine Firma, welche keinen grossen Bezug zu Pontresina hat, irgendwelche Ideen durchbringen möchte, um die Attraktivität von Pontresina zu fördern. Den Ansatz finde ich gut, aber es wird vergessen, dass nicht nur für Touristen in Pontresina attraktiv sein soll, sondern am wichtigsten für die EINHEIMISCHE Bevölkerung ein Lebenswertes Dorf bleiben soll!!!!! Durch einige Vorschläge werden die Einheimischen am Alltagleben in Pontresina gestört, behindert oder sogar ausgeschlossen. !!! Ich Bitte um Berücksichtigung und Gewichtung der Meinungen der einheimischen Bevölkerung, welche zu 100% mit den Konsequenzen dieses Mitwirkungsverfahrens auskommen müssen!!!!!!!!		– Betreffend Gratisparkplätze siehe Rückmeldung Nr. 1b – Betreffend Versuch Flaniermeile zweitägig nur beschränkt befahrbar: siehe Rückmeldung Nr. 1a
42g	– Hinweis weiteres Vorgehen	–	– Es ist wichtig zu stellen, dass es um die einheimische Bevölkerung geht! Die einheimische Bevölkerung muss zu 100% mit den Konsequenzen der Ideen einer Firma, welche kein Bezug zu Pontresina hat!		– Wird zu Kenntnis genommen, die Ideen des Konzepts sind Ergebnis eines breiten Erarbeitungsprozesses, die erarbeiteten Inhalte wurden in einem Kernteam entworfen und regelmässig in der Verkehrskommission 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 aus Pontresina zusammen
43a	– Anderes	–	– Wenn der Dorfteil Laret einen Einbahnverkehr bekommt, schliesst man einen ganzen Dorfteil aus. In diesem wohnen sehr viele Einheimische. Diesen wird vermittelt, ihr seid im Dorfkern nicht erwünscht. Jemand vom Godin wird nicht mehr in Pontresina seine Einkäufe tätigen, sondern in die umliegenden Gemeinden ausweichen.		– Siehe Rückmeldung Nr. 4a
43b	–	–	– Eine verkehrsfreie Via Maistra dreht vielen lokalen Gewerben den Schlüssel. Mit einer Verkehrsberuhigung, sprich Tempo 20, könnte man allenfalls noch tätig sein. Ebenfalls können die Geschäften mit den Sommeranlässen wie VIVA LA VIA und Laretmarkt weitermachen, wobei bei diesen Anlässen auch jedesmal die Umsätze einbrechen.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a
43c	–	–	– In meinen Augen ist es wichtig, den ÖV zu verbessern. Insbesondere vom Bahnhof zum Dorf hinauf. Dafür ist es essenziell wichtig, dass die Haltestelle Gitöglia bestehen bleibt.		– Siehe Rückmeldung Nr. 42d
43d	–	–	– Um den ganzen Suchverkehr zu minimieren, wäre ein Parkleitsystem zu empfehlen. Wenn man bei der Anreise bereits sieht, dass es z. B. auf dem Hallenbad oder beim Skilift keinen Parkplatz hat, dann gehe ich da auch nicht suchen und direkt ins Parkhaus.		– Siehe Rückmeldung Nr. 42e
43e	–	–	– Anreize mit Gratisparkplätze am Rande der Gemeinde wäre ebenfalls eine Option um die Autos aus dem Dorfkern zu bekommen. Oder die Parkhäuser massiv günstiger als die Aussenplätze anbieten. Auch eine Idee wäre es, die Parkhäuser eine Stunde gratis anzubieten.		– Siehe Rückmeldung 1b und 42f
43f	–	–	– Eine verkehrsfreie Zone ist auf jeden Fall zu vermeiden. Auch nicht tageweise.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a
44	– Hinweis weiteres Vorgehen	–	– Warum ein funktionierendes Dorf abwerten?		– Wird zu Kenntnis genommen, die Massnahmen des Konzepts sollen zu einer Aufwertung beitragen
45	– Antrag Anpassung	–	– Einbahn Laret: Hier ist zu beachten, dass der untere Dorfteil abgegrenzt wird und die Verbindung Dorf -Godin für die Bewohner nicht mehr gegeben ist. Warum soll man ins Dorf, wenn man mit einem Umweg wieder nach Hause kommt. Kann einen nachteiligen Einfluss für die Geschäfte haben.		– Wird zu Kenntnis genommen, siehe Rückmeldung Nr. 4a
46a	– Anderes	–	– Die Tiefgarage der Via Maistra 102 bis 106 ist nur von Norden her möglich. Es müsste daher ein Ausnahme für den Einbahnverkehr dieser Tiefgaragennutzer geben (6.1. Ansatz 2: Einführung Einbahnregime in Laret auf Via Maistra zwischen Schlossgarage und Rondo)		– Im Rahmen einer vertieften Machbarkeitsstudie soll die Erschliessung der privaten Parzellen / Parkplätze bei Einbahnverkehr geprüft und je nach Erkenntnisse Lösungen gefunden werden, falls keine verhältnismässigen Lösungen gefunden werden, wird die Einführung der Einbahn in Laret verworfen
46b	–	–	– Der gelb markierte Fussgängerweg im Laret entlang der Via Maistra ist gefährlich. Wir würden es begrüssen, wenn der Weg mit Hindernissen klar von der Strasse abgegrenzt wird. Der Ausgang des Wohnhauses an der via Maistra 102 ist tunnelartig. Wenn wir aus diesem Tunnel kommen, erschrecken die anderen Verkehrsteilnehmenden, inkl. Velo, Auto und ÖV-Fahrer. Wir auf der anderen Seite sind darauf angewiesen, dass die Fahrzeuge ausserhalb der gelb markierten Linie bleiben, da wir sonst ernsthaft gefährdet sind. Dies wird leider regelmässig nicht eingehalten.		– Die Befestigung der Pfosten wird als wichtig erachtet, auf die konsequente Verwendung wird im Konzept hingewiesen
46c	–	–	– Dass das Trottoir vor dem Kronenhof Richtung Dorf dermassen eng ist, ist vielen Verkehrsteilnehmenden nicht bewusst. Allenfalls könnte man da mit einer deutlichen Markierung am Boden wie auch auf Verkehrstafelhöhe darauf hinweisen, dass man sich 1 Meter vorher und nachher nicht gruppieren/besammeln darf. – Die Autos, die vom Kronenhof herkommen müssten sensibilisiert werden, dass es Ampeln gibt und dass sie jederzeit mit Fussgängern aus Richtung Dorf konfrontiert werden könnten.		– Wird zu Kenntnis genommen, der Handlungsbedarf wurde im Verkehrskonzept erkannt, mit einer Einführung einer Begegnungszone soll auch die Situation vor dem Kronenhof verbessert werden, ebenso soll auch die Einbahn zu einer Verkehrsberuhigung beitragen

Nr.	Art des Mitwirkungs-begehrens	Betroffener Teil Verkehrs-konzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
46d	–	–	– Das Parkieren von Autos vor dem Gitter des Kronenhofes ist gefährlich. Wenn darauf verzichtet werden könnte, wäre die Verkehrslage oftmals übersichtlicher.		– In der Begegnungszone ist das Parkieren nur noch dort erlaubt, wo dies durch Signale und Markierungen angezeigt wird, entsprechend könnte das Parkieren vor dem Gitter unterbunden werden
46e	–	–	– Die Gürterumschlagszone vor dem Saratz/Via Maistra (breites Trottoir neben Giodi) ist gefährlich. Wir würden es begrüssen, wenn dieser Güterumschlag andernorts erfolgen könnte.		– Dieser Bereich ist nicht als Güterumschlagszone vorgesehen, die Situation wird ebenfalls als kritisch beurteilt, im Rahmen der Massnahme «Optimierung Gestaltung öffentlicher Strassenraum und Gewerbe-/Bestuhlungsflächen im Zentrum» sollen Verbesserungen geprüft werden, ev. auch mit Verhaltensregeln kombinieren, was bei Massnahme ergänzt wird
47	– Antrag Anpassung	–	– Antrag: Die Quartierstrasse Via Muragls Sur erhält ein allgemeines Fahrverbot, mit dem Ziel den motorisierten Durchgangsverkehr durch die zweispurige Via d'Arövens zu führen und die Sicherheit zu verbessern. Detailanageben siehe Beilage		– Siehe Rückmeldung Nr. 7
48	– Antrag Anpassung	–	– Die Anwohner- / Quartierstrasse Via Muragls Sur wird mit einem Fahrverbot belegt für Motorfahrzeuge, mit dem Ziel den motorisierten Durchgangsverkehr auf der zweispurigen (inkl. Trottoir) Via d'Arövens zu führen und damit das Wohnquartier zu beruhigen und die Sicherheit der Anwohner und der Verkehrsteilnehmer nachhaltig zu verbessern.		– Siehe Rückmeldung Nr. 7
49	– Anderes	–	– Der Verkehr und das Zusammenwirken zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern funktioniert bereits heute sehr gut. Wenn das neue Verkehrskonzept umgesetzt wird, besteht die Gefahr, dass der heute lebendige und attraktive Dorfkern "verwahrlost", Geschäfte und Restaurants werden schliessen und Pontresina wird zu einem zweiten Samedan. Das gilt es zu verhindern. Bitte bedenken Sie, dass nicht der Fussgänger als erster kommt, und danach die Geschäfte und dann noch der lebhafte Dorfkern. Die attraktiven Geschäfte und der lebhafte Dorfkern müssen vorhanden sein, damit die Fussgänger kommen. Ebenso ist der heutige Individualverkehr - vor allem auch in Pontresina oft bestehend aus attraktiven Oldtimern oder anderen sehenswerten Fahrzeugen - ebenfalls ein Anziehungspunkt für Liebhaber solcher Dinge. Was soll der Fussgänger denn noch anschauen, wenn die Geschäfte mit der Zeit wegziehen und der Verkehr nicht mehr existiert. Siehe Samedan. Ebenfalls fragwürdig ist der Plan die Via Maistra vom Hotel Schloss her einbahnig zu führen. Das wäre ganz O.K. allerdings nur wenn es für alle Verkehrsteilnehmer gilt und die leidige Lichtsignalanlage komplett abgeschafft werden kann. Alles andere führt zu mehr Verkehr, da die mobilen Besucher der Zone Laret die weit längere Umfahrung nutzen müssen. Wenn Sie etwas für den Umweltschutz tun möchten, dann empfehle ich die bestehende Lichtsignalanlage mit Sekunden-Zählern zu versehen, damit die Verkehrsteilnehmer besser einschätzen können, wie lange sie warten müssen. Das motiviert die Verkehrsteilnehmer den Motor bei entsprechender Wartezeit abzuschalten. Funktioniert in anderen Ländern (Bsp. Thailand) einwandfrei und hat nachweislich die Schadstoffemissionen deutlich gesenkt.		– Siehe Rückmeldungen Nr. 1 und Nr. 4 – Die Lichtsignalanlage soll bestehen bleiben, damit der ÖV weiterhin im Gegenverkehr geführt werden kann, was für die Attraktivität des Zentrums als sehr wichtig erachtet wird – Das Kosten-Nutzen-Verhältnis von Sekundenzählern wird als zu tief erachtet, da moderne Fahrzeuge häufig über eine Abstellautomatik verfügen, wenn das Fahrzeug anhält.
50a	– Anderes	–	– Sehr geehrte Damen und Herren Wie Claude Balsiger an der Kick-Off Veranstaltung für das Mittwirkungsverfahren gesagt hat, bin ich ebenso der Meinung, dass Pontresina verkehrstechnisch auf einem sehr hohen Niveau ist. Der Transitverkehr verläuft ausserhalb des Dorfes, was das Dorf besonders lebenswert macht. Das erarbeitet Dokument von metron erachte ich als zielführend und die Lösungsansätze sind zeitgemäss. Persönlich sehe ich vor allem im ÖV noch Optimierungsbedarf.		– Wird zu Kenntnis genommen.
50b	–	–	– Verlagerung / ÖV: Der ÖV wird kaum von Einheimischen benutzt. Das Auto ist ein fester Bestandteil eines Pontresiner Haushalts. Auch für die Anreise an die Infoveranstaltung, benutzen Einheimische das Auto. Solche Fahrten müssen dringendst auf den ÖV oder auf den Langsamverkehr verlagert werden. Die Einführung eines «Ortsbus» sehe ich dazu nicht als zielführend, da die Regionalbusse bereits heute in einem hohen Takt durch das Dorf verkehren und die Auslastung sehr gering ist. Eine neue Bushaltestelle beim Hallenbad wäre eine echte Steigerung der Attraktivität des ÖV. Von den Varianten Weiterentwicklung ÖV – Angebot unterstützte ich die Variante 3 («Regionalbus Via Maistra im Gegenverkehr»). Zusätzliche Vorschläge: • Prüfung eines stark vergünstigten Jahresabos für Einwohner von Pontresina, welches die Zonen 30, 31, und 32 von Engadin Mobil beinhaltet (die Zonen 30, 31 und 32 sollen zu einer Zone zusammengelegt werden). Lenkungsmassnahme für Verlagerung! • Es muss die Möglichkeit geschaffen werden St. Moritz und Samedan vor 7 Uhr mit dem ÖV zu erreichen. • Der Halbstundentakt vom Bus muss auf das ganze Jahr ausgeweitet werden. • Der Umsteigeort Punt Muragl ist dringendst attraktiver zu gestalten. Wird im Dokument auch erwähnt. Bitte die Witterungseinflüsse (Wind, Temperaturen), der Aufgang vom Bahnhof zur Bushaltestelle und die Lichtverhältnisse beachten. • Mit der Einführung des durchgängigen Stundentakts der RhB zwischen St. Moritz und Landquart ergaben sich leider auch Nachteile für Pontresina. Auf die Züge um 06h53, 07h53 und 08h53 ab Samedan in Richtung Landquart besteht von Pontresina aus, kein attraktiver Anschluss mehr. Eine Fahrplagabe habe ich bereits gemacht. Es sollte aber auch im Interesse der Gemeinde sein, attraktive und schnelle ÖV-Verbindungen nach Zürich zu haben. • Es ist zu prüfen, ob im Zusammenhang des Umbaus des Bahnhof Celerinas bessere Umsteigemöglichkeiten auf den Bus nach Pontresina geschaffen werden können.		– Die Inputs zur Optimierung des ÖV-Angebots werden als grundsätzlich prüfenswert erachtet, es wird empfohlen, diese im Rahmen des regulären Fahrplanverfahrens einzubringen – Die Prüfung eines vergünstigten ÖV-Jahresabos für Einwohnende von Pontresina wird als interessant erachtet und wird als Massnahme aufgenommen (ÖV08), entsprechende Abklärungen sollen getätigt werden

Nr.	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener Teil Verkehrskonzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang: Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt / Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt / Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
50c	–	–	– Via Maistra / Flaniermeile: Ich befürworte den Ansatz 3 unteranderem, weil er im Ortsteil Laret keine Veränderungen bringt. Die Tabelle 2 ist für mich weitestgehend logisch. Einzig Hotel – und Feriengäste finde ich ein zu breiter Begriff und sollte auf nur «Hotelgäste» begrenzt werden. Bei den Anwohnenden muss klar definiert werden, welche Anwohnende noch zugelassen werden. Am einfachsten nur Anwohnende der Via Maistra sowie der Via Giandains. Eine Einführung erachte ich aber nur tagsüber (8Uhr – 19Uhr) in der Hauptsaison im Sommer sowie in der Hauptsaison im Winter als sinnvoll. Der Einbahnverkehr auf den Abschnitt Via Giandains bis Via Seglias zu verkürzen ist als Sofortmassnahme anzusehen und so bald wie möglich einzuführen.		– Siehe Rückmeldung Nr. 25g – Das Fahrverbot schliesst die Gäste der Hotels und Ferienwohnungen innerhalb des Fahrverbots sowie die Bewohnenden des besagten Abschnitts ein, die genaue Bezeichnung ist im Rahmen der Umsetzung zu klären, weiter darf der ÖV sowie Zubringerdienst weiterhin durchs Fahrverbot verkehren – Die Verkürzung der Einbahn zwischen Via Giandains und Via Seglias ist im Rahmen der Massnahme GV_03 bereits als Sofortmassnahme angedacht
50d	–	–	– Leitsatz 4: Bitte die Parkplätze entlang der Via Maistra (inkl. Hallenbad) sofort auflösen. Suchverkehr wird massiv reduziert, die Via Maistra wird viel attraktiver und übersichtlicher (wichtig für den Veloverkehr).		– Es wird ein schrittweises Vorgehen empfohlen, die Aufhebung der Parkplätze wird erst langfristig angeraten, zuerst sollen Erfahrungen im Rahmen der Versuche zur Zufahrtsbeschränkung gesammelt werden
51a	– Hinweis weiteres Vorgehen	–	– Öffentlicher Verkehr durchs Laret: Grundsätzlich ist nachvollziehbar, dass man aus praktischen Überlegungen an der ÖV-Anbindung durchs Laret festhalten möchte. Da ich meine Kinder regelmässig auf dem Schulweg durchs Laret begleite und einige heikle Situation mit dem Engadin Bus erlebt habe, möchte ich hiermit auf die Gefahr dieser Linie aufmerksam machen. Ich habe folgende Messungen bei der Enge "Haus Campell" gemacht. Masse Schulkind: Schulrucksack (nun meist eine Schale/verstärkt) hat eine Dicke von 30 cm. Brustkorb Schulkind mit Kleider nochmals rund 30 cm. An der benannten Stelle habe ich im Winter mehrfach die Fahrspuren des Buses im Schnee nachgemessen. Dies hatten einen Abstand zur Hausmauer Seite Gehweg zwischen 60cm bis 110 cm. Im Mittel somit rund 85 cm! Wenn man nun ein Schulkind mit Schulrucksack an dieser engsten Stelle sich ganz nahe an die Hausmauer stellt besteht zwischen Kind und Bus von mehreren Tonnen 25cm Luft! Wenn man nun bedenkt, dass es im Winter auch einmal frischen Schnee auf der Strasse hat und sowohl das Kind ausrutschen wie auch der Bus durch den Schneedruck seitlich in die Strasse rutschen kann, dann ist der Sicherheitspuffer von 25 cm rasch aufgebraucht. Hinzu kommt vielleicht noch der Zeitdruck des Bus Chauffeurs, welcher Fahrfehler begünstigen kann. Dass es nun noch nie zu einem Schwerstunfall gekommen ist, hat mit aus subjektiver Sicht mit viel Glück und Zufall zu tun. Die Errichtung einer 20 Zone ist sicherlich gut, löst jedoch das Problem nicht. Ich möchte an dieser Stelle festhalten, dass ich nie eine brenzlige Situation erlebt habe, wo der Buschauffeur sich nicht korrekt verhalten hat. Es ist jedoch so, dass bereits, wenn sowohl die Kinder wie auch der Bus alles korrekt machen, die Situation sehr gefährlich ist. Ich empfehle den Kommissionsmitgliedern zeitnah mit einem gefüllten Rucksack bei der angesprochenen Stelle spontan auf die Knie zugehen, um die Blickdimension eines Schulkindes zu haben, und beim Vorbeifahren des Buses an den Zeitdruck und eisige Situationen im Winter zu denken. Ich bin sicher sie werden anschliessend eine solche Situation nicht noch einmal erleben wollen. Eine 20 Zone durchs Dorf müsste aus meiner Sicht permanent überwacht werden. Gerade nach dem unteren Lichtsignal beschleunigen Personenwagen oft weit über 50 km/h obwohl max. 30 km/h erlaubt sind.		– Der Handlungsbedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist unbestritten vorhanden, die Situation ist insbesondere für den Schulweg schwierig, durch die Einführung einer Begegnungszone soll eine Verbesserung erreicht werden – Die Umleitung der Regionalbusse schafft diesbezüglich jedoch keine absolut sichere Situation, es gäbe weiterhin Lastwagen, die ebenfalls schwer und breit sind – Die Kontrolle der Wirkungen der Begegnungszone sind Bestandteil der Massnahme und wird als wichtig erachtet – Die Schaffung eines oberen Schulwegs könnte zumindest für gewisse Schulwege eine Verbesserung bedeuten und wird ebenfalls weiterverfolgt
51b	– Anderes	–	– Verkehrslärm Umfahrung: Der von der Umfahrung kommende Verkehrslärm steigt aufgrund der steigenden Transitfahrten und der anhaltenden Übermotorisierung. Im Speziellen ist der Motorenlärm von Motorrädern und der Beschleunigungslärm der so genannten "Balzfahrer" inakzeptabel. Ein manipuliertes Motorrad verursacht den gleichen Lärm in Dezibel, wie ein startendes Flugzeug, siehe https://www.salzburg24.at/news/salzburg/so-laut-darf-euer-motorrad-sein-46727251. Wäre es möglich für die Umfahrung Pontresina eine Tourismuserholungszone einzurichten, in welcher man bsp. max. 60 km/h fahren darf? Bis und mit Morteratsch ist das Lärmproblem für die Ruhesuchenden sehr gross. Allenfalls ist zu überlegen, dass die Umfahrung mittels Lärmschallwänden bestückt oder sogar in eine Galerie eingepackt werden sollte. Gut wäre, wenn der Fahrspass zwischen Punt Muragls und Morteratsch deutlich reduziert wird, so dass es für Freizeitfahrer möglichst unattraktiv wird diese Strecke zu wählen. – Morteratsch ist ein sehr wichtiger Naheholungsort für Pontresina. Gäste und Einheimische werden beim Parkieren entlang der Strasse zwischen Camping und Hotel Morteratsch mit sehr viel Herzblut gebüsst, jedoch wenige Meter nebenan wird oft mit massiv überhöhter Geschwindigkeit die Berninapassstrasse hochgerast und kaum je eine Kontrolle durchgeführt. Ich hoffe das überarbeitete Verkehrskonzept berücksichtigt auch den Verkehrslärm, welcher Einfluss auf Gäste und Einheimische hat.		– Die Geschwindigkeitskontrolle und Verteilen von Bussen liegt entlang der Via da Bernina in der Hoheit des Kantons, im Abschnitt Brücke Surovas und Werkhof Resgia wurde bereits T60 eingeführt, eine Ausweitung wird auf Basis der bestehenden Rechtsgrundlagen als nicht umsetzbar erachtet, das Instrument einer Tourismuserholungszone, welche die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ermöglicht, gibt es nicht – Das Thema Verkehrslärm wird im Rahmen des Konzepts jedoch hoch gewichtet, entsprechend wird die Reduktion der Geschwindigkeiten auf dem kommunalen Strassennetz vorangetrieben
52	– Hinweis weiteres Vorgehen	–	– Gegenverkehrsregime für den öffentlichen Verkehr auf der Via Maistra; Ich möchte dringend davon abraten, ein Gegenverkehrsregime für den öffentlichen Verkehr auf der Via Maistra einzuführen. Die Via Maistra ist insbesondere im Gebiet Hotel Bernina bis katholische Kirche viel zu eng für das Kreuzen von Linienbussen. Wurde diese Idee mit Vertretern des Engadinbus besprochen? Im Weiteren wird im Konzept davon gesprochen, dass lediglich eine zusätzliche Bushaltestelle geplant werden muss. Diese Aussage stimmt nicht, da jede Haltestelle in beiden Fahrtrichtungen mit behindertengerechten Haltekanten ausgerüstet werden müssen. Dies wird zu hohen Erstellungskosten wie auch höheren Betriebskosten führen.		– Siehe Rückmeldung Nr. 4b – Die Mehrkosten der Erstellung zusätzlicher Haltestellen sowie deren Betriebskosten wird hinsichtlich der verbesserten ÖV-Erschliessung des Zentrums als verhältnismässig eingestuft

Nr.	Art des Mitwirkungs-begehrens	Betroffener Teil Verkehrs-konzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
53	– Anderes	–	– Ein Plädoyer für die Weissräumung zur Minimierung des Verkehrs in unserem alpinen Dorf Sehr geehrte Damen und Herren, Als Bürger unserer wunderschönen alpinen Gemeinde möchte ich meine Stimme im laufenden Mitwirkungsverfahren erheben, um eine für unsere Region relevante Angelegenheit anzusprechen: die Schneeräumung. In den winterlichen Monaten wird unser Dorf von einer wunderschönen, aber auch anspruchsvoll aus Sicht des Verkehrs weissen Decke überzogen, die sowohl Freude als auch Herausforderungen mit sich bringt. Schnee ist von unschätzbarem Wert für Berggemeinden aus touristischer Sicht, da er das unverwechselbare Ambiente schafft, das Besucher anzieht und unvergessliche Erlebnisse in der Natur ermöglicht. Ich plädiere für die Einführung eines Konzepts der Weissräumung in unserer Gemeinde. Die Weissräumung, die darauf abzielt, den Schnee auf den Strassen zu belassen und nur die notwendigsten Bereiche zu räumen, kann dazu beitragen, den durch Schneeräumung generierten Verkehr zu minimieren. Indem wir weniger stark befahrene Strassenabschnitte gezielt offenhalten und nur dort räumen, wo es unbedingt erforderlich ist, können wir den Verkehr fliessen lassen und gleichzeitig die Umweltbelastung reduzieren. Insbesondere möchte ich die Aufmerksamkeit auf unser altes Dorfteil 'Laret' lenken, das durch seine engen Strassen gekennzeichnet ist. Hier schlage ich vor, Lastwagen der Schneeräumung der Gemeinde zu verbieten, um den Verkehr zu reduzieren und die touristische Schönheit dieses historischen Teils unseres Dorfes zu bewahren. Der Anblick riesiger Lastwagen in den schmalen Gassen stört nicht nur das historische Ambiente, sondern abschreckt auch Touristen, die nach einer authentischen und malerischen Erfahrung suchen. Lastwagen würden über die Via da Bernina gelenkt. Die Weissräumung bietet die Möglichkeit, die natürliche Schönheit unserer Umgebung zu bewahren und gleichzeitig den ökologischen Fussabdruck unserer Gemeinde zu verringern. Weniger Verkehr bedeutet weniger Lärm, weniger Luftverschmutzung und letztendlich eine lebenswertere Umgebung für uns alle.		– Grundsätzlich wird das Anliegen unterstützt, die Anzahl Lastwagen sollte minimiert werden, mit der Einführung einer Einbahn wird dies angestrebt – Hinsichtlich der Weissräumung hat der Gemeindevorstand entschieden, dass auf der Via Maistra nicht gesalzen wird, die steilen Strassen im Dorf jedoch aus Sicherheitsgründen gesalzen werden; da nicht nur die steilen Strassen sondern auch die Kantonsstrasse gesalzen wird, gelangt trotzdem Salz auf die Via Maistra, was dazu führt, dass der Schnee mehlig wird
54	– Anderes	–	– Ich finde es keine gute Idee, wenn es keinen Verkehr mehr in der Via Maistra hat. Diese Massnahme ist zu intensiv und fördert das Laden sterben. z.B. Eine Familie wird keine Ausrüstung bei Gruber Sport mieten und diese durch das Dorf tragen. Dann werden diese ein anderes Sportgeschäft auswählen wo man vor Ort parkieren kann. Des Weiteren ist bei der Apotheke das gleiche. Ist eine Person bereits krank, verletzt oder geschwächt wird sie diese Umstände nicht auf sich nehmen sondern mit dem Auto in ein anderes Dorf fahren wie zum Beispiel Migros. Da kann man ja dann gemütlich parkieren. Ältere oder betagte Personen können dann nicht mehr zum Coiffeur gebracht werden. Dadurch wird das Risiko eines Sturzes im Alter erhöht und die betroffene Person wird sich ein anderes Coiffeur Geschäft aussuchen. Es werden auch weniger Leute in der Sennerei einkaufen wenn sie eine grösseren Einkauf benötigen. Bestelle ich zum Beispiel eine grosse Käseplatte, welche ein gewisses Gewicht hat Wird dies sehr umständlich diese durch Dorf zu tragen. Auch hier werden die Gäste motiviert die grossen Einkaufszentren wie Coop oder Migros zu Besuchen anstatt die kleinen Geschäfte zu unterstützen.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a
55	– Anderes	–	– Es sei auf die Schlüsselmassnahme FVV_07 Fussverbindung Oberer Schulweg zu verzichten. Eventuell: Es sei die Fussverbindung Oberer Schulweg im Bereich der Parzellen Nr. 2400 und 2399 an der Via dals Ers entlang der südwestlichen Grenze dieser Parzellen zu führen (und nicht entlang der nordöstlichen Grenze von Parzelle Nr. 2400 und mitten durch Parzelle 2399).		– Siehe Rückmeldung Nr. 2a
56	– Antrag Anpassung	–	– Es sei auf die Schüsselmassnahme FVV_07 Fussverbindung Oberer Schulweg zu verzichten. Eventuell: Es sei die Fussverbindung Oberer Schulweg im Bereich der Parzellen Nrn. 2400 und 2399 an der Via dals Ers entlang der südwestlichen Grenze dieser Parzellen zu führen (und nicht entlang der nordöstlichen Grenze von Parzelle Nr. 2400 und mitten durch Parzelle Nr. 2399).		– Siehe Rückmeldung Nr. 2a
57	– Anderes	–	– Das momentane Verkehrskonzept ist sehr gut, ich weiss nicht wieso mann es ändern sollte, oder wollt Ihr ein Dorf ohne Läden wie Samedan. (Oder gehen die Inizianten schon jetzt Auswärts Einkaufen !!!!) Mir gibt es wunder wer im Dorf Flanieren soll ? (Initiativ Kommite, Tourismusrat, oder Gemeinderat ?) Diese Ausgaben sollte mann nützlicher einsetzen.		– Wird zu Kenntnis genommen
59a	– Anderes	–	– Einbahnverkehr Laret erschwärt die zugänglichkeit für uns (Feuerwehr)noch mehr wie es jetzt schon ist. Die Option über Via da Bernina ist zeitlich nur ab Godin abwärts sinnvoll.		– Die Feuerwehr kann im Rahmen der Steuerung der Lichtsignalanlage berücksichtigt und priorisiert werden
59b	–	–	– Die situation Via Maistra auf Begenungszone umstellen. Wird der Nachhaltige Veloverkerh das grössere Problem sein. Sie halten sich kaum schon an den Verkehrsraum oder and die Geschwindigkeitslimite. Vorallem der Verker richtung Norden. Gewisse geschäfft müllen die Verkehrsfläche für Fussgänger und Velofahrer so zu, das kein durchgang gegeben ist		– Durchsetzung der Höchstgeschwindigkeit muss auch für den Veloverkehr angegangen werden

Nr.	Art des Mitwirkungsbegehrens	Betroffener Teil Verkehrskonzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang: Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt / Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt / Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
59c	–	–	– Wird die Parkfläche an der Via Maistra noch weiter eingeschränkt. Werden es gewisse Sportgeschäfte es spüren wie auch das Gebiet Languard. Plazza Bellavita hat es mehr als genügend Platz für Qualitative Veloabstellplätze. Vorallem nach der Erichtung des Pavillion		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a – Die Erschliessung für den MIV ist weiterhin über die Parkhäuser gut gegeben, Im Rahmen der Massnahme pp05 wird die kostenlose Parkdauer in den beiden zentrumsnahen Parkhäuser Mulin und Rondo zudem verlängert von 0.5 auf 1h
59d	–	–	– Die zusätzliche Haltestelle Bellavista /Languard ist überfällig und wird von der Bevölkerung schon länger gewünscht. Gegenverkehr ÖV an der Maistra unvorstellbahr. ÖV anpassungen sind auch so schwirig das sie auswirkungen auf die ganze Region haben. Darum wird eine Lösung nicht einfach sein zu finden.		– Wird zur Kenntnis genommen – Betreffend ÖV im Gegenverkehr, siehe Rückmeldung Nr. 4b
60a	– Anderes	–	– Bei Ankunft am Bahnhof Pontresina mit dem Zug sollte der öV-Bus ein Anschluss ins Dorf anbieten. Ein separater Dorfbus muss nicht zwingend sein (zu teuer?), aber der Anschluss der bestehenden Buslinien könnten da vielleicht optimiert werden. Ansonsten wäre sicherzustellen, dass in Samedan, Bus Nr. 1, ins Dorf Pontresina einen Anschluss anbietet oder auch in Punt Muragl. Der Weg da von der RhB-Haltestelle zum Bus sollte geteert und beleuchtet werden.		– Massnahme zur Aufwertung von Punt Muragl ist im Konzept aufgeführt, ebenso soll auch der Umstieg beim Bahnhof Pontresina verbessert werden (separater Wettbewerb)
60b	– Anderes	–	– Die Anbindung zum do it in Punt Muragl mit dem öV ist nicht gegeben. Eine Fussverbindung zwischen RhB-Haltestelle oder/und Bushaltestelle fehlt. Es ist gefährlich, wenn die Menschen an der Kantonsstrasse laufen.		– Der Handlungsbedarf wurde im Konzept erkannt, im Rahmen der Massnahme ÖV_05 gilt es die Drehscheibe Punt Muragl umzugestalten und aufzuwerten, dabei soll insbesondere die Fussverbindung zwischen dem Perron der RhB und der Bushaltestelle verbessert werden, weiter gilt es im Rahmen dieser Massnahme die Schwachstelle der Querung über die Kantonsstrasse zu beheben
61a	– Antrag Anpassung	–	– Die Erneuerung der Alp Languard Sesselbahn soll für die Konzeptionierung und Umsetzung der Langsamverkehrsverbindung Bahnhof -> Dorfzentrum zusammen aufgenommen werden. Die wichtige Verbindung Bahnhof - Punt'Ota - La Senda - Plazza Bellavista - Alp Languard ist als prioritäre Schlüsselmassnahme aufzunehmen und zu behandeln. Es kann auch in einem 10-Jahres Konzept stufenweise umgesetzt werden.		– Die Fussverbindung zwischen Bahnhof Pontresina und der Sesselbahn Languard wird im Rahmen verschiedener Massnahmen (u. a. MIV_05, FVV_04, FVV_01, FVV_05) abschnittsweise verbessert, die Massnahmen weisen unterschiedliche Umsetzungshorizonte und Priorisierungen auf
61b	– Antrag Anpassung	–	– Das öV-Angebot soll 365-Tage den Bahnhof Pontresina anbinden und nicht "nur" die Haltestelle Gitöglia in der Zwischensaison. – In diesem Zusammenhang wäre der öV im Gegenverkehr auf der Via Maistra zwischen Rondo & Hotel Bernina zu führen (mit zusätzlicher LSA nur für den Bus, übriger Verkehr lediglich für Zubringer gestatet / Begegnungszone) mit zusätzlicher Haltestelle "Rominger" und "Hallenbad". Dafür könnte die Haltestellen "Gitöglia" und "Punt'Ota Sur" aufgehoben werden.		– Die angepasste Linienführung über den Bahnhof Pontresina und die Via Maistra mit Aufhebung der Haltestellen Gitögla und Punt'Ota Sur sowie die Einführung der Haltestelle Bellavita / Languard ist gemäss Massnahme ÖV_03 vorgesehen.
62	– Antrag Anpassung	–	– Ich denke, dass die Zone 30 bereits am der Punt'Ota erfolgen sollte		– Die Erweiterung der Tempo 30-Zone auf die Via da la Staziun ist gemäss Massnahme MIV_01 vorgesehen.
63	– Antrag Anpassung	–	– Bitte beachten Sie das neue Angebot des Regionalbusses ab Fahrplanwechsel 15. Dezember 2024. – Anstelle von Engadinbus müsste man nämlich eigentlich den Gemeindeverband Oberengadin nennen		– Bezeichnungen werden angepasst
64	– Anderes	–	– Ich bin überzeugt, dass das Konzept und der Umsetzungsplan eine Bereicherung für Pontresina sind. Daher finde ich es wichtig, die verschiedenen Massnahmen auszuprobieren, auch wenn sie umstritten sind, um das erwähnte verkehrstechnische Potential Pontresinas auszuschöpfen.		– Wird zu Kenntnis genommen.
65a	–	–	– Wenn der Dorfteil Laret einen Einbahnverkehr bekommt, schliesst man einen ganzen Dorfteil aus. In diesem wohnen sehr viele Einheimische. Diesen wird vermittelt, ihr seid im Dorfkern nicht erwünscht. Jemand vom Godin wird nicht mehr in Pontresina seine Einkäufe tätigen, sondern in die umliegenden Gemeinden ausweichen		– Siehe Rückmeldung Nr. 4a
65b	–	–	– Eine verkehrsfreie Via Maistra dreht vielen lokalen Gewerben den Schlüssel. Mit einer Verkehrsberuhigung, sprich Tempo 20, könnte man allenfalls noch tätig sein. Ebenfalls können die Geschäfte mit den Sommeranlässen wie VIVA LA VIA und Laretmarkt weitermachen, wobei bei diesen Anlässen auch jedesmal die Umsätze einbrechen.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a
65c	–	–	– In meinen Augen ist es wichtig, den ÖV zu verbessern. Insbesondere vom Bahnhof zum Dorf hinauf. Dafür ist es essenziell wichig, dass die Haltestelle Gitögla bestehen bleibt.		– Siehe Rückmeldung Nr. 42d
65d	–	–	– Um den ganzen Suchverkehr zu minimieren, wäre ein Parkleitsystem zu empfehlen. Wenn man bei der Anreise bereits sieht, dass es z.B. auf dem Hallenbad oder beim Skilift keinen Parkplatz hat, dann gehe ich da auch nicht suchen und direkt ins Parkhaus.		– Siehe Rückmeldung Nr. 42e
65e	–	–	– Anreize mit Gratisparkplätze am Rande der Gemeinde wäre ebenfalls eine Option um die Autos aus dem Dorfkern zu bekommen. Oder die Parkhäuser massiv günstiger als die Aussenparkplätze anbieten. Auch eine Idee wäre es, die Parkhäuser eine Stunde gratis anzubieten.		– Siehe Rückmeldung 1b
65f	–	–	– Eine Verkehrsfreiezone ist auf jeden Fall zu vermeiden. Auch nicht tageweise.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a

Nr.	Art des Mitwirkungs-begehrens	Betroffener Teil Verkehrs-konzept 2024+	Mitwirkungsbegehren	Umgang Verkehrskonzept 2024+ wird angepasst/ergänzt Verkehrskonzept 2024+ wird nicht angepasst/ergänzt Begehren wird zu Kenntnis genommen	Begründung / Erläuterung
66	– Anderes	–	– Ich empfinde die Idee, die Zufahrt der Zentrumszone teilweise zu beschränken als keine gute Lösung. Jedenfalls nicht zu den angegebenen Zeiten, da am Wochenende An- und Abreise, Feriengäste mit Mietmaterial oder allgemein Einkäufe getätigt werden. Ich sehe eine mögliche Beschränkung der Zufahrt ab 17:00-07:00 Uhr. Die Idee, die Buslinie auf der Via Maistra im Gegenverkehr zuzulassen, sehe ich als ein grössere Verwirrung im Dorf für Kinder, Fussgänger, Velofahrer und Auto`s. Platzmässig für Kreuzungen und Schulkinder die nicht verstehen wieso plötzlich von oben und unten Busse fahren. Wieso kann nicht ein einfacher Busplan/Ortsplan erstellt werden, der den Bewohner, Touristen, Tagestouristen von Pontresina das Busnetz erkärt wird? Damit in einfachen Worten/Grafiken die Richtungen der Buslinien nachvollzogen werden können? Die meisten Bus Nutzer haben keine Geduld an der Bushaltestelle zu stehen und nicht auf Anhieb zu verstehen welche Strassenseite/Linie korrekt ist. Auch wenn vieles Digital passiert, sehe ich dies als einfache, notwendige Massnahme.		– Siehe Rückmeldung Nr. 1a und Nr. 4b