



Informationsanlass

Studienauftrag und Vorhaben Pradè / Bahnhof

Bainvgnieu / herzlich Willkommen / Benvenuto

I. Begrüssung

Christian Brantschen (Gemeindepräsident)

Studienauftrag Pradè / Bahnhof – eine partnerschaftliche Planung

Vorstellung Partner

- Rhätische Bahn
- Engadin St.Moritz Mountains
- Cresta Palace

Agenda

I. BEGRÜSSUNG

II. STUDIENAUFTRAG PRADÈ / BAHNHOF

III. INFORMATION VORHABEN TEILGEBIET BAHNHOF (RhB)

IV. INFORMATION VORHABEN TEILGEBIET RESORT PRADÈ (ESMAG)

V. INFORMATION VORHABEN TEILGEBIET CRESTA PALACE (CPC)

VI. AUSBLICK – NÄCHSTE SCHRITTE

VII. FRAGEN UND DISKUSSION

Die Grundlage: Räumliches Leitbild der Gemeinde



[illegible]

Studienauftrag Pradè / Bahnhof

Eine koordinierte
Planung:

- über ein grösseres Gebiet und ...
- ... mit mehreren Grossprojekten



II. Studienauftrag Pradè/Bahnhof

Beat Aliesch, Stauffer& Studach AG (Organisation)
Team Boltshauser Architekten, Zürich (Sieger Studienauftrag)

Präsentation Studienauftrag Pradè/Bahnhof

- Weshalb ein Studienauftrag; Ziele und Vorgehen
(Beat Aliesch, Stauffer & Studach AG)
- Präsentation Siegerkonzept; Übersicht Stand Studienauftrag
(Roger Boltshauser, Boltshauser Architekten)
(Rolf Bütikofer, Bütikofer Schafrath Landschaftsarchitekten)

Ziele und Zweck des Studienauftrages

- Man sucht ein Konzept und **keine** Projekte!
- Man sucht einen **Rahmen** für **weitere Planungsschritte** und für Projekte.
- Man will die eigenen Überlegungen und Vorgaben überprüfen.
- Man sucht gemeinsam und im Dialog die beste Lösung.
- Man will eine Spannbreite an Lösungsmöglichkeiten prüfen und Lösungsmöglichkeiten einander gegenüberstellen.

Eine sehr anspruchsvolle Aufgabenstellung(en)

1. Bergbahnen:

Bauliches Konzept für ein Resort, Erschliessung und Anbindung an die neue Talstation; Neuorganisation der Talstation.

2. Cresta Palace:

Vorschlag für eine Erweiterung des Hotels, Beachtung der heutigen Nutzung der Wiese, klären der Erschliessung.

3. RhB:

Neugestaltung und Erschliessung Bahnhofplatz, Neubau Bahnhofgebäude unter Berücksichtigung des Bahnprojektes und der Anforderungen UNESCO.

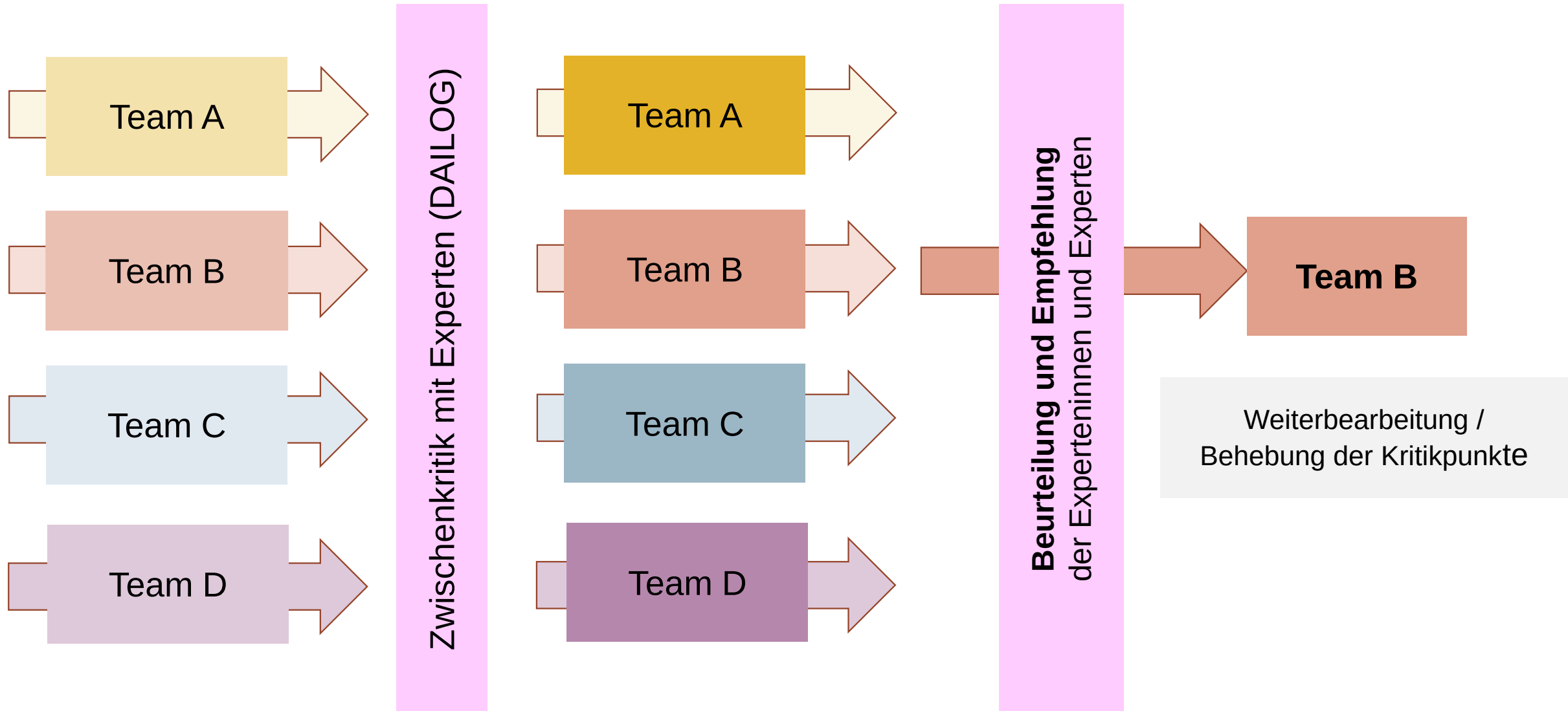
4. Gemeinde:

Konzept zur Gestaltung und Erschliessung Achse Bahnhof – Talstation.

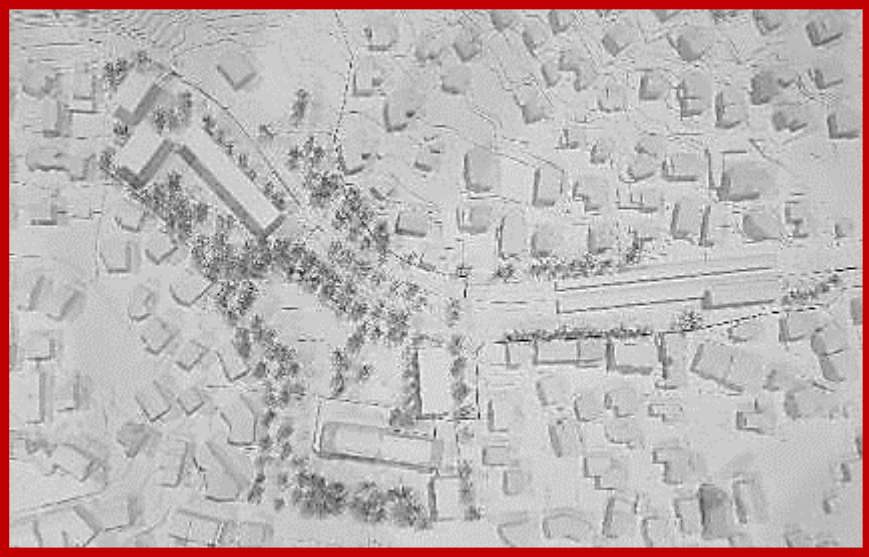
4 interdisziplinäre und qualifizierte Teams wurden beauftragt

- **Team Boltshauser Architekten AG, Zürich** / Bütikofer Schaffrath
Landschaftsarchitekten, Chur / Hartmann & Monsch AG, Parpan
- **Team Giubbini Architekten AG, Chur** / Hager und Partner AG, Zürich /
Peter Hartmann, Chur
- **Team Joos & Mathys Architekten, Zürich** / Geser, Landschaftsarchitekten AG Zürich /
TEAMverkehr, Zug
- **Team Ruch & Partner Architekten AG, St. Moritz** / TSCHUMI Landschaftsarchitektur,
Pfaffhausen, Zürich / Metron Verkehrsplanung AG, Brugg

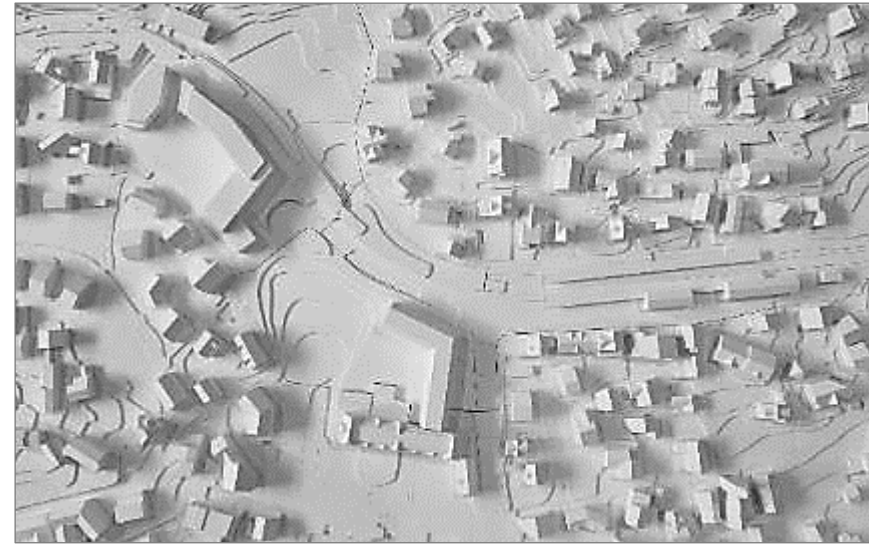
Ein Studienauftrag ist ein Prozess, auch um Erkenntnisse zu gewinnen



Vier unterschiedliche Stossrichtungen



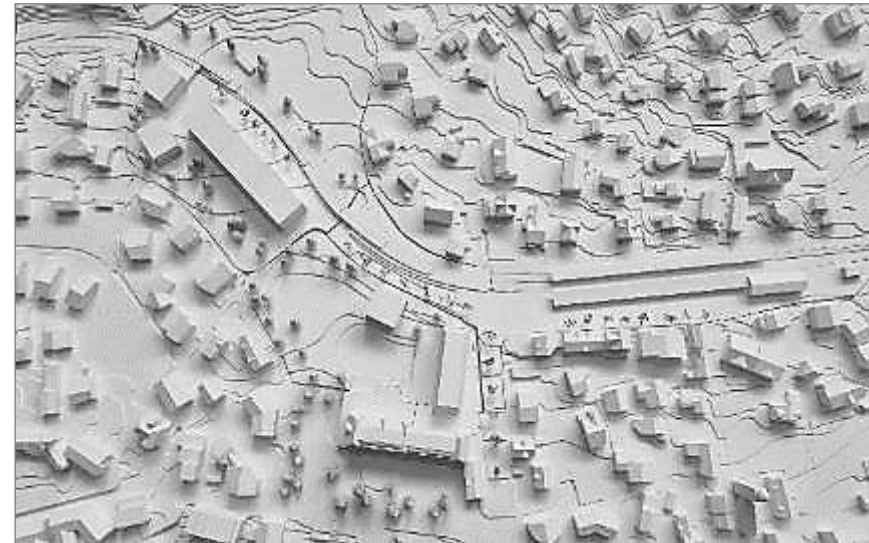
Team
**Boltshauser
Architekten**



Team
**Giubbini
Architekten**



Team
**Joos & Mathys
Architekten**



Team
**Ruch & Partner
Architekten**

Präsentation Studienauftrag Pradè/Bahnhof

- Weshalb ein Studienauftrag; Ziele und Vorgehen
(Beat Aliesch, Stauffer & Studach AG)
- Präsentation Siegerkonzept; Übersicht Stand Studienauftrag
(Roger Boltshauser, Boltshauser Architekten)
(Rolf Bütikofer, Bütikofer Schafrath Landschaftsarchitekten)

Studienauftrag Pradè

13.06.2022

Team

Boltshauser Architekten

Bütikofer Schafrath Landschaftsarchitekten

Hartman und Monsch Ingenieur & Planungsbüro



VSCHINAUNCHA DA SCHLARIGNA



13.06.2022 | Celerina – Informationsanlass

Studienauftrag / Ortsbau - Modell



Studienauftrag / Ortsbau - Situationsplan



Studienauftrag / Neue Orte im Dorf

Bahnhof Celerina

Perrondach Bahnhof

Ferienresort

Zweitwohnungen

Talstation & Skihütte

Erweiterung Cresta Palace

Projekte Dorfzentrum



Übersicht Projektelemente

- 1 Bahnhof Celerina – Neubau**
- 2 Personenunterführung - Neubau**
- 3 Bahnhofsbereich - Platzvergrößerung & Gestaltung**
- 4 Bahnhofsumgebung - Neugestaltung**
- 5 Cresta Palace - Erweiterung**
- 6 Verbindung Bahnhof-Talstation - Neugestaltung**
- 7 Skiwiese Cresta Palace - Neugestaltung Grünraum**
- 8 Knotenpunkt Unterführung - Erweiterung, Neugestaltung**
- 9 Parkweg la Diagonela - Erweiterung, Weg- & Parkgestaltung**
- 10 Ferienresort & Zweitwohnungen - Neubau**
- 11 Bereich Talstation - Neugestaltung, Neuorganisation**



Übersicht Projektelemente

- 1 Bahnhof Celerina – Neubau**
- 2 Personenunterführung - Neubau**
- 3 Bahnhofsplatz - Platzzerweiterung & Gestaltung**
- 4 Bahnhofsumgebung - Neugestaltung**
- 5 Cresta Palace - Erweiterung**
- 6 Verbindung Bahnhof-Talstation - Neugestaltung**
- 7 Skiwiese Cresta Palace - Neugestaltung Grünraum**
- 8 Knotenpunkt Unterführung - Erweiterung, Neugestaltung**
- 9 Parkweg la Diagonela - Erweiterung, Weg- & Parkgestaltung**
- 10 Ferienresort & Zweitwohnungen - Neubau**
- 11 Bereich Talstation - Neugestaltung, Neuorganisation**

- 1 Piazza Baselgia Crasta - Platzgestaltung**
- 2 Terasse Cresta Palace - Platzzerweiterung & -gestaltung**
- 3 Certer da Sport - Neuorganisation, Gebäudeoptimierung**
- 4 Kreuzung Punt Schlattain - Begegnungszone**
- 5 Pavillon für Restaurant und Bäckerei - Ersatzbau**
- 6 Wohn- und Gewerbebauten - Neubau**
- 7 Einfahrt TG & Langlauf- /Bikezentrum - Neubau**
- 8 Piazza Baselgia Catolica - Platzgestaltung**
- 9 Piazza Chesa Cumünela - Platzgestaltung**
- 10 Piazza Curtin San Gian - Platzgestaltung**
- 11 Feuerwehrstützpunkt Grevas - Neubau**
- 12 Parkweg La Diagonela - Weg & Parkgestaltung**
- 13 Via Maistra - Gestaltung Strassenraum**
- 14 Via da la Staziun - Strassenraum, Baumalleen**



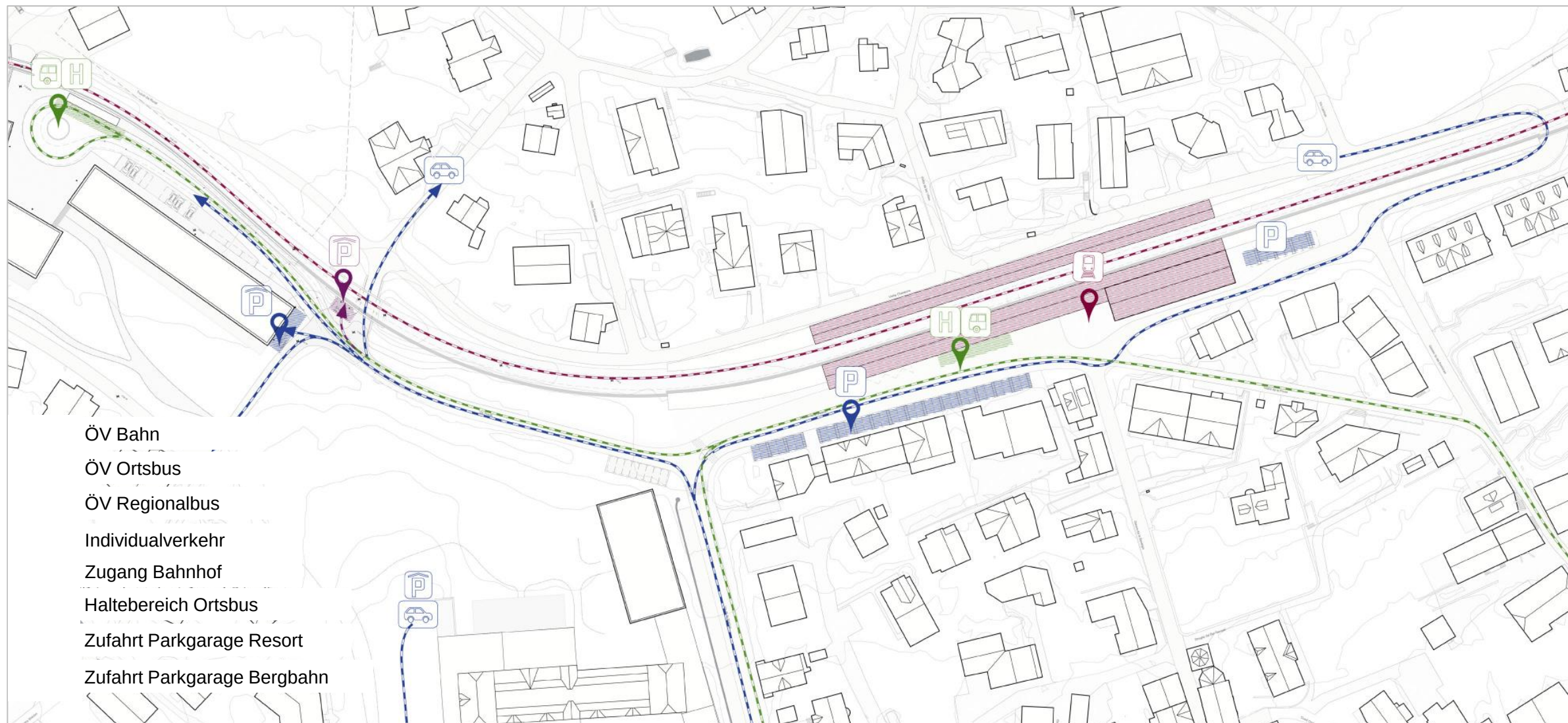
Studienauftrag / Ortsbau - Modell



Räumliche Strategie



Erschliessung MIV / ÖV



Erschliessung Langsamverkehr



Langsamverkehr

Erweiterung Parkweg
La Diagonela



Studienauftrag Pradè/Bahnhof - Modell



Agenda

I. BEGRÜSSUNG

II. STUDIENAUFTRAG PRADÈ / BAHNHOF

III. INFORMATION VORHABEN TEILGEBIET BAHNHOF (RhB)

IV. INFORMATION VORHABEN TEILGEBIET RESORT PRADÈ (ESMAG)

V. INFORMATION VORHABEN TEILGEBIET CRESTA PALACE (CPC)

VI. AUSBLICK – NÄCHSTE SCHRITTE

VII. FRAGEN UND DISKUSSION

III. Information Teilgebiet Bahnhof

Renato Fasciati, Direktor RhB
Roger Boltshauser, Boltshauser Architekten

Information Teilgebiet Bahnhof

- Projektauslöser und Ziele
(Renato Fasciati, RhB)
- Neues Bahnhofsgebäude und Bahnhofplatz
(Roger Boltshauser, Boltshauser Architekten)
- Erläuterungen Infrastruktur-Projekt und Ausblick
(Renato Fasciati, RhB)

Rhätische Bahn – Projektauslöser

- Behindertengleichstellungsgesetz BehiG
- Sicherheit und Komfort
- Neues Rollmaterial, Systemzuglänge
- Angebotsausbau Retica 30+ (Halbstundentakt)



Projektauslöser – heutige Situation

- Anforderungen an **BehiG nicht erfüllt**, da kein niveaugleicher Einstieg
- **Stolperfallen** beim Überqueren der Gleise
- **Gefährliche Situationen** bei Kreuzen von Zügen
- **Schlechter Zustand** der Anlagen
- **Wenig attraktive**, nicht mehr zeitgemässe Bahnhofanlage



Retica 30+: die Zukunft des öV in Graubünden

- Einführung **Halbstundentakt** auf den **wichtigsten Strecken** der RhB
- Annäherung **Erschliessungsqualität** öV **Graubündens** an **Schweizer Standard**
- Engadin profitiert von **deutlichem Mehrangebot** und **Reisezeitverkürzungen** durch **optimierte Anschlüsse** in Samedan, Pontresina und Zernez
- Aufwertung durch Einsatz von **modernem Rollmaterial** wie **Alvra-Gliederzüge** und neue **Capricorn-Triebzüge**
- Erreichbarkeit des Engadins wird in **quantitativer** und **qualitativer** Hinsicht **deutlich gestärkt**:

Häufiger – Direkter – Schneller – Bequemer





Bahnhof Celerina – Umgebungsplan



Bahnhof Celerina – Neugestaltung Bahnhofsplatz



Neue Perronanlage mit Personenunterführung



Projekt Ausbau Bahninfrastruktur

Umsetzung Zielkonzept erfordert **Anpassungen** an der **Bahninfrastruktur**:

- **Ausbau Perronanlage**

aufgrund gesetzlichen Anforderungen (BehiG, AB-EBV) und 300 m Systemzuglänge (Albulalinie)

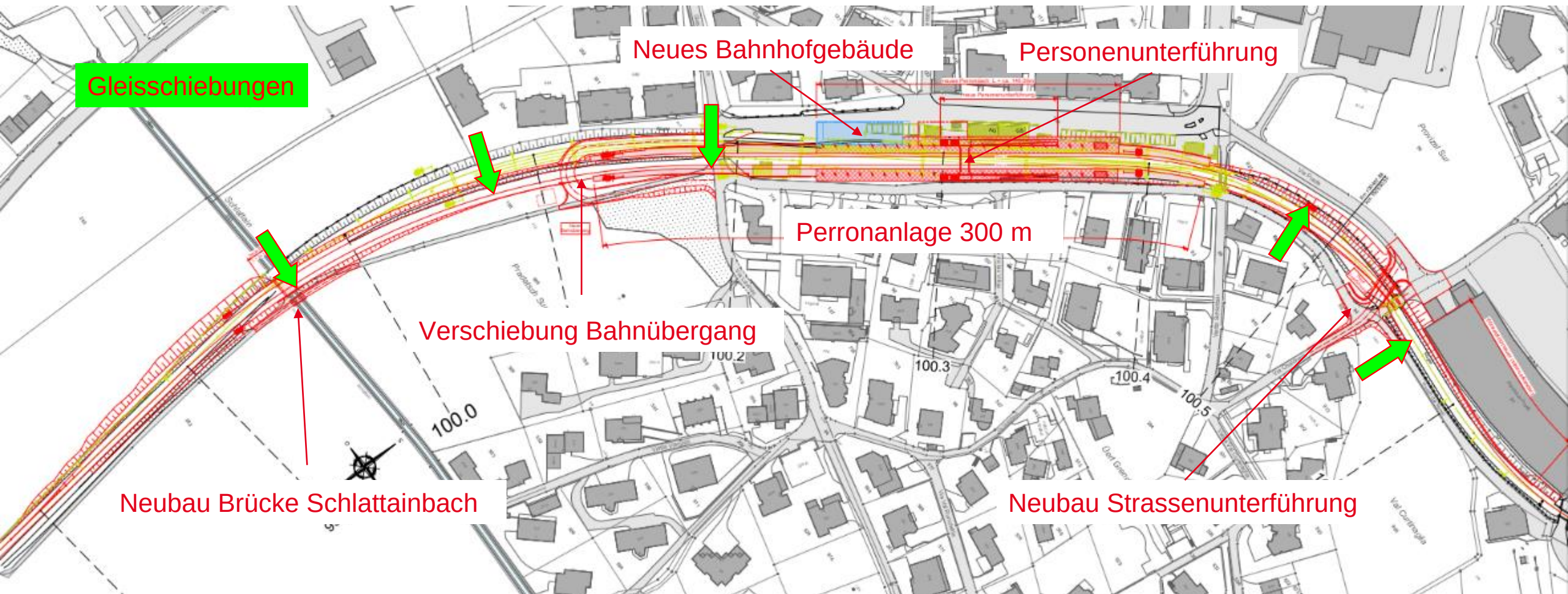
- **Geschwindigkeiten**

Abschnitt zwischen Samedan und St. Moritz muss möglichst schnell zurückgelegt werden, damit Anschluss in Samedan Richtung Zernez / Scuol-Tarasp und die künftig knappe Kreuzung in St. Moritz sichergestellt ist

- **Kundenkomfort**

niveaugleicher Einstieg, Perrondächer und beheizte Wartekabinen

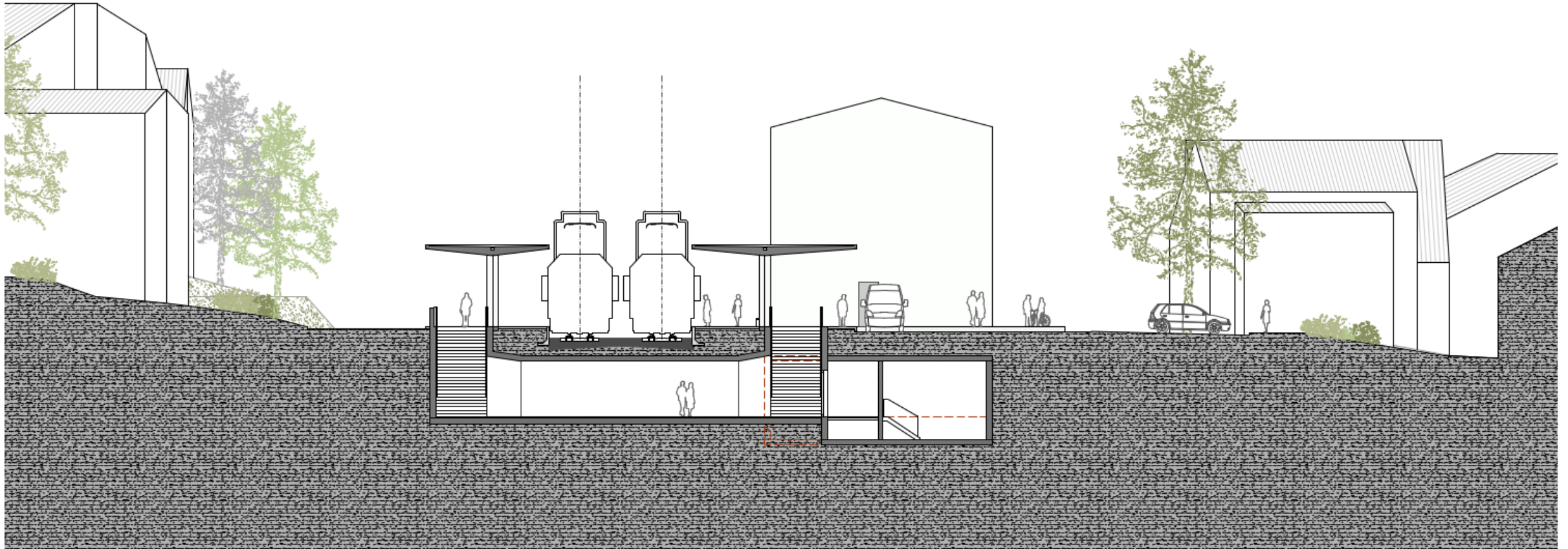
Gesetzliche und betriebliche Anforderungen bedingen Anpassungen der Linienführung



Neue Perronanlage mit Personenunterführung



Neue Perronanlage mit Personenunterführung



Rhätische Bahn – Neues Bahnhofgebäude (Visitenkarte) Celerina

- Bestehende Bahnhofgebäude / Güterschuppen in schlechten baulichen Zustand
- Ersatzneubau sowie Platz- und Arealgestaltung erhöhen Attraktivität und Aufenthaltsqualität klar
- **Erdgeschoss** mit publikumsorientierten Nutzungen (Tourismus, Post, RhB, Kiosk/Shop, Gastro)
- In den **Obergeschossen** Wohnen und Büro (Kleinformaten)

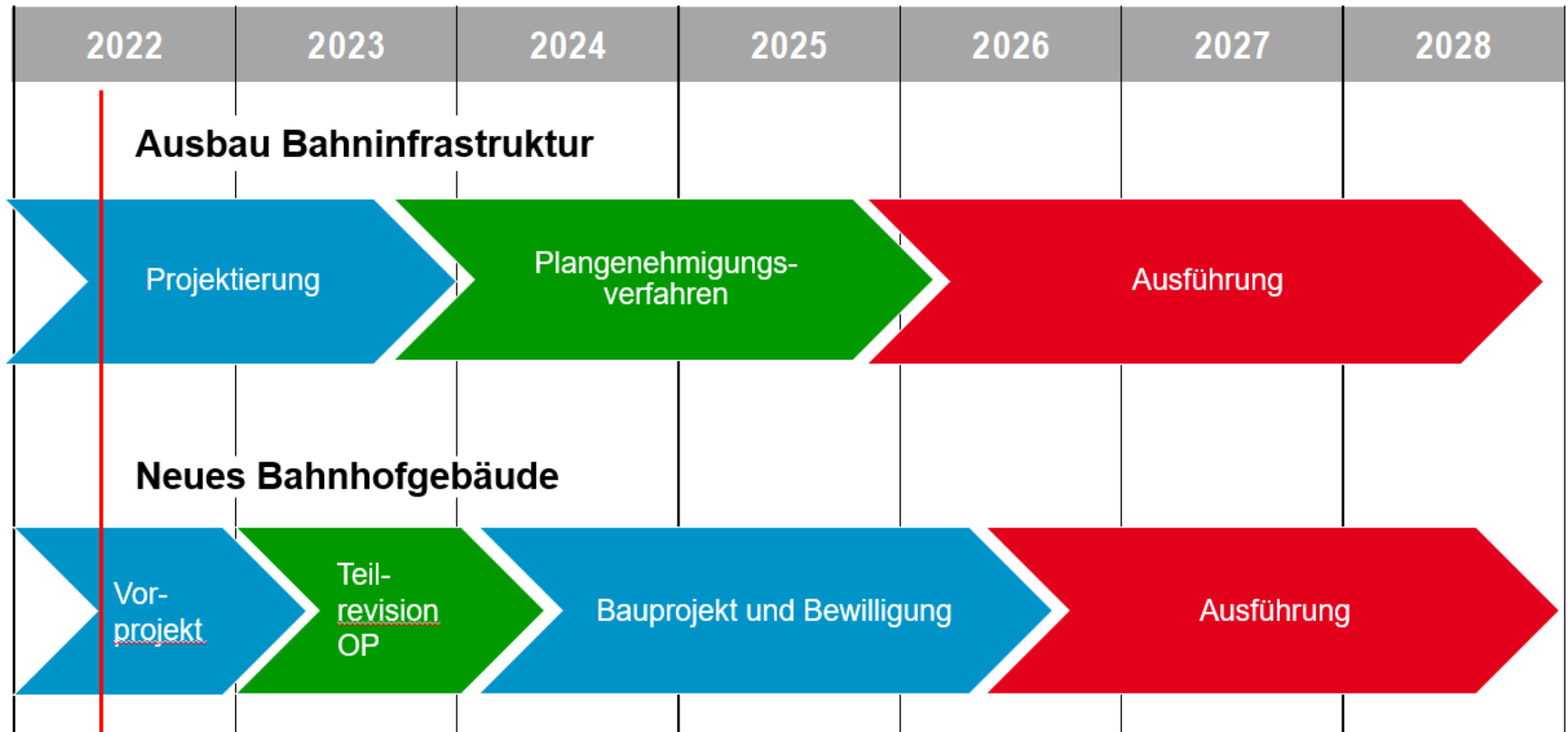


Rhätische Bahn – Neues Bahnhofgebäude (Visitenkarte) Celerina

- Erneuerung und Modernisierung der Bahnanlagen und Bahninfrastruktur als Chance
 - Einmalige Gelegenheit das ganze Bahnareal neu zu gestalten und besser zu nutzen
 - Heutiges Bahnhofgebäude kann so nicht bestehen bleiben (Sanierung, Perrondächer neu, usw.)
 - Erwartungen an Auftritt, Dienstleistungen und Nutzungen für Kunden/Gäste am Bahnhof nicht erfüllt
- Chance packen, **neuer Auftritt und neue Visitenkarte** für Celerina ist jetzt möglich.



Termine Ausbau Bahninfrastruktur & Neues Bahnhofgebäude



IV. Information Teilgebiet Pradè

Markus Meili, Geschäftsführer ESMAG

Roger Boltshauser, Boltshauser Architekten

Philipp Bienz / Verwaltungsrat Fortimo AG

Daniel Renggli, CEO Revier Hospitality Group AG

Information Teilgebiet Pradè

- Projektauslöser und Vision
(Markus Meili, Geschäftsführer ESMAG)
- Resort Pradè – Bauliche Konzept
(Roger Boltshauser, Boltshauser Architekten)
- Resort Pradè
(Philipp Bienz, Verwaltungsratspräsident Fortimo AG)
(Daniel Renggli, CEO Revier Hospitality Group AG)

In 25 Jahren sind im Oberengadin netto über 1'000 warme Betten verschwunden – z.B.

St. Moritz

- Belvedere
- Post
- Albana
- National
- Bernina

Celerina

- Cresta Kulm
- Stüvetta Veglia
- Posthaus
- Misani ?

Samedan

- Des Alpes

Plaiv

- Scaletta
- Aurora

*Nicht abschliessende
Aufzählung*



Wenige neue Logement-Anbieter sind dazu gekommen



Nicht abschliessende Aufzählung

Die Planung von neuen Hotels in Celerina hatten es schwer



Neue warme Betten ist ein MUSS für eine Tourismusdestination

- Beleben den Ort.
- Gleichen die Auslastung aus (peaks and valleys).
- Sichern die Existenz von Angeboten:
 - in der Gastronomie
 - im Detailhandel
 - im Gesundheitswesen
 - bei den Bergbahnen



Die Vision Engadin St. Moritz Mountains AG

Was sind die Vorstellungen der Bergbahnen?



Die Vision Engadin St. Moritz Mountains AG

Neue Zufahrt Gondelbahn Talstation ab Vietta d'Alp, Entflechtung Talabfahrt/Skiwiese Provulèr



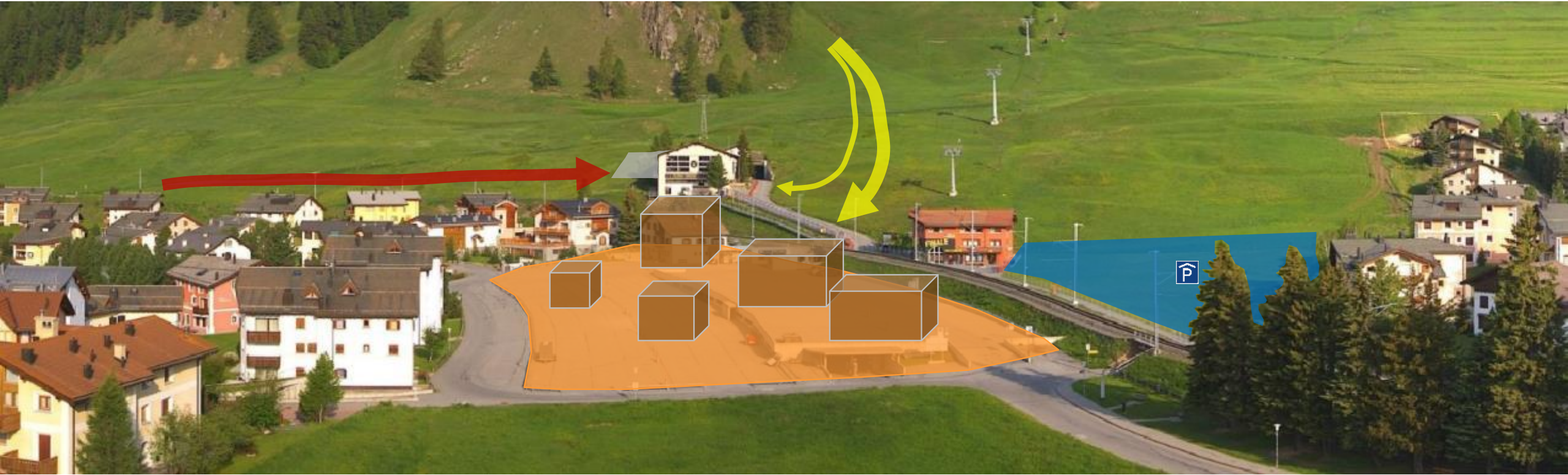
Die Vision Engadin St. Moritz Mountains AG

Neues, unterirdisches Bergbahn-Parkhaus Provulèr



Die Vision Engadin St. Moritz Mountains AG

Resort Pradè



Aufgabe der Engadin St. Moritz Mountains AG – wahrnehmen der Verantwortung am Berg



Signalbahn-Gegner unterliegen

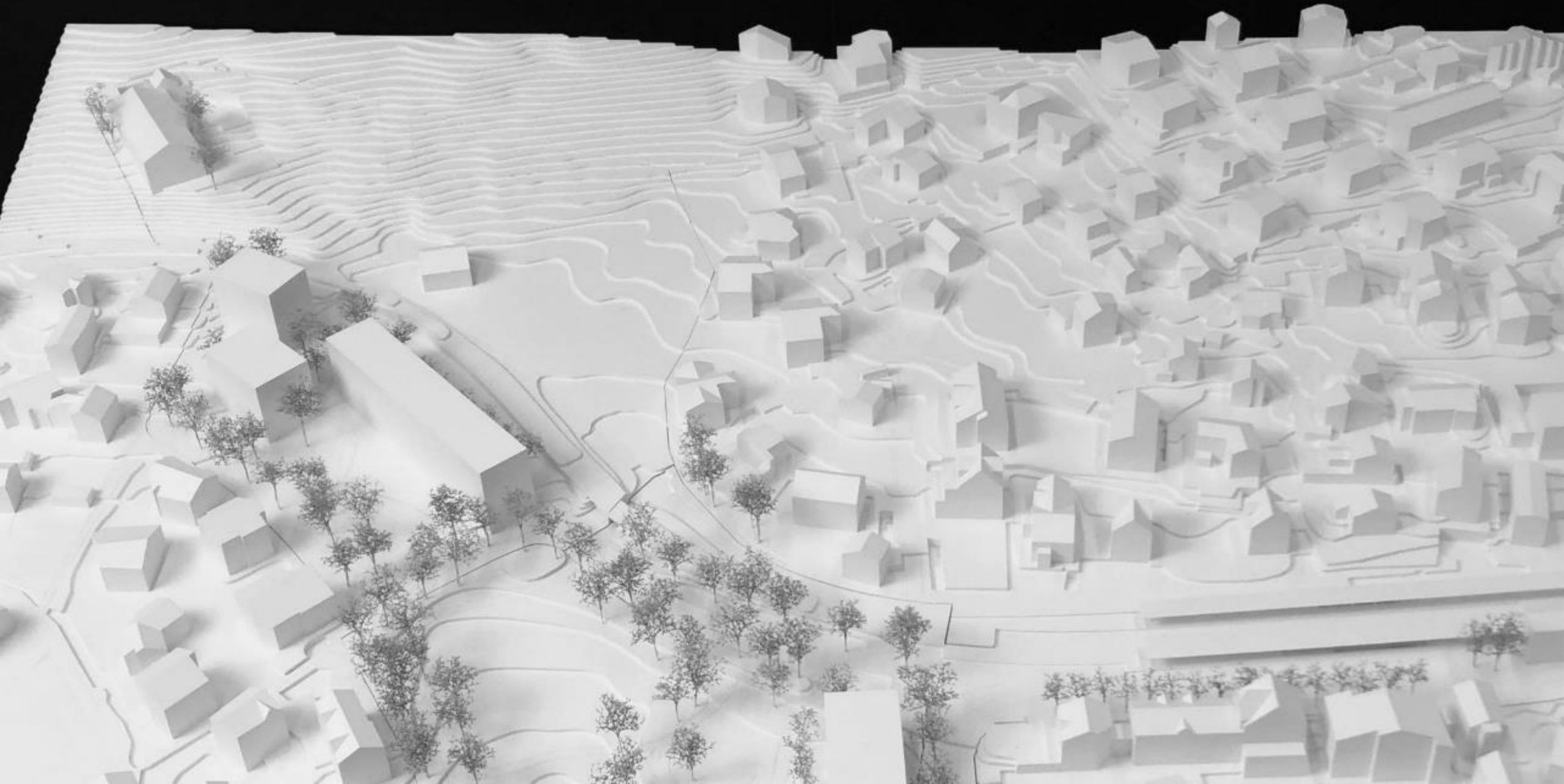
Ein langer, schlanker Baukörper



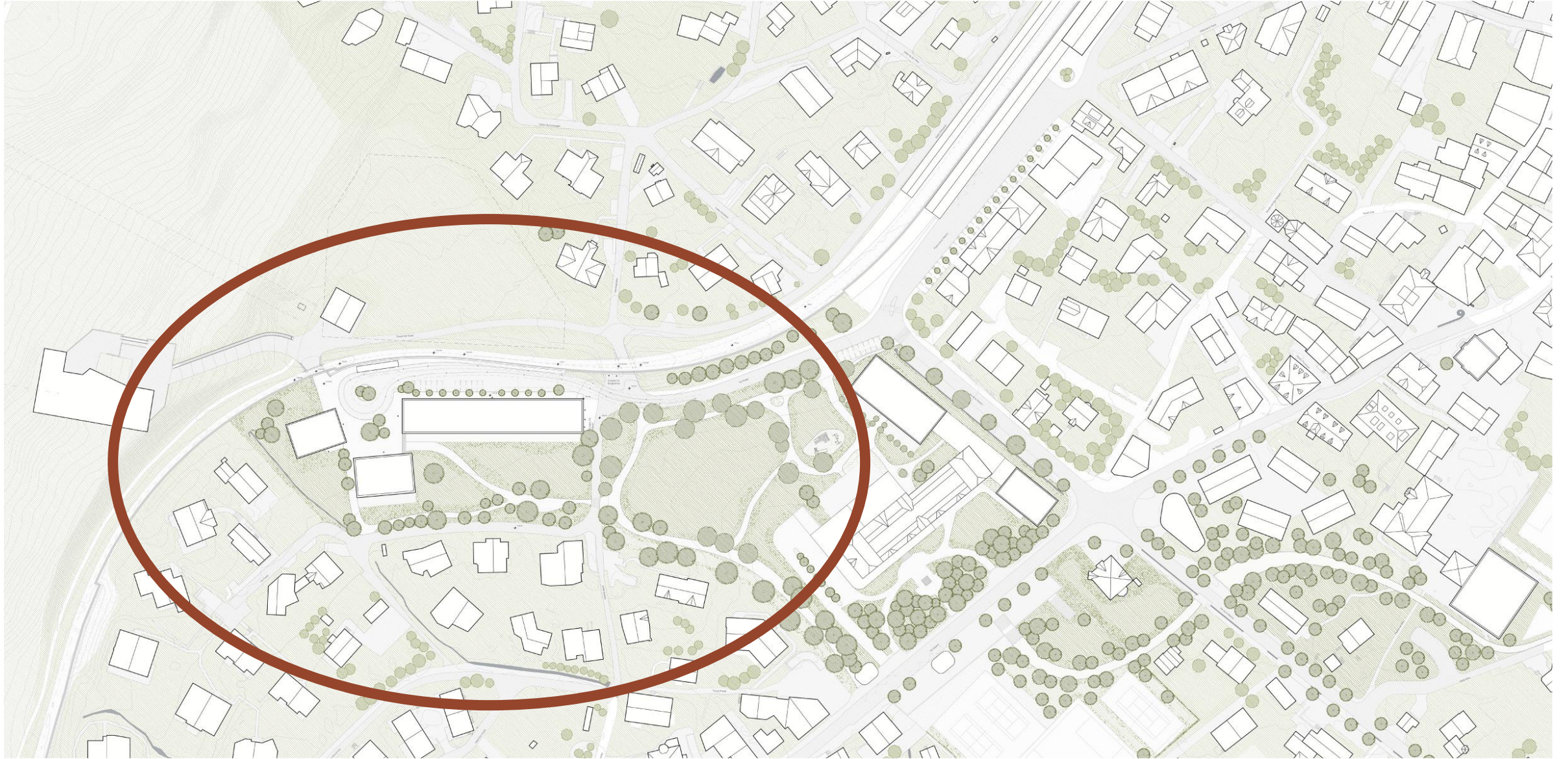
Information Teilgebiet Pradè

- Projektauslöser und Vision
(Markus Meili, Geschäftsführer ESMAG)
- Resort Pradè – Bauliche Konzept
(Roger Boltshauser, Boltshauser Architekten)
- Resort Pradè
(Philipp Bienz, Verwaltungsratspräsident Fortimo AG)
(Daniel Renggli, CEO Revier Hospitality Group AG)

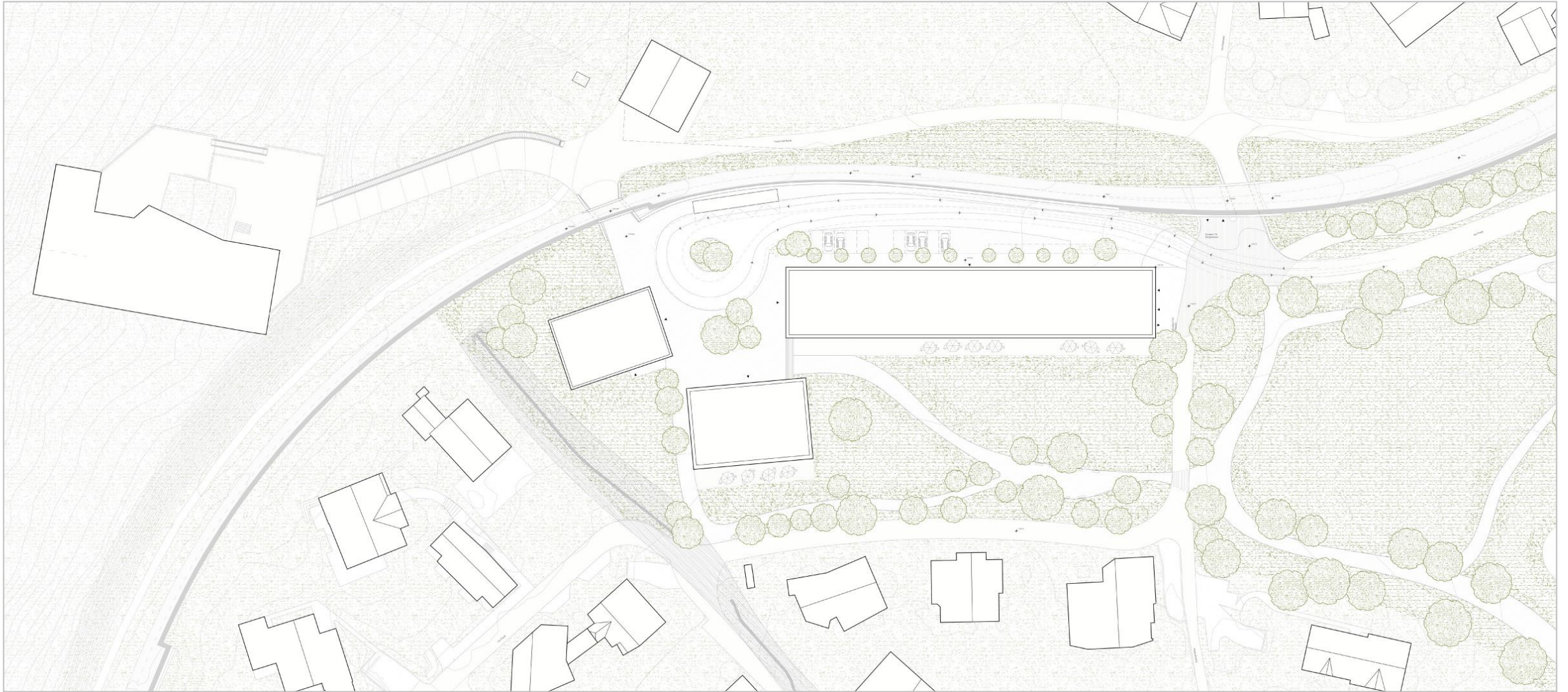
Teilgebiet Resort Pradè



Resort Pradè - Situationsplan



Resort Pradè - Umgebungsplan



Resort Pradè – Öffentliches Erdgeschoss

Erweiterung Parkweg

Sportanlagen

Retail Angebote

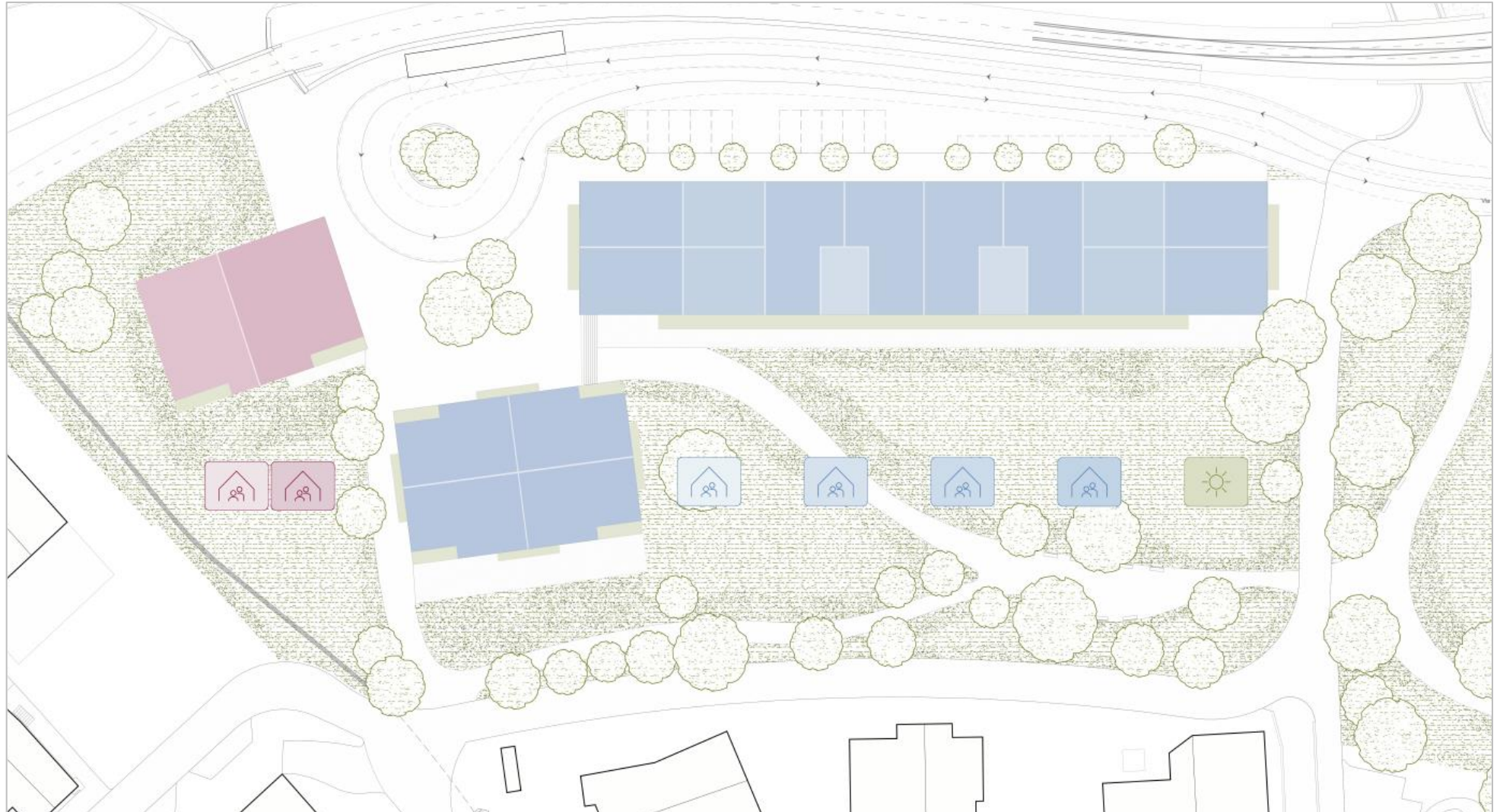
Kollektive Unterkunft

Busanbindung Ortsbus

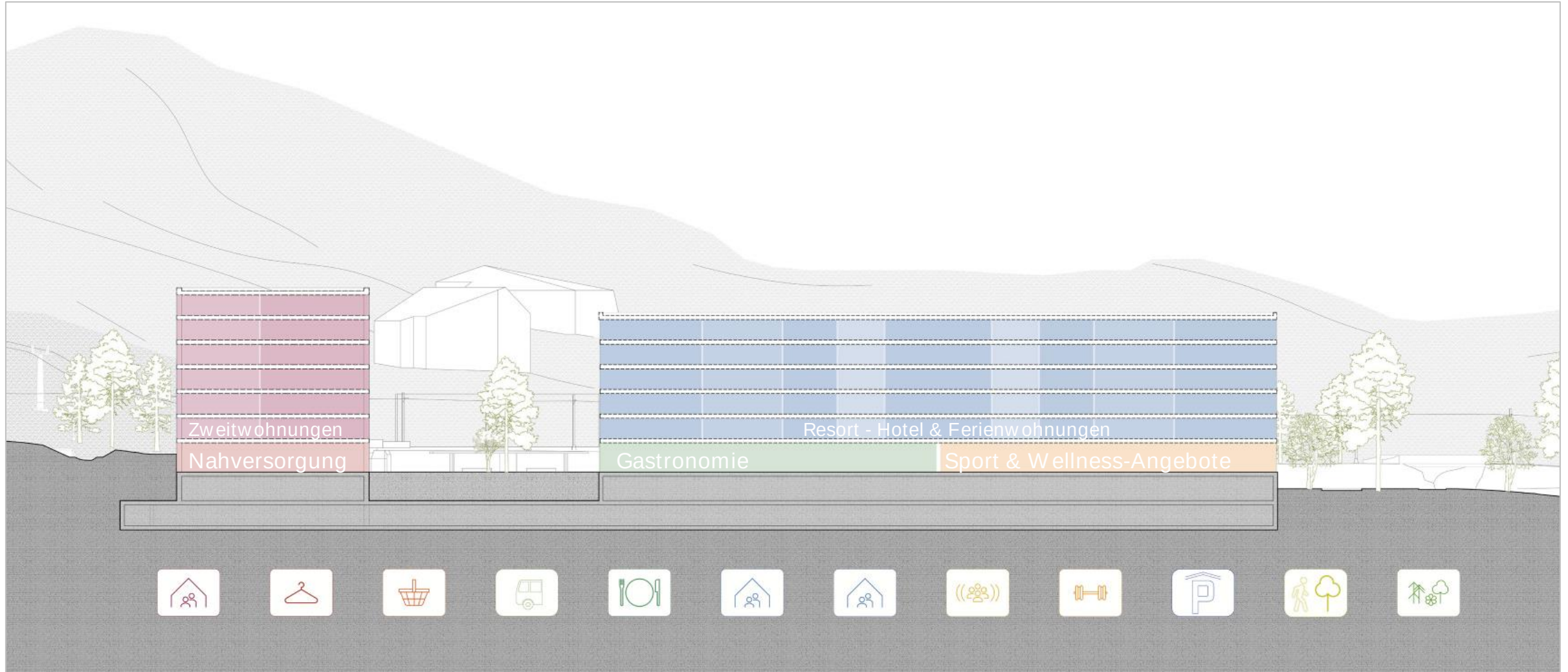


Resort Pradè – Obergeschoss

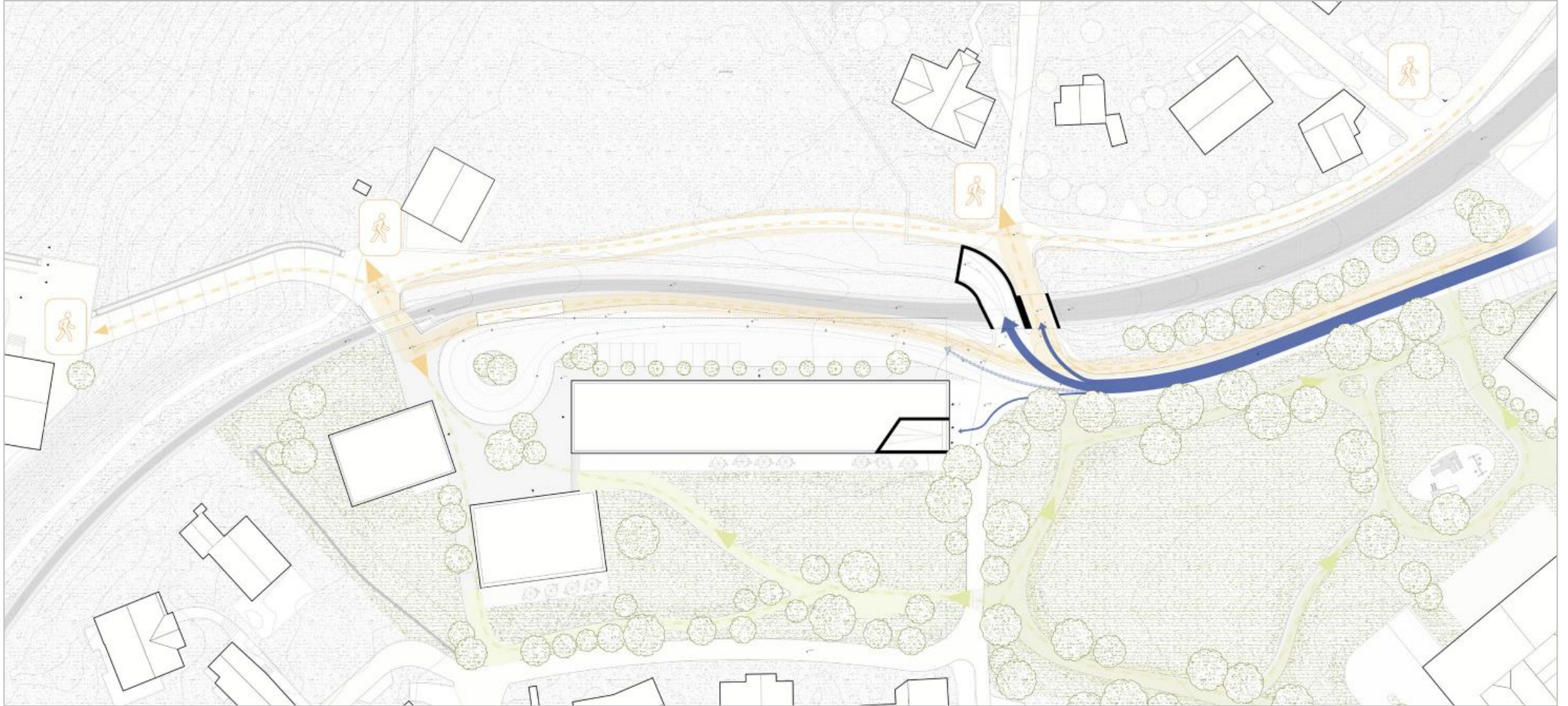
Zweitwohnungen - M
Zweitwohnungen - L
Ferienunterkunft - S
Ferienunterkunft - M
Ferienunterkunft - L
Offener Aussenbereich



Resort Pradè – Nutzungsverteilung

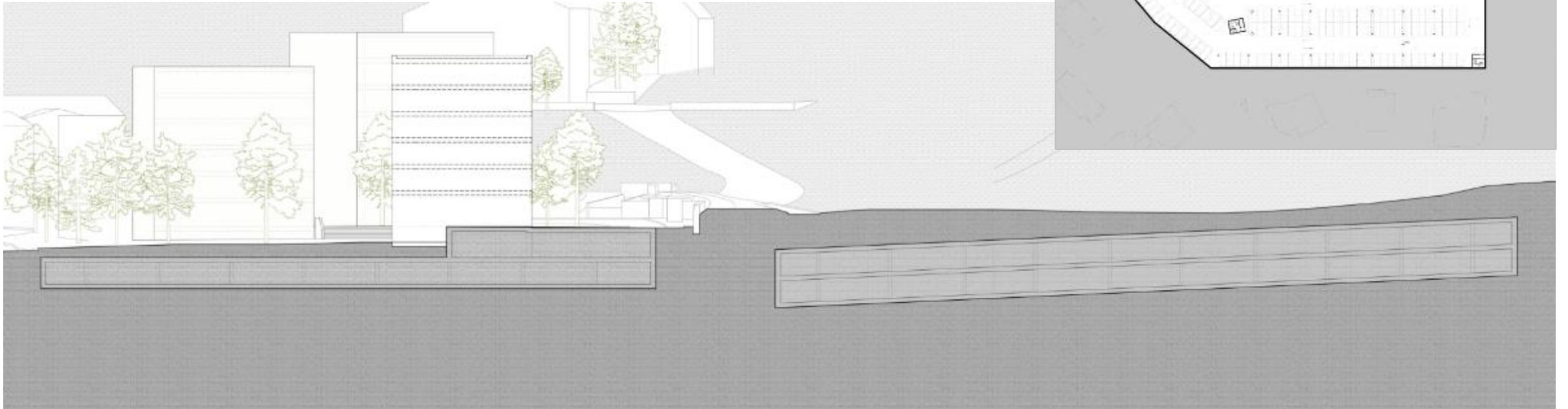


Resort Pradè – Entflechtung Verkehrsströme



Resort Pradè

Parkgarage Bergbahnen & Resort



Information Teilgebiet Pradè

- Projektauslöser und Vision
(Markus Meili, Geschäftsführer ESMAG)
- Resort Pradè – Bauliche Konzept
(Roger Boltshauser, Boltshauser Architekten)
- Resort Pradè
(Philipp Bienz, Verwaltungsratspräsident Fortimo AG)
(Daniel Renggli, CEO Revier Hospitality Group AG)

Herzlich Willkommen

INFORMATIONSANLASS BAHNHOF-PRADÈ CELERINA | 13. JUNI 2022

WIR
KOMPONIEREN
LEBENSRAÜME



Philipp Bienz, Gründer und Mitinhaber Fortimo Group AG

Daniel Renggli, CEO und VR Revier Hospitality Group AG

Lorenz Nef, Mitglied GL und Leiter Entwicklung Fortimo AG

Vorstellung

FORTIMO GROUP AG

- Wir entwickeln, halten und betreiben Immobilien
- Immobilien sind unsere Leidenschaft
- Seit 2000, Standort St.Gallen, über 300 Vollzeitstellen
- Familien-AG, unternehmergeführt, kurze Entscheidungswege
- Nachhaltiger Fokus (langfristig denkend, ökologisch handelnd)



fortimo®



Entwickeln

MIETE, EIGENTUM, BAULAND

- Miete und Eigentum
- zeitgemässen Wohnraum & Tourismusprojekte
- nur auf eigene Rechnung
- in gesamter Deutschschweiz
- Fortimo deckt gesamte Wertschöpfungskette ab
- Unterstützung durch externe Planer, Dienstleister und Fachleute



fortimo®

Betreiben

PRIVÀ, REVIER, PFLEGE

- Spezialobjekte (Pflege, Tourismus) werden erfolgreich selber betrieben
- PRIVÀ Alpine Lodge Lenzerheide und New Generation Hotels Revier zählen mit ihren innovativen Konzepten zu attraktiven Beherbergungsbetrieben im Alpenraum
- Ende 2025 sollen 12 Häuser in Betrieb / im Bau sein



fortimo®

Gästestruktur

- 58% Schweizer Gäste, vornehmlich aus den Kantonen Zürich, St.Gallen, Aargau, Zug und Luzern
- 60% der Gäste sind zwischen 31 und 50 Jahre alt
- 50% reisen als Familie an, 24% mit Freunden und 26% als Paare oder Single
- Durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 5.9 Nächte
- Zielpublikum ab der oberen Mittelklasse
- Überdurchschnittlich aktives Publikum



REVIER

Revierhotels.com

SPECIAL AWARD
2022







Image-Zielgruppen

- Aktive Menschen
- Hauptzielgruppe zwischen 20 – 45 Jahren
- Sind kontaktfreudig
- Sie suchen Aktivitäten am Tag und einen Rückzugsort für die Nacht
- Sharing gehört zum Lebensstil
- Sie kommunizieren über Social Media und sind technikaffin
- Globale Nomaden

Standorte

- in Betrieb
- im Bau
- in Planung
- in Verhandlung



V. Information Teilgebiet Cresta Palace

Gian Giacom Klainguti, Verwaltungsratspräsident Cresta Palace
Pablo Horvath, Pablo Horvath Architekten Chur
Markus Tauss / Cresta Palace

Information Teilgebiet Cresta Palace

- Das Cresta Palace bis heute – und das Cresta Palace von Morgen
(Gian Giacum Klainguti, Verwaltungsratspräsident Cresta Palace)
- Konzept Erweiterung Hotel Cresta Palace
(Pablo Horvath, Pablo Horvath Architekten, Chur)
- Wandel und Herausforderungen des Cresta Palace
(Markus Tauss, Direktor Cresta Palace)



Information Teilgebiet Cresta Palace

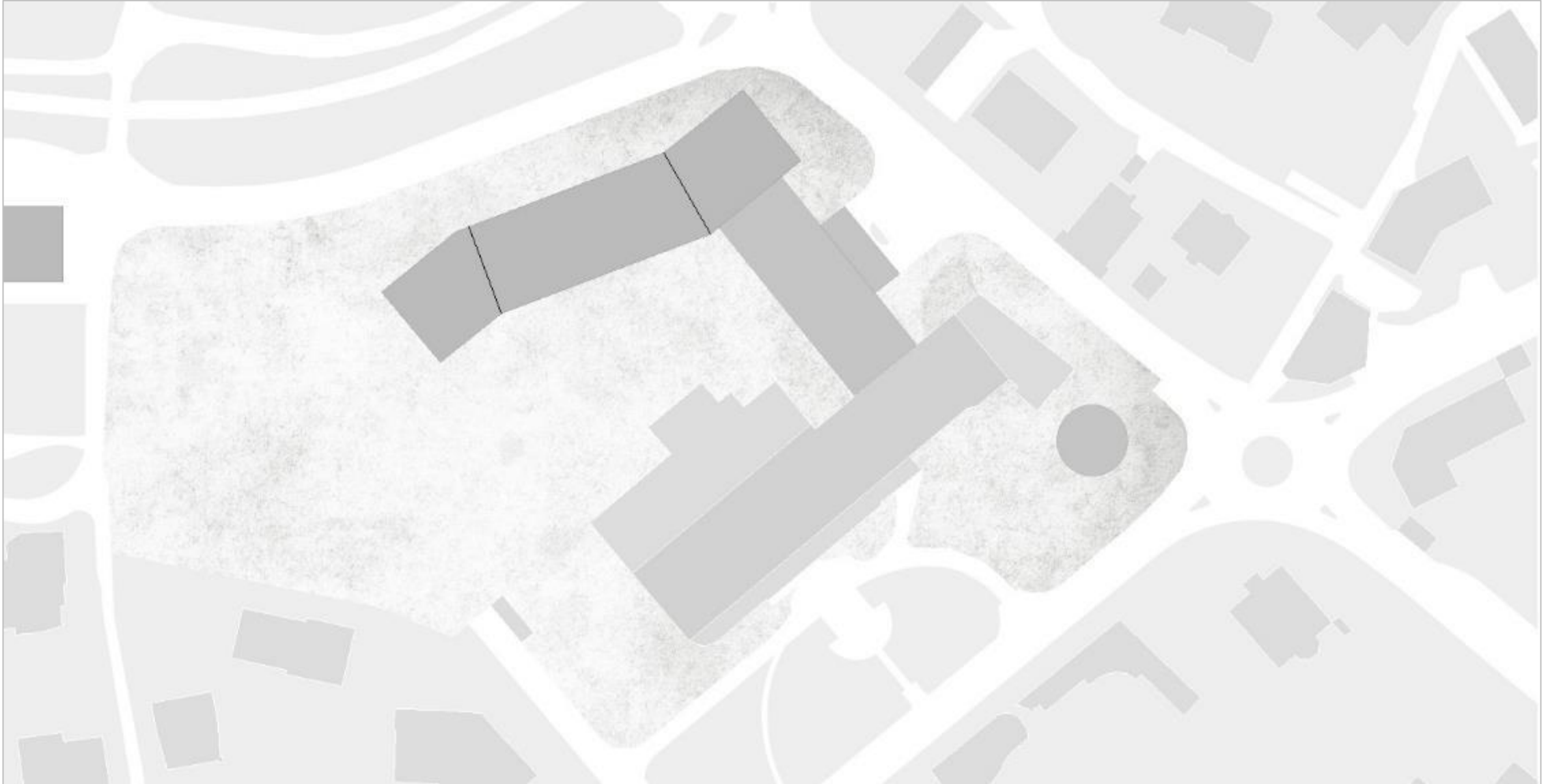
- Das Cresta Palace bis heute – und das Cresta Palace von Morgen
(Gian Giacum Klainguti, Verwaltungsratspräsident Cresta Palace)
- Konzept Erweiterung Hotel Cresta Palace
(Pablo Horvath, Pablo Horvath Architekten, Chur)
- Wandel und Herausforderungen des Cresta Palace
(Markus Tauss, Direktor Cresta Palace)



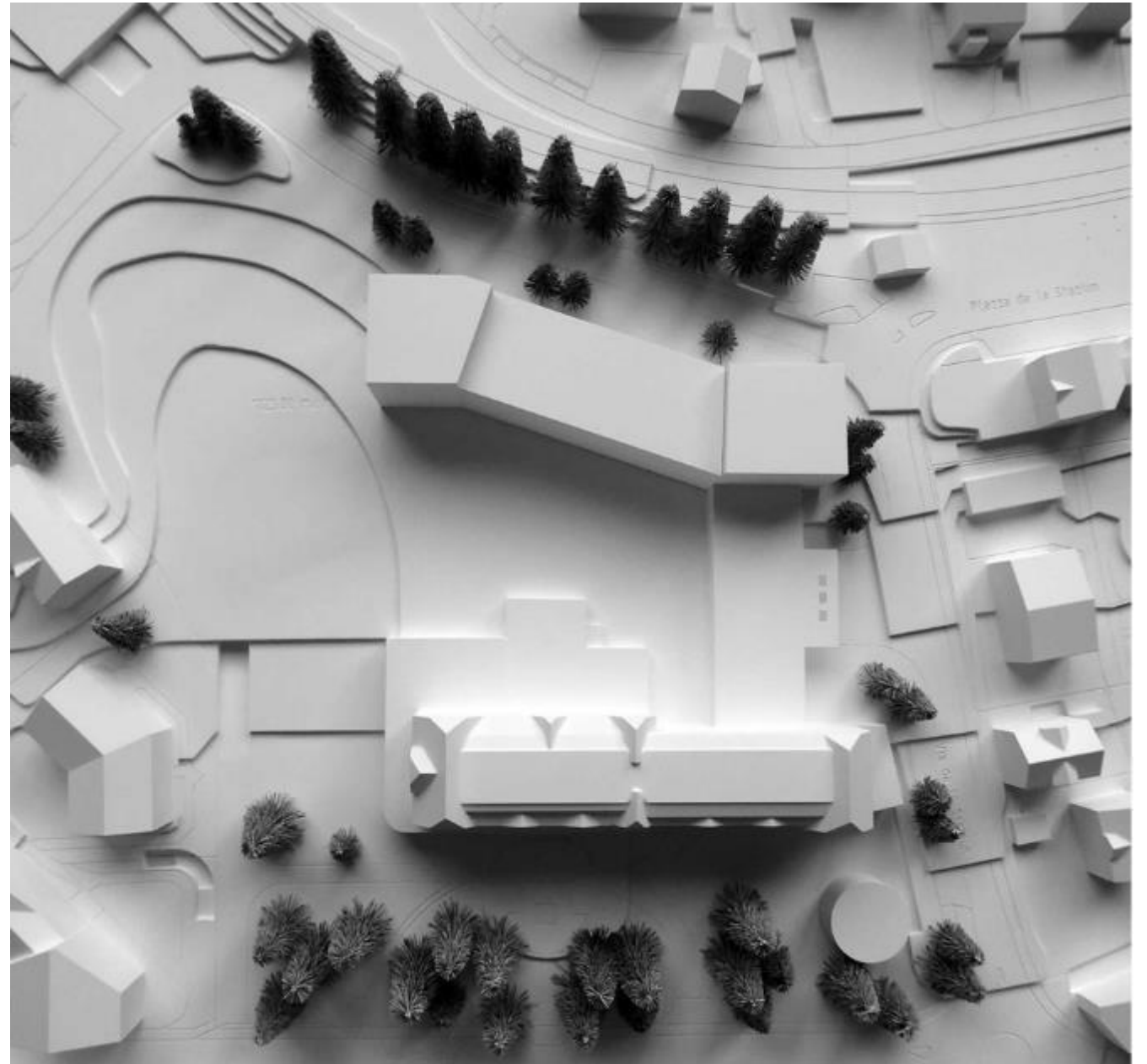
Weiterentwicklung Konzept Erweiterung Cresta Palace

- Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Studienauftrag wurden weitere Überlegungen geprüft.

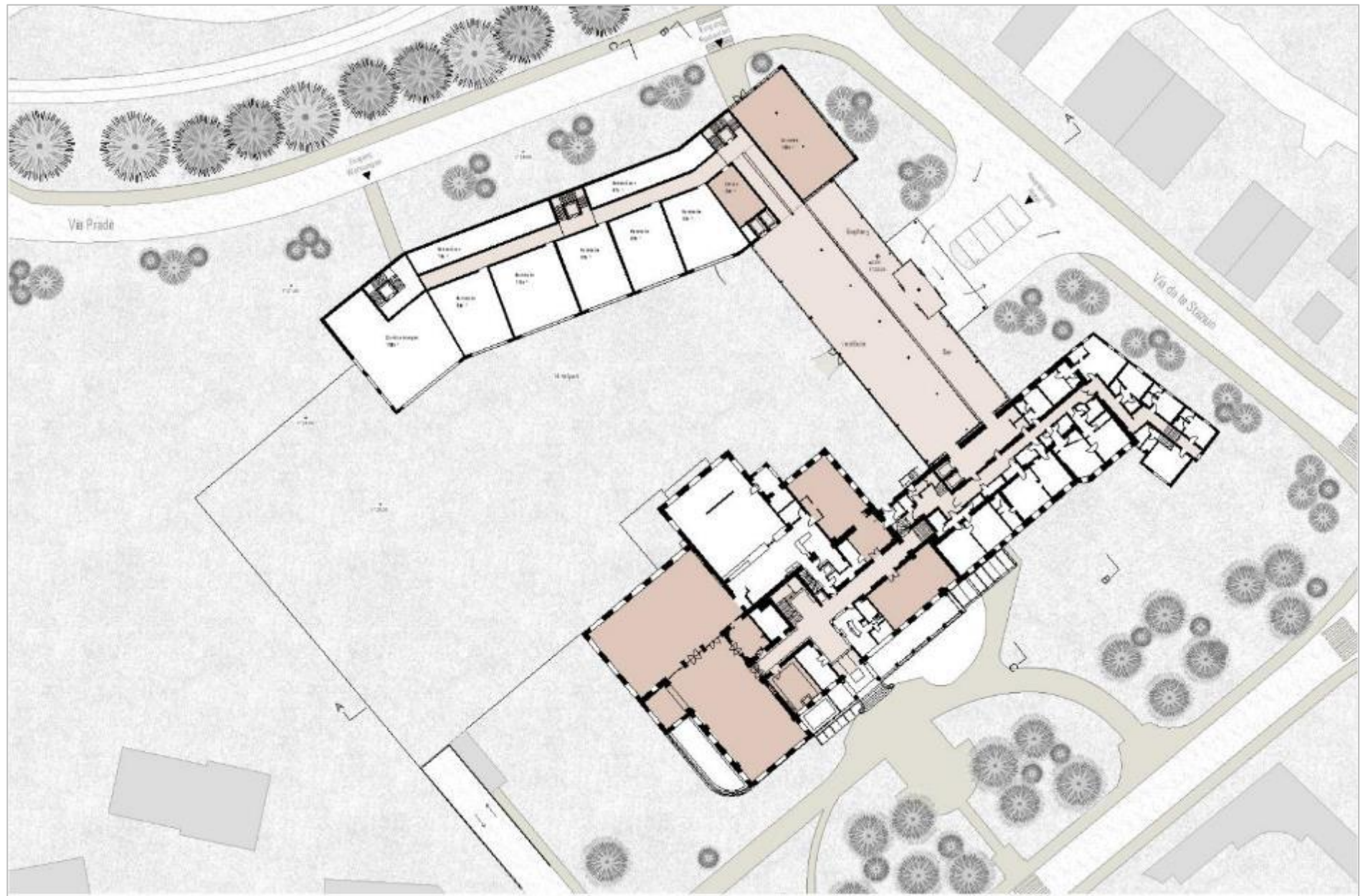
Konzept Erweiterung Cresta Palace



Konzept Erweiterung Cresta Palace



Konzept Erweiterung Cresta Palace







Information Teilgebiet Cresta Palace

- Das Cresta Palace bis heute – und das Cresta Palace von Morgen
(Gian Giacum Klainguti, Verwaltungsratspräsident Cresta Palace)
- Konzept Erweiterung Hotel Cresta Palace
(Pablo Horvath, Pablo Horvath Architekten, Chur)
- Wandel und Herausforderungen des Cresta Palace
(Markus Tauss, Direktor Cresta Palace)

Wandel und Herausforderungen



Agenda

I. BEGRÜSSUNG

II. STUDIENAUFTRAG PRADÈ / BAHNHOF

III. INFORMATION VORHABEN TEILGEBIET BAHNHOF (RhB)

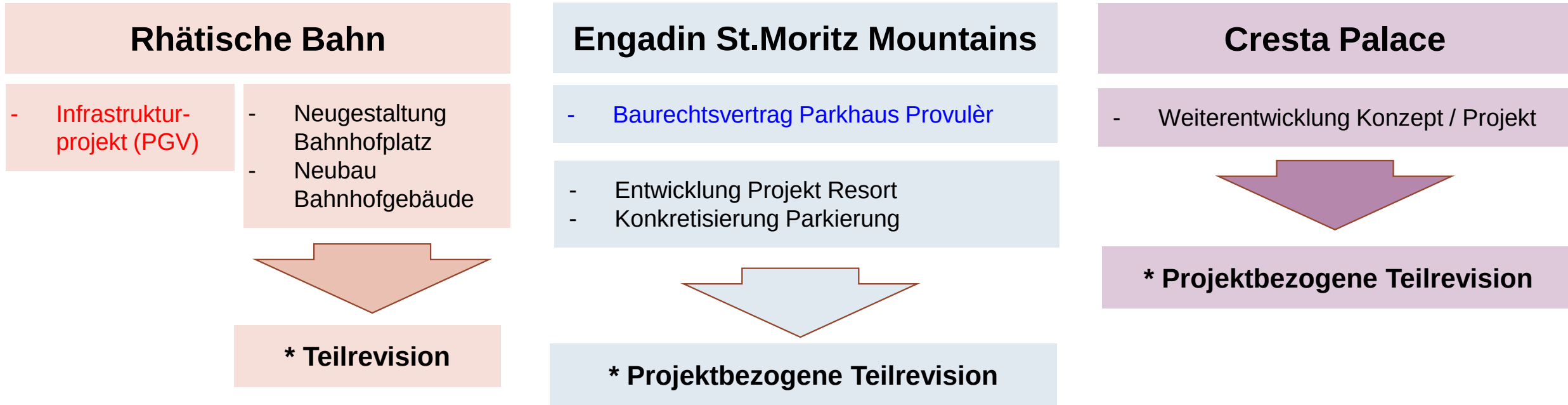
IV. INFORMATION VORHABEN TEILGEBIET RESORT PRADÈ (ESMAG)

V. INFORMATION VORHABEN TEILGEBIET CRESTA PALACE (CPC)

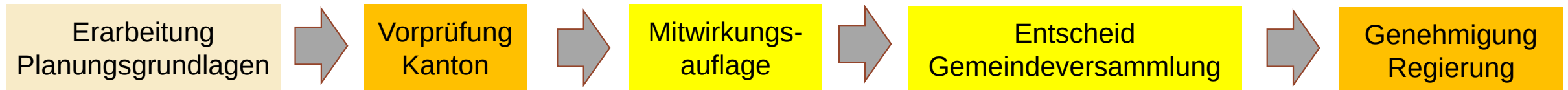
VI. AUSBLICK – NÄCHSTE SCHRITTE

VII. FRAGEN UND DISKUSSION

Die Planungen werden unabhängig voneinander vorangetrieben



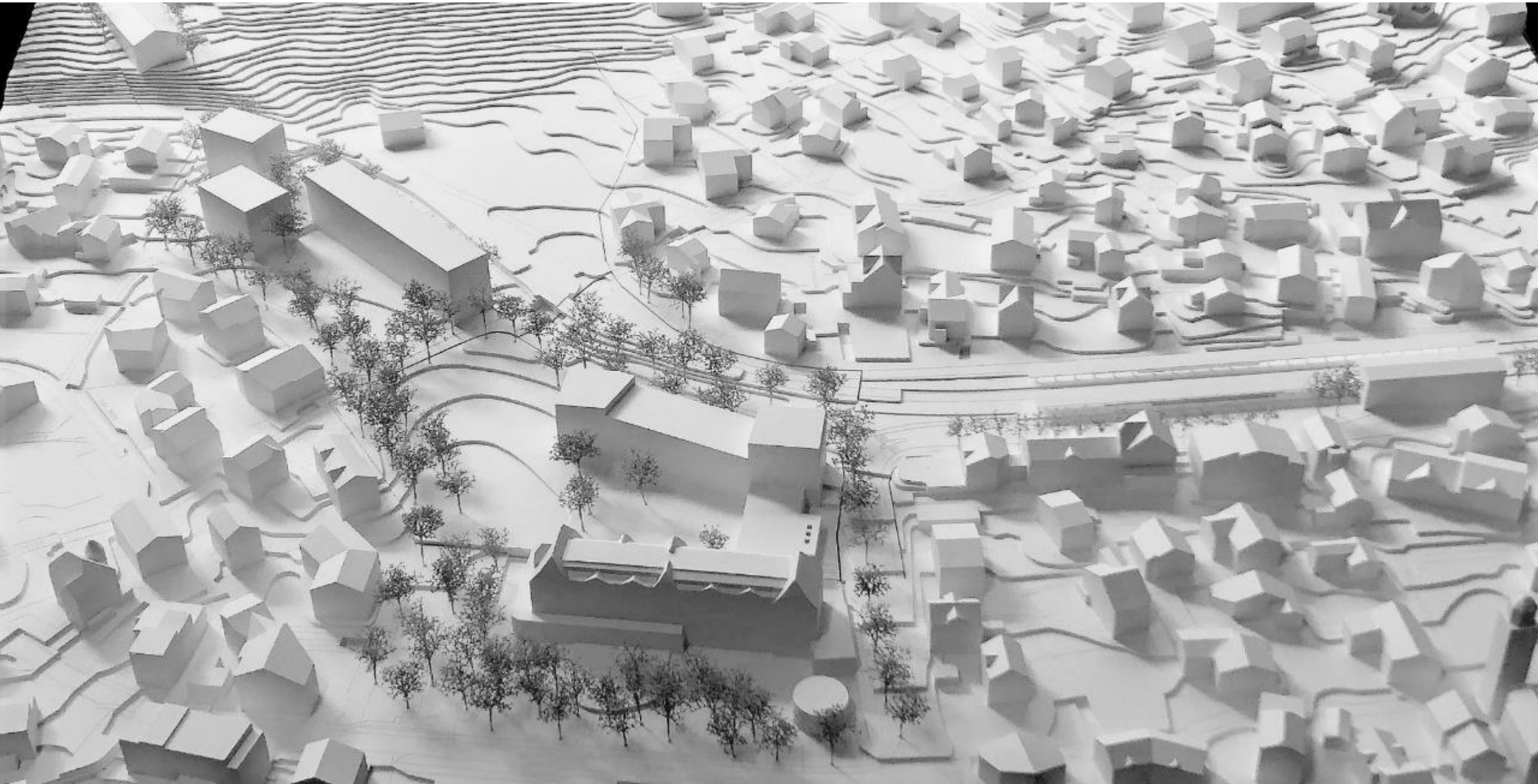
Verfahren der Teilrevisionen für alle gleich



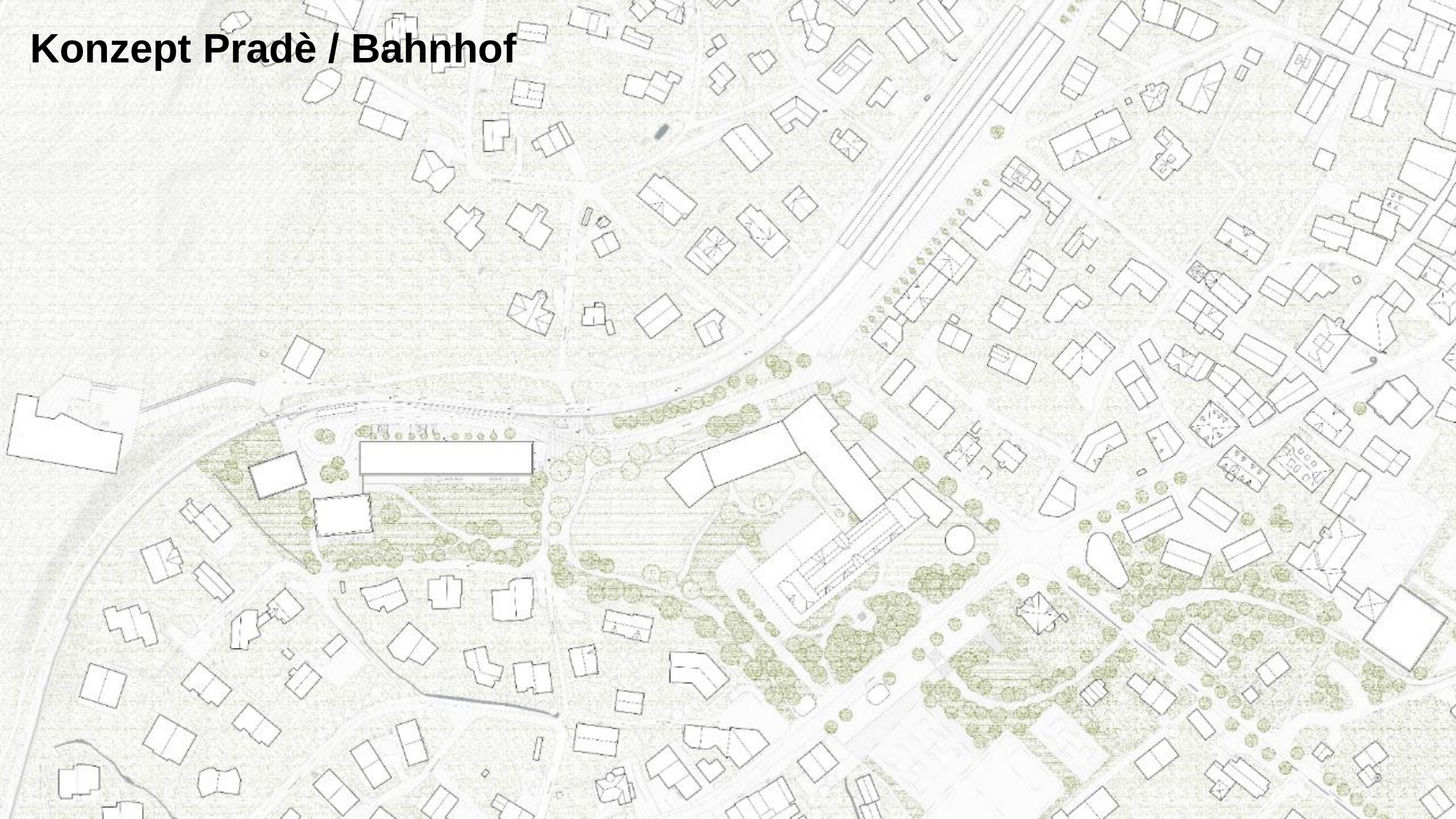
Fragen und Diskussion



Eine robuste Grundlage für die weiteren Planungen



Konzept Pradè / Bahnhof



Herzlichen Dank für Ihr Interesse

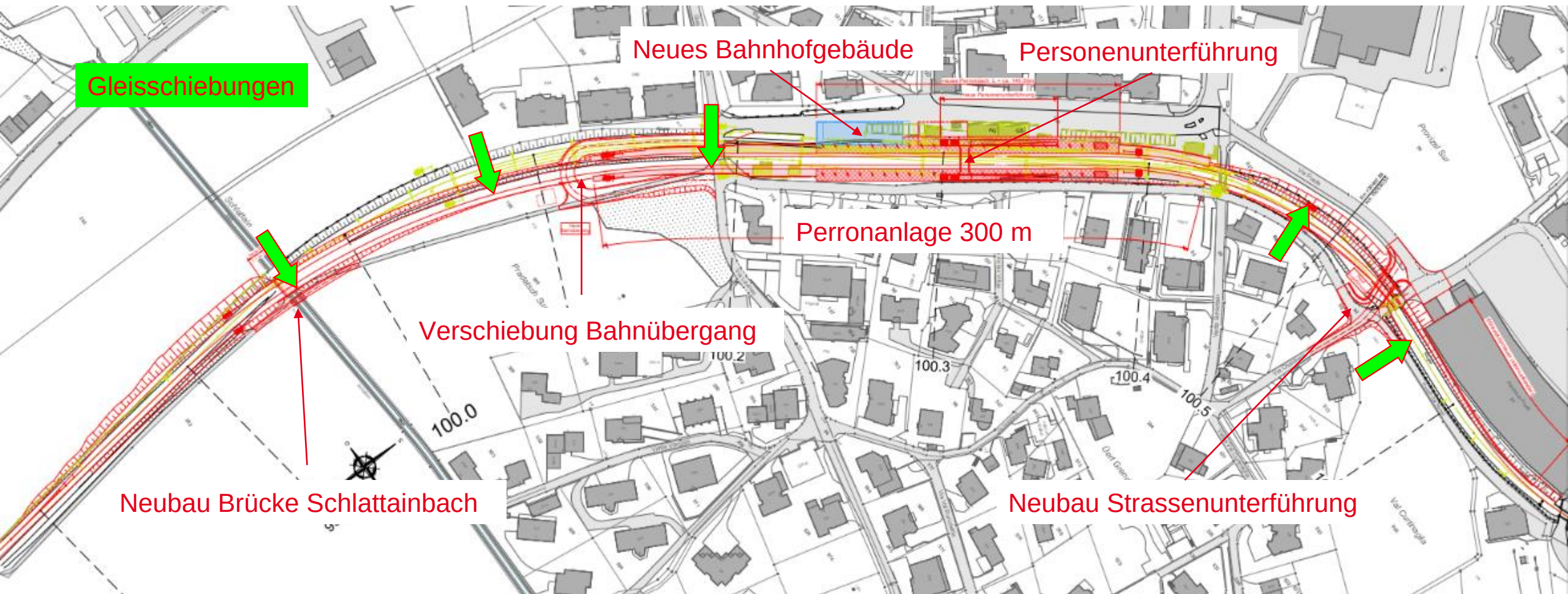
Apéro



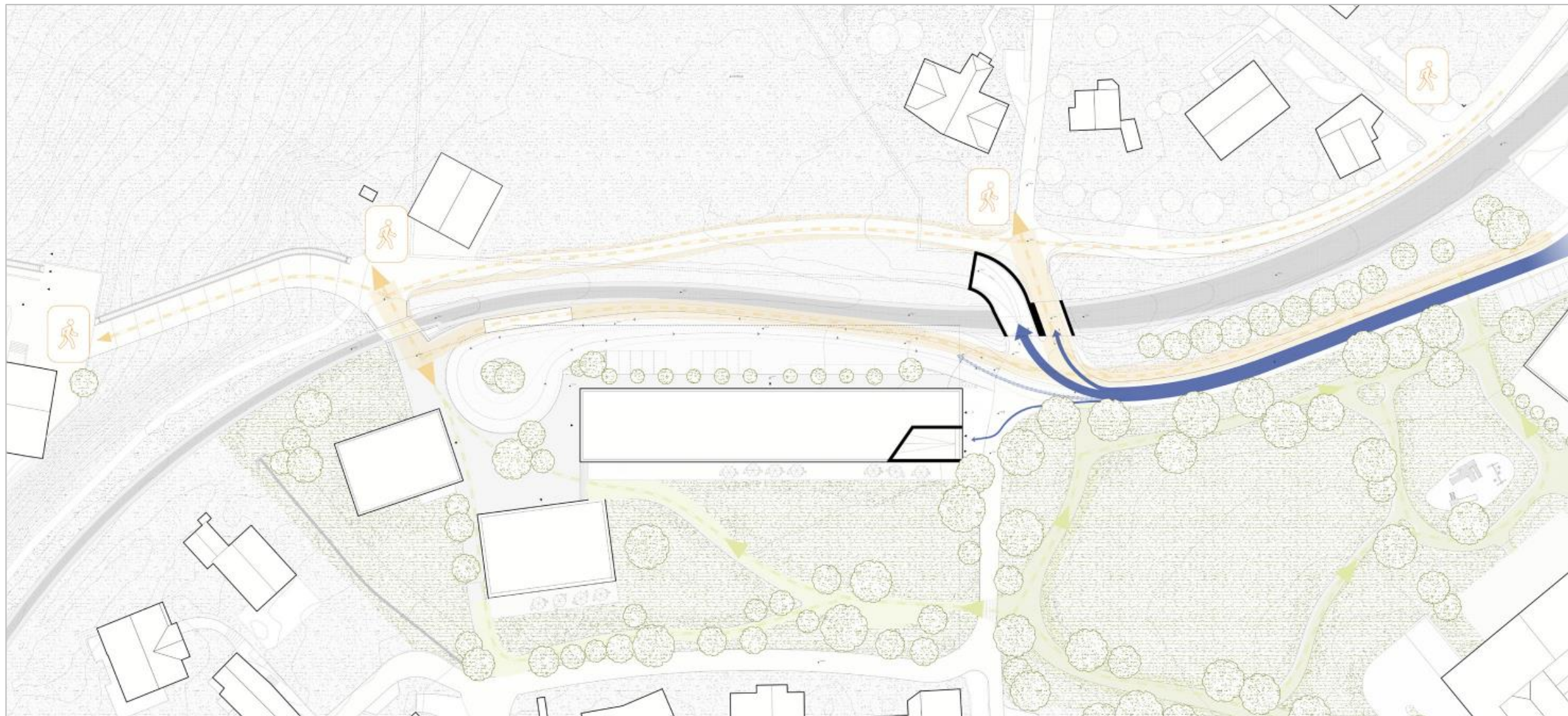
Reservefolien Diskussion



Gesetzliche und betriebliche Anforderungen bedingen Anpassungen der Linienführung

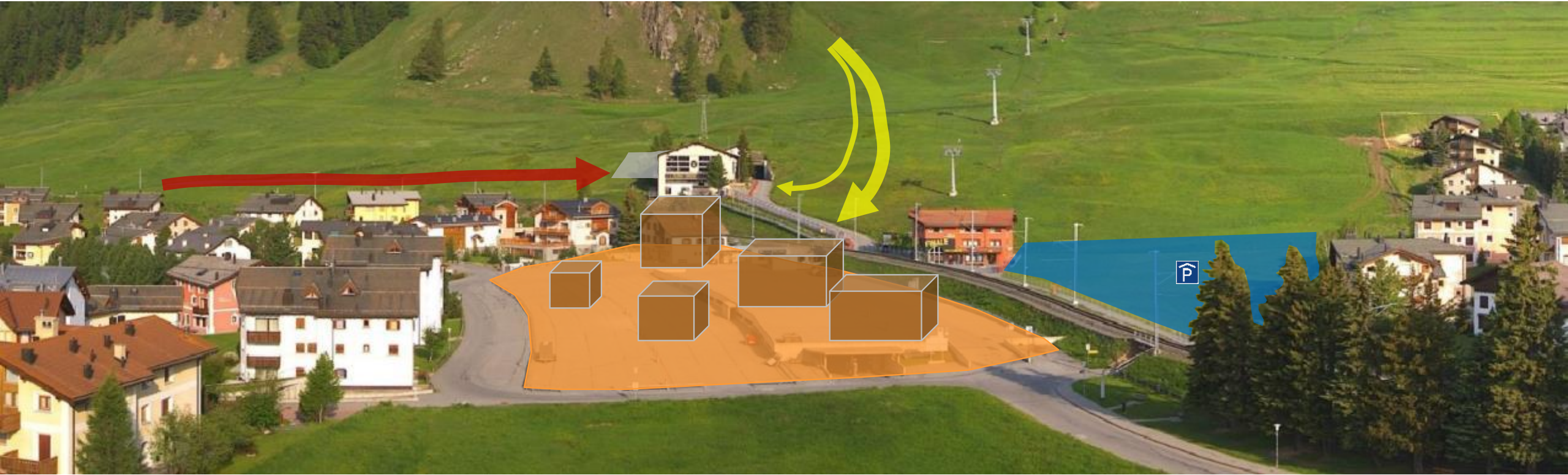


Resort Pradè – Entflechtung Verkehrsströme



Die Vision Engadin St. Moritz Mountains AG

Resort Pradè



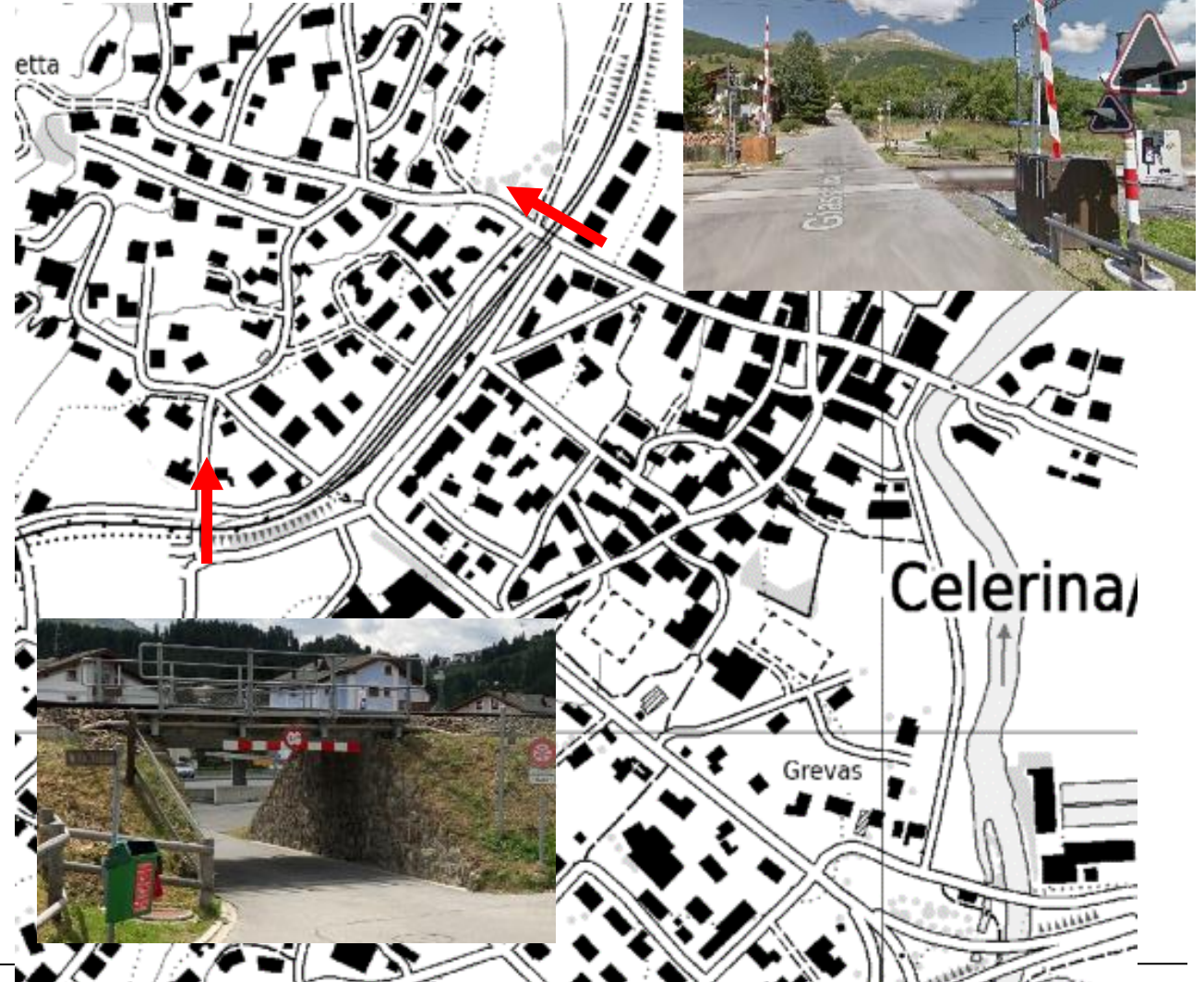
3) Erschliessung Pradatsch Sur – Ausgangslage

Heute zwei Querungsmöglichkeiten:

- **Bahnübergang** im Bereich Piazza da la Staziun / Via Lavinas
- **Unterführung** Via Pradè / Via Chalchera.

Zufahrt Blaulichtorganisationen nicht optimal!

- Fahrzeuge werden je nach Zugverkehr bei Bahnübergang durch Schranke aufgehalten
- zu geringe Durchfahrtshöhe bei Unterführung Via Pradé (max. 2.10 m)



3) Erschliessung Pradatsch Sur - Variantenstudie

Randbedingungen:

- Durchfahrtshöhe min. 4.00 m (für LKW, TLF Feuerwehr)
- Kreuzen muss mindestens zwischen Personenwagen möglich sein



3) Erschliessung Pradatsch Sur – Variante 1.2

Unterführung Anschluss Via Lavinas



Kosten: 5.7 Mio CHF

Vorteile:

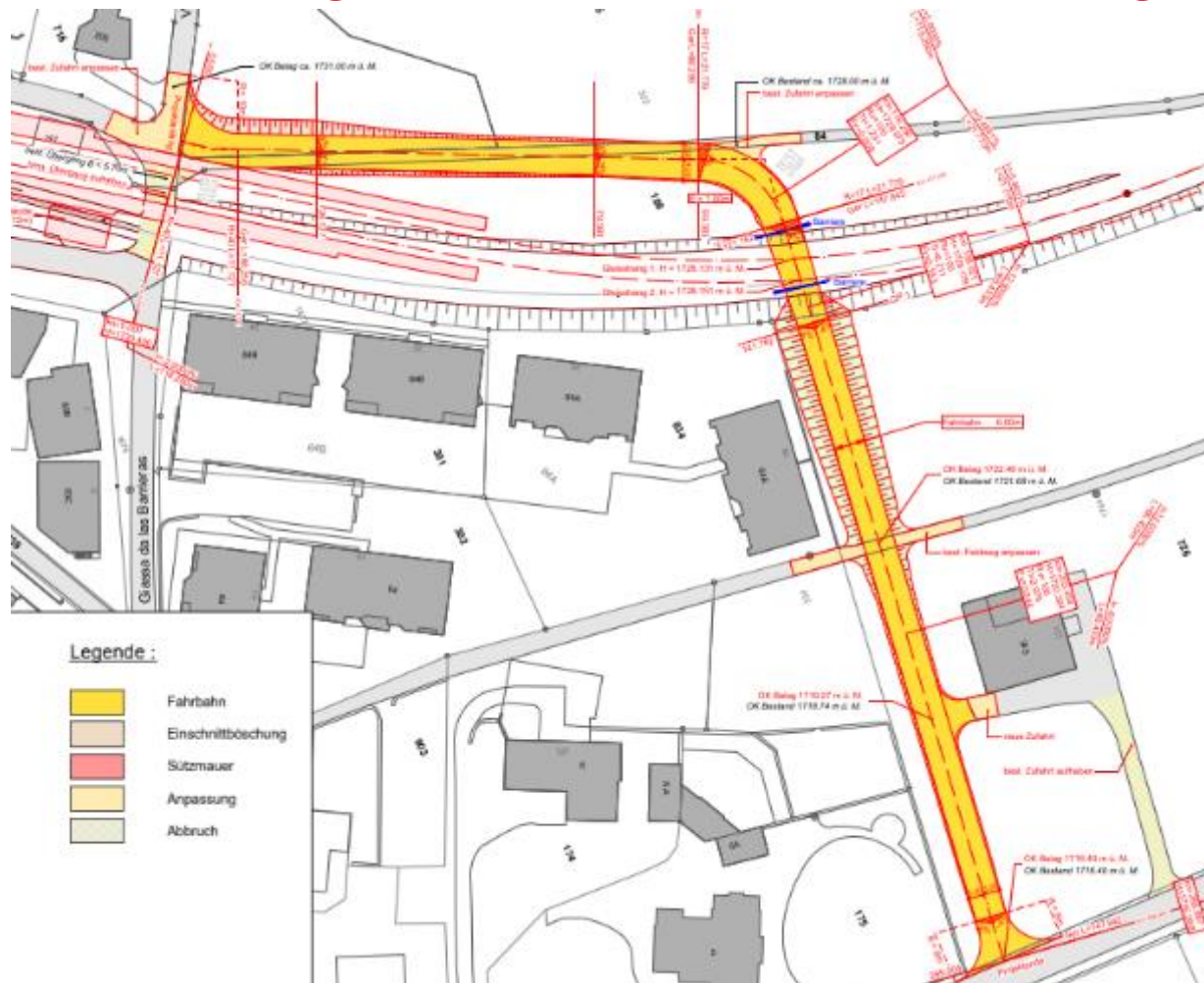
- Verkehrsfluss wird infolge der Unterführung verbessert
- Strasse vorwiegend ausserhalb der Dorfzone
- Verkehrsleitbild eingehalten
- Bahnübergang kann aufgehoben werden, was Sicherheit verbessert

Nachteile:

- Fussgänger/Velofahrer können die Unterführung nicht passieren, Querung Bahngleise via Personenunterführung Bahnhof
- Verkehrssicherheit wird infolge hohem Gefälle verschlechtert
- Kosten sind hoch und die Bauzeit ebenfalls
- Ortsbild wird durch die Unterführung bedeutend beeinflusst
- Strasse verläuft unmittelbar vor bestehenden Gebäuden
- Einschränkung für Zone «übriges Gemeindegebiet» vorhanden

3) Erschliessung Pradatsch Sur - Variante 2.1

Verbindung Via Maistra mit Bahnübergang



Kosten: 1.7 Mio CHF

Vorteile:

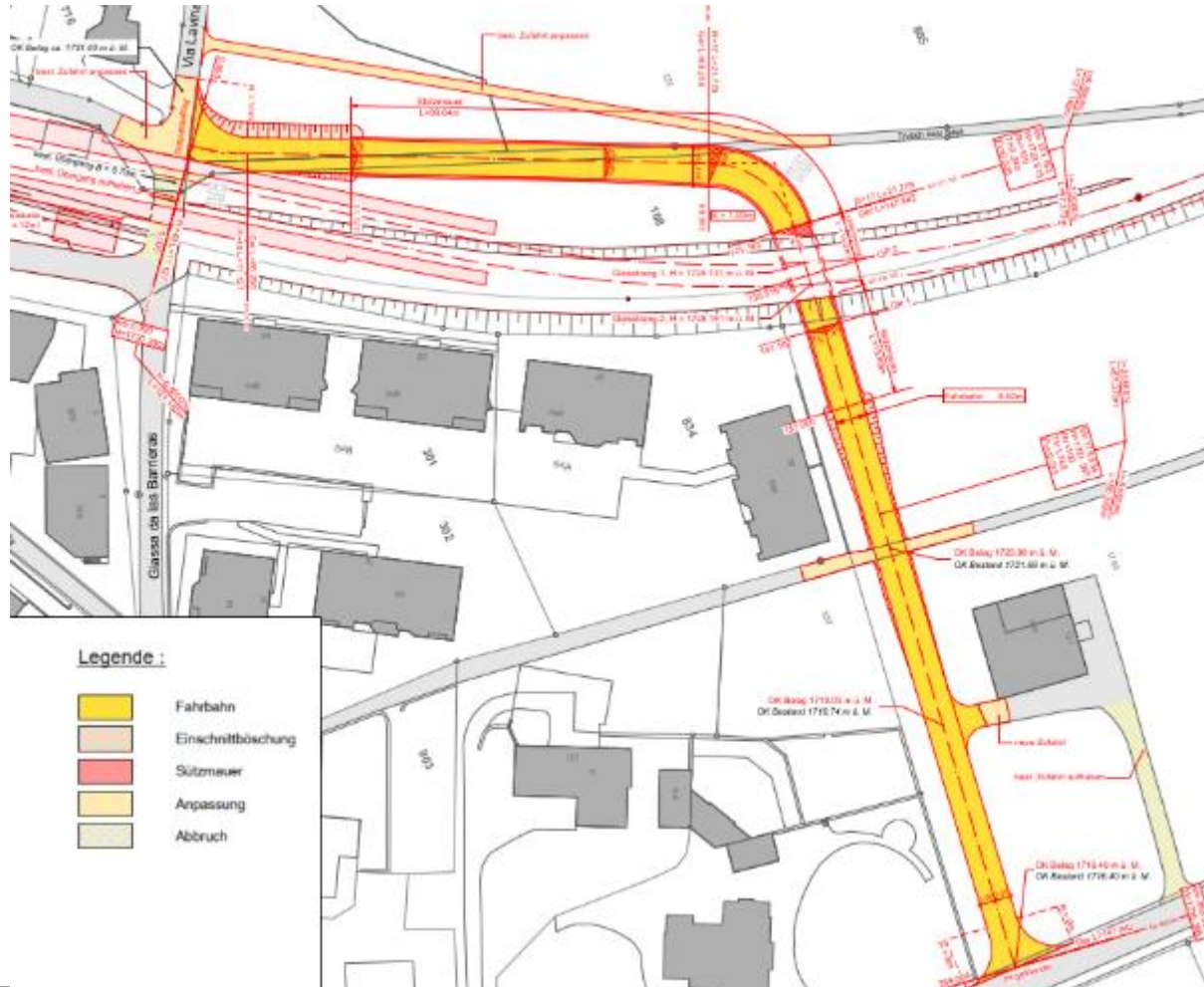
- Tiefe Kosten
- Kurze Bauzeit

Nachteile:

- Verkehrsleitbild nicht eingehalten (Zufahrt Via Maistra)
- Variante bewirkt Umfahrung des Bahnhofareals /Dorf-kerns, was gemäss Verkehrsleitbild nicht gesucht wird
- Fussgänger können die oberirdische Gleisquerung nutzen, müssen je nach dem einen Umweg in Kauf nehmen oder die PU beim Bhf benutzen.
- Die Verkehrssicherheit wird infolge hohem Gefälle und kleinen Kurvenradien verschlechtert
- Das Ortsbild wird mittelmässig beeinflusst durch die lange Umfahrungsstrasse
- Der Bahnübergang bleibt als Sicherheitsrisiko bestehen
- Aufgrund der Eigentumsverhältnisse schwierig zu realisieren
- Schneller Zugang Blaulichtorganisationen bleibt ungelöst
- Einschränkung für Zonen «übriges Gemeindegebiet» und «Zone für landwirtschaftliche Bauten» vorhanden

3) Erschliessung Pradatsch Sur - Variante 2.2

Verbindung Via Maistra mit Unterführung



Kosten: 4.3 Mio CHF

Vorteile:

- Verkehrsfluss wird infolge der Unterführung verbessert
- Bahnübergang kann aufgehoben werden, was Sicherheit verbessert

Nachteile:

- Verkehrsleitbild nicht eingehalten (Zufahrt Via Maistra)
- Variante bewirkt eine Umfahrung des Bahnhofareals /Dorf-kerns, was gemäss Verkehrsleitbild nicht gesucht wird
- Umfahrungsstrasse nicht geeignet für Fussgänger/Velofahrer, Querung Bahngleise via Personenunterführung Bahnhof erforderlich
- Die Verkehrssicherheit wird infolge mittlerem Gefälle und kleine Kurvenradien verschlechtert
- Die Kosten sind im Mittelfeld der Varianten und die Bauzeit ebenfalls
- Das Ortsbild wird durch die Unterführung und die lange Umfahrungsstrasse bedeutend beeinflusst
- Einschränkung für Zonen «übriges Gemeindegebiet» und «Zone für landwirtschaftliche Bauten» vorhanden

3) Erschliessung Pradatsch Sur - Variante 4.1

180 Grad-Kurve mit Bahnübergang



Kosten: 1.8 Mio CHF

Vorteile:

- Verkehrsleitbild eingehalten
- Überquerung durch Fussgänger/Velofahrer ist möglich, alternativ via Personenunterführung Bahnhof
- Tiefe Kosten
- Kurze Bauzeit
- Geringe Einschränkung für Arealentwicklung Bahnhofplatz vorhanden

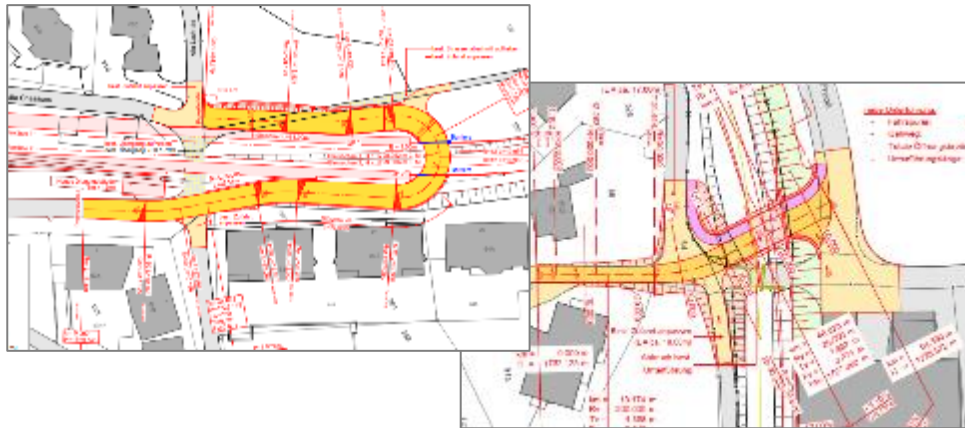
Nachteile:

- Das Ortsbild wird mittelmässig beeinflusst durch die Strasse, welche unmittelbar vor bestehenden Gebäuden verläuft
- Der Bahnübergang bleibt als Sicherheitsrisiko bestehen
- Schneller Zugang Blaulichtorganisationen bleibt ungelöst

3) Erschliessung Pradatsch Sur – Fazit und Empfehlung

Kombinationen zur Weiterverfolgung empfohlen:

A) Var. 4.1 und Var. 6.2



Totalkosten **3.6 Mio CHF** (1.8 Mio + 1.8 Mio)

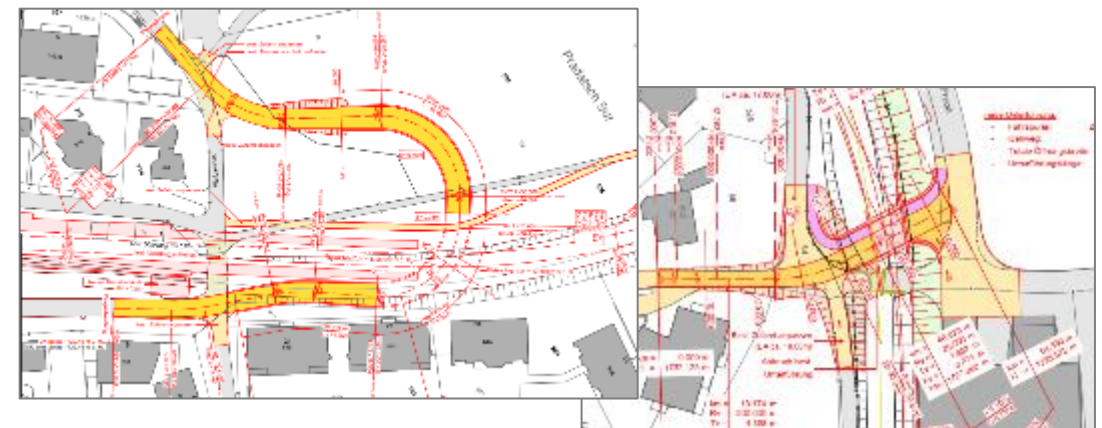
Vorteile (Kombination A):

- ✓ Erstellungskosten deutlich tiefer, -3.2 Mio CHF
- ✓ Eingriff Ortsbild bei Var. 4.1 geringer.
- ✓ Var 4.1 kann durch Fussgänger und Velofahrer genutzt werden.

Nachteil (Kombination A):

- Oberirdische Querung mit Bahnübergang bleibt bestehen

B) Var. 1.2 und Var. 6.2 «Minimalquerschnitt»



Totalkosten **6.8 Mio CHF** (5.7 Mio + 1.1 Mio)

Für definitive Beurteilung weitere Abklärungen nötig:

- Varianten in Bezug auf das Verkehrskonzept nochmals durchleuchten
- Akzeptanz bei direkt betroffenen Grundeigentümern in Erfahrung bringen